

Accidentalité routière 2024 en France

données définitives au 28 mai 2025



28 mai 2025

Le présent document a été réalisé par l'ONISR sous la direction de Manuelle Salathé, secrétaire générale de l'ONISR.



Coordination rédactionnelle : Ornella Malagutti, Manuelle Salathé - ONISR

Producteurs et Rédacteurs : Arnaud Guénivet, Vincent Janes, Ornella Malagutti, **Isabelle Moina-Obeka**, - ONISR

Services partenaires pour la création et la consolidation de la base de données des accidents de la route :

Direction générale de la gendarmerie nationale

Direction générale de la police nationale

Observatoires départementaux et régionaux de l'Etat

Observatoires des gestionnaires de voirie

Cerema

Synthèse du bilan définitif 2024 de l'accidentalité routière.....	4
I. Bilan de l'accidentalité en France métropolitaine	7
I.1. Tendances 2024 sur les réseaux routiers en France métropolitaine	9
I.1.a. Les autoroutes.....	12
I.1.b. Les routes hors agglomération	14
I.1.c. Les voies en agglomération.....	16
I.2. Tendances 2024 selon l'âge et le genre en France métropolitaine.....	18
I.2.a. Les victimes graves selon l'âge et le mode de déplacement.....	18
I.2.b. Les spécificités selon le genre.....	22
I.2.c. Les spécificités selon la responsabilité	27
I.3. Tendances 2024 selon le mode de déplacement en France métropolitaine	33
I.3.a. La marche.....	35
I.3.b. Le vélo	36
I.3.c. Les engins de déplacement personnel motorisés.....	37
I.3.d. Le deux-roues motorisé.....	38
I.3.e. Les voiturettes.....	39
I.3.f. Le véhicule de tourisme.....	39
I.3.g. Les véhicules utilitaires et poids lourds.....	40
I.4. Tendances 2024 selon les territoires	41
I.4.a. Indicateurs régionaux	41
I.4.b. Indicateurs départementaux.....	45
I.4.c. Indicateurs urbains	48
II. Bilan de l'accidentalité outre-mer.....	49
II.1. Résultats généraux.....	49
II.2. Variabilité des mobilités et de l'accidentalité selon les territoires	53
II.3. Dans les départements et régions d'outre-mer	55
II.4. Dans les collectivités d'outre-mer	57
III. Glossaire	59
IV. Annexes.....	60
IV.1. Méthodologie	60
IV.2. Tableaux synthétiques des personnes décédées selon l'âge rapporté à la population ...	61
IV.3. Tableaux synthétiques sur les blessés estimés	61
IV.4. Mortalité selon le mode de déplacement et le milieu routier par région	63
IV.4.a. Mortalité sur autoroute.....	64
IV.4.b. Mortalité hors agglomération	65
IV.4.c. Mortalité en agglomération.....	66
IV.5. Indicateurs locaux de sécurité routière	67

Synthèse du bilan définitif 2024 de l'accidentalité routière

En 2024, 3 432 personnes sont décédées sur les routes de **France métropolitaine ou d'outre-mer**. Ce bilan est supérieur de +1,0 % par rapport à 2023 mais inférieur de - 2,9 % par rapport à 2019, année référence sur la décennie 2020-2030.

En France métropolitaine, 3 193 personnes sont décédées sur les routes (2 465 hommes et 728 femmes) soit 26 tués de plus qu'en 2023 (+0,8 %). Le nombre total de blessés est estimé à 236 000, en augmentation de +0,3 % **par rapport à 2023**, alors que le nombre de blessés graves estimés reste stable (près de 16 000 blessés graves). **Par rapport à 2019**, la tendance est également à la baisse : - 1,6 % de tués, - 1,4 % de blessés estimés (dont - 2,0 % de blessés graves estimés).

Parmi les 3 193 personnes décédées, 2 019 sont décédées dans l'accident qu'elles ont causé et **1 174 n'étaient pas responsables de l'accident** (pour 126, le responsable de l'accident est aussi décédé et pour 1 028 il a survécu à l'accident). 26 % des personnes décédées non responsables sont piétons, 39 % sont conducteurs de véhicules et 36 % sont passagers. 54 % sont des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, EDPM, 2RM).

Si 77 % des tués et 75 % des blessés graves sont des **hommes, 84 % des présumés responsables d'accidents mortels sont des hommes** ; alors que 63 % des personnes décédées non responsables sont des hommes.

Selon l'âge

Les **18-34 ans** (970 tués et 5 200 blessés graves) représentent 20 % de la population mais 30 % des tués, 33 % des blessés graves et **37 % des présumés responsables d'accidents mortels**.

Les jeunes adultes de **18-24 ans** sont toujours les plus à risque d'accidents graves : 529 tués en 2024 soit 32 tués de plus, une **hausse de + 6 % par rapport à 2023**. Ceci représente 97 tués par million d'habitants de cet âge alors que la **moyenne tous âges est de 48 tués/Mhab**. 2 800 jeunes ont été blessés gravement, chiffre stable par rapport à 2023. Ceci représente 513 blessés graves par million d'habitants de cet âge alors que la **moyenne tous âges est de 241 blessés/Mhab**.

Les adultes de **25-34 ans** restent en sur-risque de décéder (441 tués, soit 24 tués de moins mais un risque de 57 tués/Mhab), et encore plus d'être blessés gravement (2 400 blessés graves, - 1 %, et un risque 1,3 fois plus élevé que la moyenne).

Les **75 ans et plus** (535 tués et 1 300 blessés graves) représentent 10 % de la population mais 17 % des tués, 8 % des blessés graves, et **12 % des présumés responsables d'accidents mortels**. Les seniors de 85 ans ou plus (189 tués, soit 10 de plus par rapport à 2023) sont les plus à risque de décéder sur les routes, après les 18-24 ans, avec un risque de 84 tués/Mhab ; le risque des 75-84 ans (346 tués, soit 8 de plus par rapport à 2023) est de 74 tués/Mhab.

Le nombre de décès chez les 35-44 ans augmente (400 tués, soit 35 tués de plus, une hausse de + 10 % par rapport à 2023 et + 4 % par rapport à 2019), alors que le bilan est stable par rapport à 2023 chez les 45-54 ans, 55-64 ans et 65-74 ans.

Enfin, les enfants et les adolescents sont les moins à risque de décéder sur les routes : 2024 a enregistré 46 tués de **0-13 ans** (3 tués de moins qu'en 2023 et 15 tués de moins qu'en 2019) et 94 tués de **14-17 ans** (22 tués de moins qu'en 2023, une année au bilan élevé, mais encore 2 tués de plus qu'en 2019). Les 14-17 ans représentent 5 % de la population, 3 % des tués, 10 % des blessés graves et 2 % des présumés responsables d'accidents mortels. Ils ont 2 fois plus de risque que la moyenne d'être blessé gravement.

47 % des blessés graves (7 600 blessés graves) et **la moitié des blessés** qui garderont des **séquelles** un an après l'accident ont **moins de 35 ans**.

Selon le mode de déplacement

Les déplacements les plus mortels sont ceux qui permettent d'aller le plus vite, les déplacements les plus à risque de blessures permanentes sont ceux qui ne sont pas protégés par l'habitacle d'un véhicule :

- les déplacements en **modes** doux (piétons, cyclistes, EDPm) représentent 22 % de la mortalité, 35 % des blessés graves et 45 % des blessés qui garderont des séquelles un an après l'accident ;
- les déplacements en deux-roues motorisé 22 % de la mortalité, 34 % des blessés graves, et 38 % des blessés qui garderont des séquelles ;
- les déplacements en véhicule de tourisme 48 % de la mortalité, 30% des blessés graves, et 15 % des blessés qui garderont des séquelles.

456 piétons sont décédés, soit + 4 % **par rapport à 2023**, 224 cyclistes (dont 32 sur un Vélo à Assistance électrique), soit + 1 %, et 45 utilisateurs d'engin de déplacement personnel motorisé (EDPm), soit + 2 %.

720 usagers de deux-roues motorisé sont décédés (dont 123 en cyclomoteur, 81 en motocyclette légère et 495 en motocyclette lourde), soit + 2 %, et 1 518 occupants de véhicule de tourisme, un résultat stable.

Enfin, 120 personnes sont décédées en véhicule utilitaire, 30 en poids lourd, 7 en bus ou car, 19 en quad, 12 en tracteur agricole, 34 en voiturette.

Parmi les 16 000 blessés graves, 2 000 étaient piétons (stable), 2 600 cyclistes (+ 1 %), 830 utilisateurs d'EDPm, 4 800 occupants de véhicule de tourisme (stable), 5 100 en 2RM (- 6 %).

Facteurs d'accidents mortels

3 161 personnes sont identifiées comme présumées responsables d'accidents mortels (2 019 sont décédées, 414 blessées et 728 indemnes). 48 % sont conducteurs de VT, 18 % de 2RM, 14 % de VU, PL, bus ou car.

Dans les **accidents mortels**, la vitesse excessive ou inadaptée et l'alcool restent les deux premiers facteurs cités (respectivement pour 29 % et 22 % des présumés responsables). L'inattention, les stupéfiants et les malaises sont cités chez respectivement 14 %, 13 % et 10 % des présumés responsables (PR). Les manœuvres dangereuses (dépassement dangereux, changement de file, non-respect des distances de sécurité) sont citées chez 11 % des PR, les refus de priorité chez 10 % des PR et les contresens chez 4 % des PR.

1 304 personnes sont décédées (conducteurs ou passagers) dans des accidents **sans tiers impliqué** (41 % de la mortalité routière) ; notamment 790 occupants de véhicules de tourisme, 274 usagers de deux-roues motorisés, 83 cyclistes, 64 occupants de véhicules utilitaires, 21 occupants de poids lourds, 17 en quad, 13 en voiturette et 11 en tracteur agricole.

752 personnes sont décédées dans un **accident impliquant un VU, un PL, un bus ou un car** (24 % de la mortalité routière), dont 157 seulement étaient occupants de ces véhicules.

239 personnes sont décédées sur les routes **outre-mer** en 2024 (198 hommes et 41 femmes), un résultat en augmentation de + 3 % par rapport à 2023 mais inférieur de - 6 % par rapport à 2019. Le nombre de blessés enregistrés par les forces de l'ordre est en hausse de + 2 % par rapport à 2023 et +17 % par rapport à 2019. **160 personnes sont décédées dans les départements et régions d'outre-mer** (+ 19 % par rapport à 2023 et - 1 % par rapport à 2019) **et 79 dans les collectivités d'outre-mer** ou en **Nouvelle Calédonie** (respectivement - 18 % et - 14 %), alors que les routes ont été bloquées une partie de l'année en Nouvelle Calédonie.

Avec 83 tués, les usagers de **deux-roues motorisés** représentent une part importante de la mortalité routière outre-mer, équivalente à la mortalité en **véhicule de tourisme** (86 tués en 2024). Les équipements de protection (casque à moto, ceinture en véhicule de tourisme) sont beaucoup moins utilisés qu'en France métropolitaine.

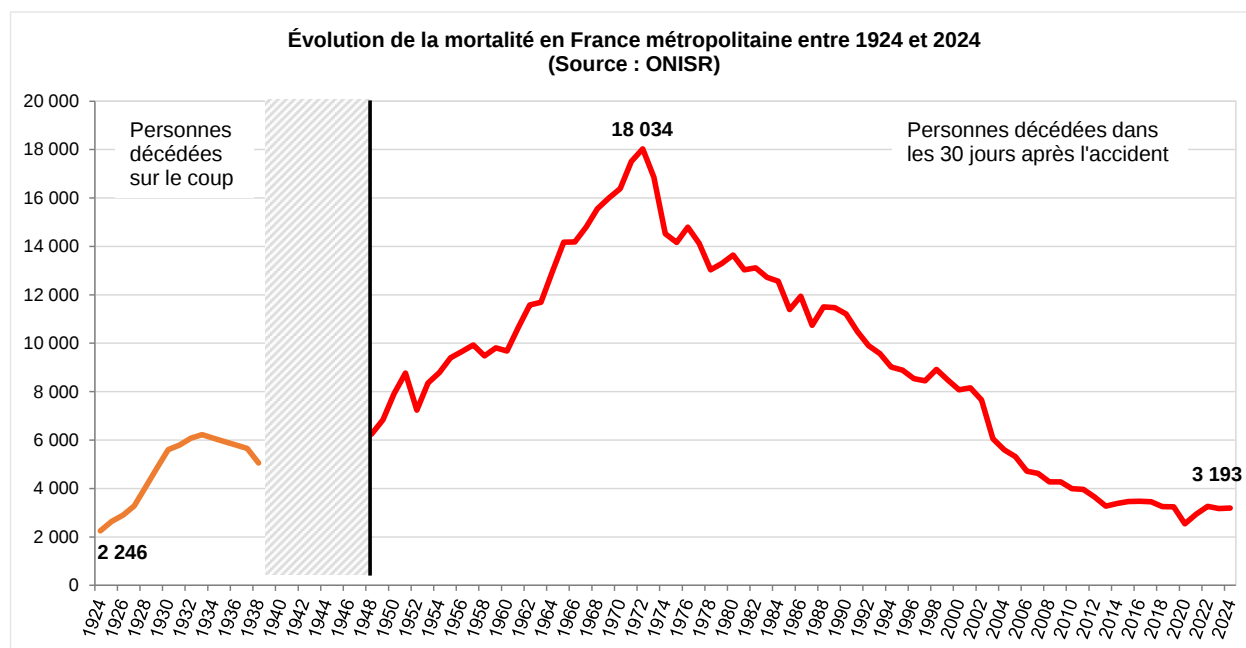
Si 83 % des tués et 77 % des blessés hospitalisés enregistrés par les forces de l'ordre sont des **hommes**, **88 % des présumés responsables d'accidents mortels** sont des **hommes** ; alors que 71 % des personnes décédées non responsables sont des hommes.

Parmi les 240 présumés **responsables** d'accidents mortels, 146 sont décédés (61 %), 29 sont blessés, et 65 sont indemnes. Parmi les 93 personnes décédées **non responsables**, on dénombre 24 piétons, 4 cyclistes, 23 2RM (dont 6 passagers), 37 occupants de véhicules de tourisme (dont 31 passagers), 4 passagers de VU.

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

Ainsi, dans le respect des règles de la statistique publique, sont diffusés fin mai les indicateurs principaux définitifs de l'accidentalité routière, après consolidation de la base de données des accidents corporels de la circulation, enregistrés par les forces de l'ordre (base BAAC).

Évolution longue de la mortalité routière en France métropolitaine



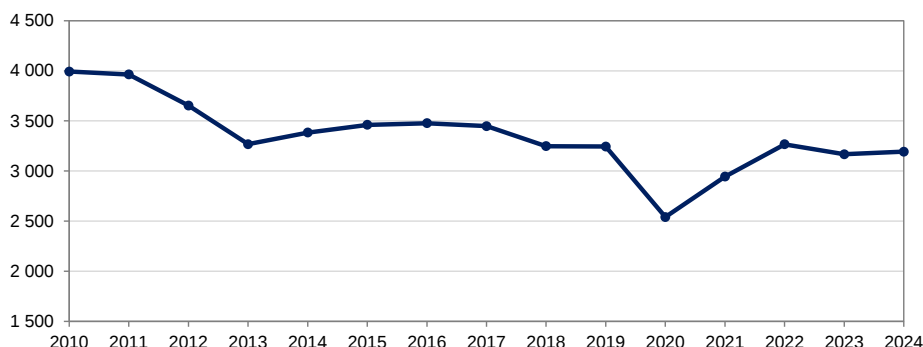
I. Bilan de l'accidentalité en France métropolitaine

3 193 personnes sont décédées en 2024, un résultat sensiblement supérieur à l'année 2023 (+ 0,8 %) tout en restant inférieur à l'année 2019 (- 1,6 %).

D'après la méthode d'estimation ONISR-Université Gustave Eiffel (Registre du Rhône) appliquée aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, près de **236 000 personnes ont été blessées** en 2024 sur les routes de France métropolitaine, **dont 16 000 gravement**. L'évolution du nombre de blessés toutes gravités est estimée en hausse par rapport à 2023 (+ 0,3 %) et en baisse par rapport à 2019 (- 1,4 %) ; celle des blessés graves est stable par rapport à 2023 et en baisse par rapport à 2019 (- 2,0 %).



Evolution de la mortalité routière annuelle en France métropolitaine



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

	Accidents corporels		Blessés (toutes gravités)		Blessés graves	Tués à 30 jours
	BAAC	Estimés	BAAC	Estimés	Estimés	
2019	56 016	184 068	70 490	239 045	16 248	3 244
2023	51 641	181 170	64 674	234 836	15 936	3 167
2024	51 058	180 026	64 535	235 610	15 924	3 193
Evolution	-583	-1 144	-139	774	-12	26
2024 / 2023	-1,1%	-0,6%	-0,2%	+0,3%	-0,1%	+0,8%
Evolution	-4 958	-4 042	-5 955	-3 435	-324	-51
2024 / 2019	-8,9%	-2,2%	-8,4%	-1,4%	-2,0%	-1,6%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-Université Gustave Eiffel (Registre du Rhône)

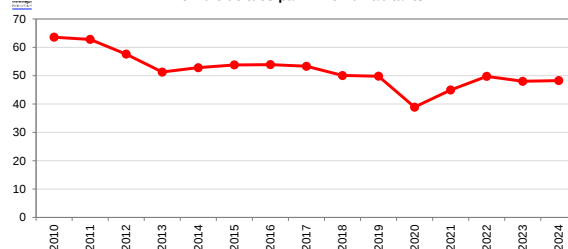
Le nombre de tués par million d'habitants s'établit à **48 tués/Mhab.** (pour 50 en 2019 et 48 en 2023).

Les tranches d'âges les plus touchées sont :

- **97 tués** par million d'habitants pour les jeunes de **18-24 ans** ;
- **84 tués** par million pour les seniors de **85 ans ou plus** ;
- **74 tués** par million pour les seniors de **75-84 ans** ;
- **57 tués** par million pour les **25-34 ans**.



Nombre de tués par million d'habitants



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024. Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine.

Insee – Population au 1^{er} janvier 2024 (estimation 2025)

L'accident est multifactoriel : en France, l'étude FLAM sur les facteurs déclenchants des accidents mortels de 2015 a identifié que les facteurs humains contribuent pour 92 % des accidents mortels, les facteurs liés à l'infrastructure pour 30 %, les facteurs liés au véhicule pour 20 % et les conditions de circulation pour 18 %.

Pour chaque personne présumée responsable, les forces de l'ordre peuvent enregistrer jusqu'à 3 facteurs comportementaux.

Dans les **accidents mortels**, la vitesse excessive ou inadaptée et l'alcool restent les deux premiers facteurs cités (respectivement pour 29 % et 22 % des présumés responsables). L'inattention, les stupéfiants et les malaises sont cités chez respectivement 14 %, 13 % et 10 % des présumés responsables (PR). Les manœuvres dangereuses (dépassement dangereux, changement de file, non-respect des distances de sécurité) sont citées chez 11 % des PR, les refus de priorité chez 10 % des PR et les contresens chez 4 % des PR.

Facteurs comportementaux des présumés responsables d'accident mortel (en multifactoriel)	2019	2022	2023	2024	2022-2024
Vitesse	29%	28%	28%	29%	29%
Alcool	22%	23%	22%	22%	22%
Inattention	13%	13%	12%	14%	13%
Stupéfiant	10%	13%	11%	13%	12%
Manœuvres dangereuses*	9%	10%	11%	11%	11%
Malaise	8%	10%	11%	10%	10%
Priorité	9%	9%	10%	10%	9%
Somnolence-fatigue	3%	5%	4%	3%	4%
Contresens	3%	4%	4%	4%	4%
Eblouissement	2%	3%	2%	2%	2%
Téléphone et distracteurs technologiques	1%	1%	1%	1%	1%
Médicaments	0%	1%	1%	1%	1%
Autre cause	9%	8%	9%	9%	9%
Cause indéterminée	15%	13%	12%	13%	13%
Nombre de présumés responsables	2 480	3 211	3 117	3 161	9 489

* Manœuvres dangereuses : Dépassement dangereux et/ou Changement de file et/ou Non respect des distances

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

Il convient de relever que la consommation d'alcool ou l'usage de stupéfiants ne concerne pas que les personnes présumées responsables. 29 % des décès interviennent alors qu'au moins un des conducteurs impliqués était au-delà du taux légal d'alcool et 39 % dans un accident avec au moins un conducteur sous influence d'alcool, de stupéfiants, ou des deux. Ce dernier taux est le plus faible depuis 2017, cette baisse est surtout marquée par la baisse de la part de décès intervenus alors qu'au moins un des conducteurs impliqués était sous influence de stupéfiants (20 % en 2024 contre 23 % en 2019).

	Part de personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur...		
	Alcoolisé ou sous stupéfiants	Alcoolisé	Sous stupéfiants
2017	44,7%	30,0%	22,6%
2018	43,5%	30,3%	23,1%
2019	44,4%	32,4%	22,5%
2020	42,9%	31,6%	21,0%
2021	39,8%	28,5%	20,5%
2022	42,0%	30,5%	20,6%
2023	39,5%	29,8%	18,5%
2024	38,9%	28,9%	19,6%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

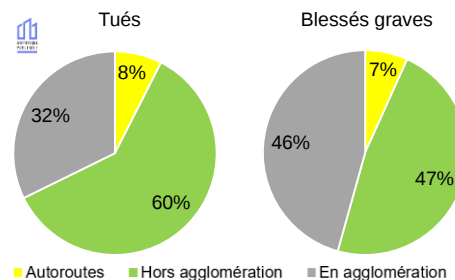
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

I.1. Tendances 2024 sur les réseaux routiers en France métropolitaine

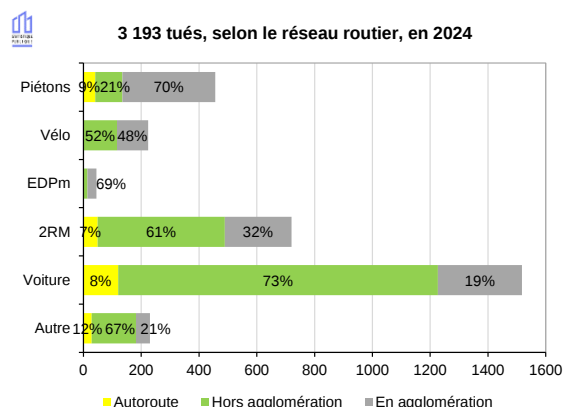
1 924 personnes sont décédées sur les routes hors agglomération (60 % de la mortalité routière) et de l'ordre de 7 600 blessées gravement (47 % des blessés graves).

En agglomération, 1 030 personnes sont décédées, de l'ordre de 7 300 blessées gravement.

Sur autoroutes, 239 personnes sont décédées, de l'ordre de 1 100 blessées gravement.



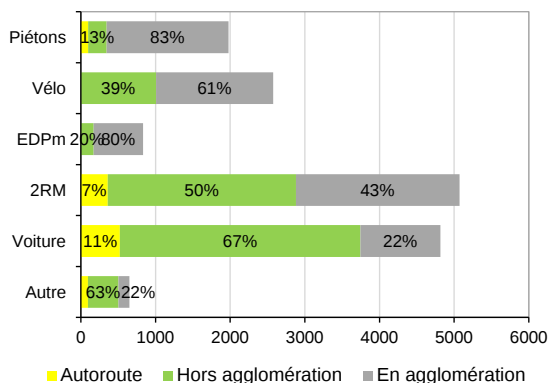
Sources : ONISR données définitives jusqu'en 2024. Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône).



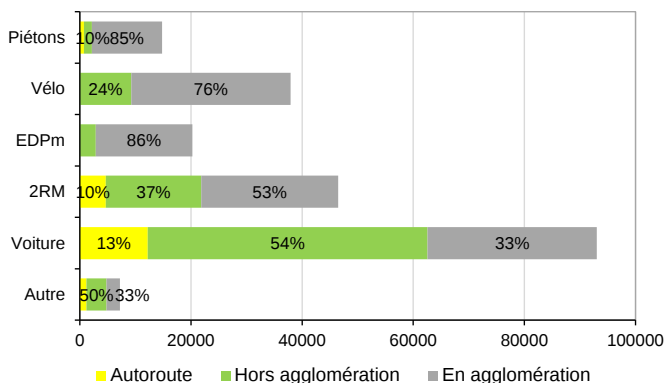
Les routes hors agglomération enregistrent :

- 73 % des personnes décédées en véhicule de tourisme,
- 69 % des personnes décédées en voiturette
- 61 % des personnes décédées en 2RM
- 52 % des cyclistes tués
- 31 % des personnes décédées en EDPm
- 21 % des piétons tués.

16 000 blessés graves, selon le réseau routier, en 2024

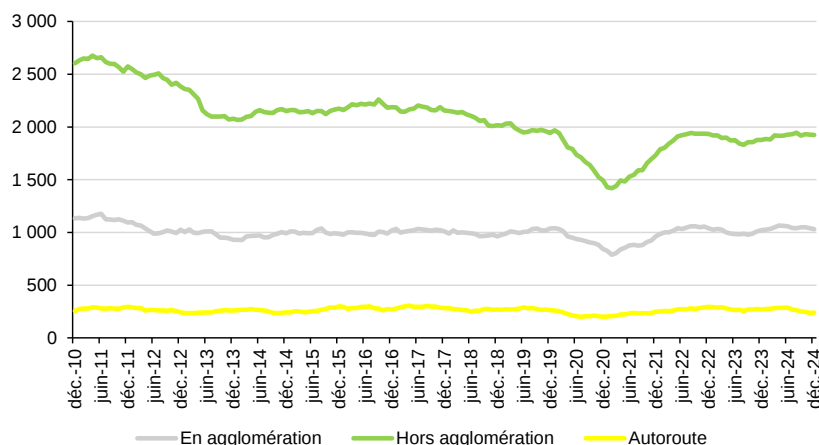


220 000 blessés légers, selon le réseau routier, en 2024



Sources : ONISR données définitives jusqu'en 2024. Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône).

Evolution du nombre de tués en cumul 12 mois
de décembre 2010 à décembre 2024



Sources : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

Entre 2023 et 2024 :

- le nombre de tués **augmente de + 3 % hors agglomération** (47 tués en plus) ; forte hausse des tués en VT (1 107 tués soit + 50 tués), en 2RM (440 tués soit + 15 tués), en voiturette (23 tués soit +4 tués), légère hausse en EDPm (13 tués soit + 2 tués) et à pieds (94 tués soit +1 tué), baisse à vélo (116 tués soit - 8 tués), en PL (15 tués soit - 7 tués) ;
- il **augmente de + 1 % en agglomération** (+ 9 tués en plus) ; hausse des tués à pieds (321 tués soit + 14 tués), à vélo (108 tués soit + 13 tués), en voiturette (11 tués soit + 7 tués), baisse en VT (291 tués soit - 24 tués), en 2RM (231 tués soit - 6 tués) et en EDPm (31 tués soit - 2 tués) et en PL (4 tués soit - 2 tués) ;
- il **diminue sur autoroute** (- 30 tués) ; la baisse porte sur les usagers de VT (120 tués soit - 20 tués), et les usagers de PL (11 tués soit - 6 tués), le nombre de tués augmente en 2RM (49 tués soit + 5 tués) et à pieds (41 tués soit + 2 tués).

Le nombre de piétons tués dans un accident impliquant un véhicule utilitaire ou un poids lourd est de 82 tués en agglomération (- 6 tués), 27 tués hors agglomération (+ 4 tués) et 18 tués sur autoroute (équivalent à 2023).

Le nombre de cyclistes tués dans un accident impliquant un véhicule utilitaire ou un poids lourd est de 25 tués en agglomération (+ 12 tués) et 20 tués hors agglomération (+ 1 tué).

Le nombre de 2RM tués dans un accident impliquant un véhicule utilitaire ou un poids lourd est de 26 tués en agglomération (+ 6 tué), 51 tués hors agglomération (- 17 tués) et 9 tués sur autoroute (+ 1 tué).

Entre 2019 et 2024 :

- le nombre de tués **baisse de - 1 % hors agglomération** (20 tués en moins) ; forte baisse des tués en voiture (- 98 tués), légère baisse des tués à pieds (- 4 tués), augmentation des tués à vélo (+ 22 tués), en 2RM (+ 14 tués), en EDPm (+ 12 tués), en voiturette (+ 11 tués), et légère hausse en PL (+ 1 tués),
- il **baisse de - 1 % en agglomération** (- 7 tués) ; baisse des tués en 2RM (- 56 tués), à pied (- 17 tués) et en PL (- 2 tués), augmentation des tués en VT (+ 15 tués), à vélo (+ 17 tués), en EDPm (+ 22 tués), et en voiturette (+ 6 tués),
- il **baisse de - 9 % sur autoroute** (- 24 tués) ; la diminution porte sur les VT (- 21 tués), les PL (- 7 tués), les tués à pieds (- 6 tués), à vélo (- 2 tués), alors que le nombre de tués en 2RM augmente (+ 13 tués) ainsi que celui en EDPm (+ 1 tué).

Tués à 30 jours				
	Autoroutes	Hors agglomération	En agglomération	Total
2010	256	2 603	1 133	3 992
2017	282	2 156	1 010	3 448
2018	269	2 016	963	3 248
2019	263	1 944	1 037	3 244
2020	201	1 497	843	2 541
2021	248	1 733	963	2 944
2022	294	1 934	1 039	3 267
2023	269	1 877	1 021	3 167
2024	239	1 924	1 030	3 193
Ecart 2024-2023	-30	+47	+9	+26
Evolution 2024-2023	-11%	+3%	+1%	+1%
Ecart 2024-2019	-24	-20	-7	-51
Evolution 2024-2019	-9%	-1%	-1%	-2%
Evolution 2024-2010	-7%	-26%	-9%	-20%

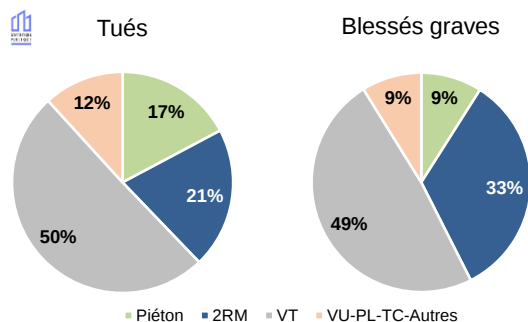
Blessés graves estimés				
	Autoroutes	Hors agglomération	En agglomération	Total
2017e	1 143	8 238	7 506	16 887
2018e	1 146	7 766	7 193	16 104
2019e	1 144	7 545	7 558	16 248
2020e	857	6 254	6 226	13 337
2021e	1 080	7 516	7 348	15 944
2022e	1 079	7 655	7 222	15 956
2023e	1 081	7 622	7 233	15 936
2024e	1 074	7 578	7 272	15 924
Ecart 2024-2023	-7	-44	+39	-12
Evolution 2024-2023	-1%	-1%	+1%	-0%
Ecart 2024-2019	-70	+33	-286	-324
Evolution 2024-2019	-6%	+0%	-4%	-2%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024,
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône)

En 2024, le nombre de blessés graves estimés est stable par rapport à 2023 et en baisse par rapport à 2019, principalement en agglomération et sur autoroute, alors que le nombre de blessés graves estimés augmente hors agglomération.

I.1.a. Les autoroutes

En 2024, 239 personnes sont décédées et 1 100 sont estimées blessées graves sur autoroute.



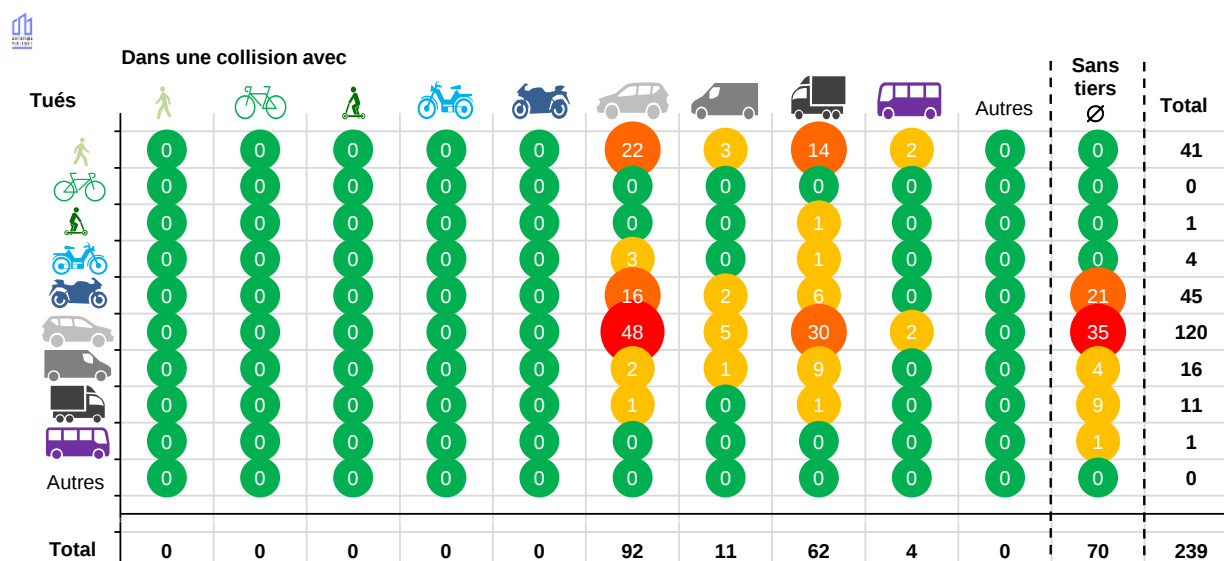
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône)

1. La mortalité selon l'antagoniste sur autoroute

29 % ont été tués dans un accident sans tiers impliqué (perte de contrôle d'un seul véhicule, sans piéton), et 22 % dans un accident impliquant plus de 2 parties prenantes (soit au moins 3 véhicules, soit au moins 2 véhicules et 1 piéton).

41 piétons sont décédés : 17 l'ont été dans un choc impliquant un véhicule utilitaire (VU) ou un poids lourd (PL), seul ou lors d'une multicolision.

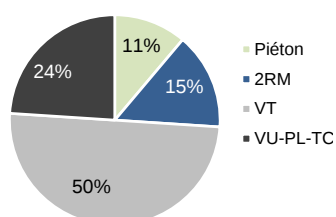
120 personnes sont décédées en véhicule de tourisme (VT), ce qui représente la moitié de la mortalité sur autoroute.



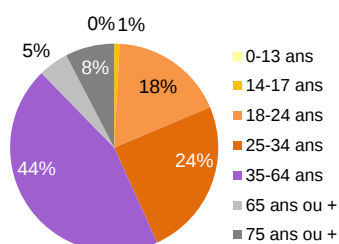
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

2. Les présumés responsables d'accidents mortels sur autoroute

Présumés responsables par mode sur autoroute en 2024



Présumés responsables par âge sur autoroute en 2024



243 présumés responsables sur autoroute.

Sur les autoroutes, 50 % des PR sont des conducteurs de VT et 24 % sont des conducteurs de VU, PL ou TC.

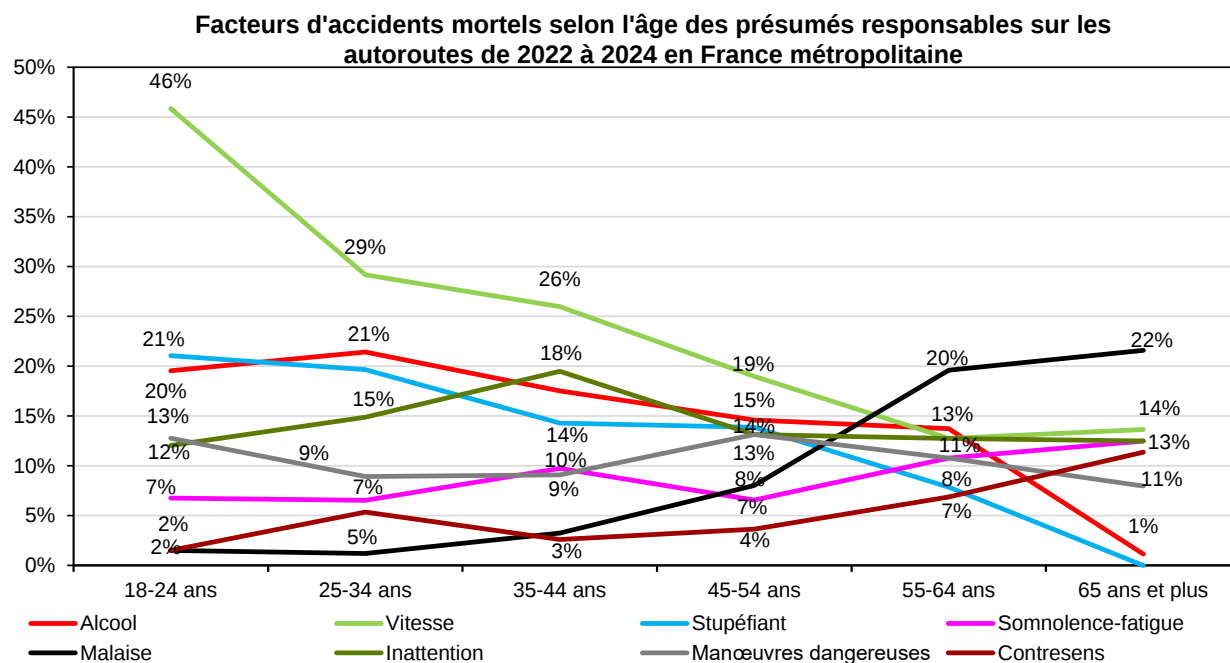
44 % des PR ont entre 35 et 64 ans et 24 % ont entre 25 et 34 ans, 83 % des PR sont des hommes.

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

3. Les facteurs des présumés responsables d'accidents mortels sur autoroute

Parmi les facteurs recensés chez les présumés responsables d'accidents mortels sur autoroutes, figurent en premier lieu la vitesse (25 %), l'alcool (15 %) puis l'inattention et stupéfiant (14 % chacun). Le facteur « vitesse excessive ou inadaptée » concerne particulièrement les jeunes, et décroît avec l'âge. Il en va de même avec le facteur alcool, qui ne concerne pratiquement plus les plus de 65 ans.

Le facteur stupéfiant est relevé chez 14 % des présumés responsables, diverses manœuvres dangereuses (changement de file, dépassement dangereux, non-respect des distances de sécurité) dans 10 % des cas, la somnolence-fatigue dans 8 % des cas, les malaises 7 % des cas, et le contresens 5 % des cas.



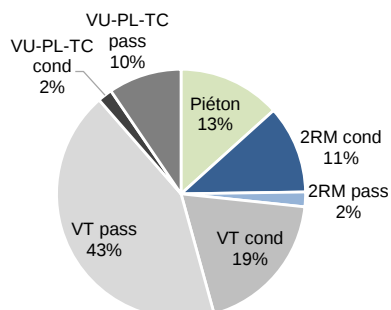
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

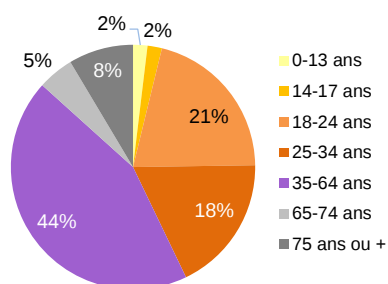
4. Les personnes décédées non responsables sur autoroute

En 2024, **105 tués non présumés responsables** sur autoroute. 43 % des tués non responsables sont des passagers de VT et 19 % des conducteurs de VT. 44 % ont entre 35 et 64 ans, 21 % ont entre 18 et 24 ans.

Tués non présumés responsables par mode sur autoroute en 2024



Tués non présumés responsables par âge sur autoroute en 2024

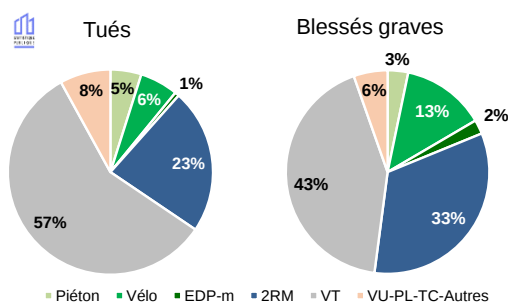


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

I.1.b. Les routes hors agglomération

En 2024, 1 924 personnes sont décédées et 7 600 sont estimées blessées graves sur les routes hors agglomération.



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône)

1. La mortalité selon l'antagoniste sur les routes hors agglomération

43 % ont été tués dans un accident sans tiers impliqué (perte de contrôle d'un seul véhicule, sans piéton). Parmi les 32 tués dans un autre mode de déplacement, il y a 13 tués en quad, 9 tués en tracteur agricole et 7 tués en voiturette.

1 107 personnes (soit 57 % de la mortalité sur les routes hors agglomération) sont décédées en véhicule de tourisme ; la moitié d'entre elles dans un accident sans tiers impliqué.

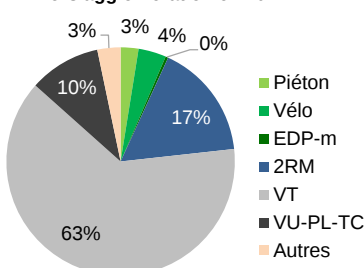
Les 663 usagers vulnérables (non carrossés) décédés représentent 34 % de la mortalité sur les routes hors agglomération : 94 piétons, 116 cyclistes, 13 utilisateurs d'EDPm (engin de déplacement personnel motorisé), 440 usagers de deux-roues motorisés.

Tués	Dans une collision avec										Sans tiers	Total
	Piéton	Vélo	EDP-m	2RM	VT	Camion	Bus	Autres	Sans tiers	Total		
Piéton	0	0	0	0	0	60	17	10	1	6	0	94
Vélo	1	3	0	0	0	41	14	6	0	1	47	116
EDP-m	0	0	0	0	0	8	2	1	0	0	2	13
2RM	0	0	0	0	0	42	7	1	0	4	13	67
VT	0	1	0	0	7	166	27	16	2	19	135	373
Camion	0	1	0	0	1	308	69	158	9	12	549	1107
Bus	0	0	0	0	0	16	5	16	2	0	43	82
Autres	0	0	0	0	0	1	0	6	0	0	8	15
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5
	0	0	0	0	0	8	5	7	0	0	32	52
Total	1	5	0	0	11	650	146	221	14	42	834	1924

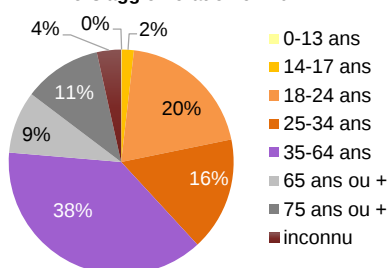
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

2. Les présumés responsables d'accidents mortels sur les routes hors agglomération

Présumés responsables par mode hors agglomération en 2024



Présumés responsables par âge hors agglomération en 2024



1 858 présumés responsables sur les routes hors agglomération.

64 % des PR sont des conducteurs de VT et 10 % des conducteurs de VU, PL ou TC.

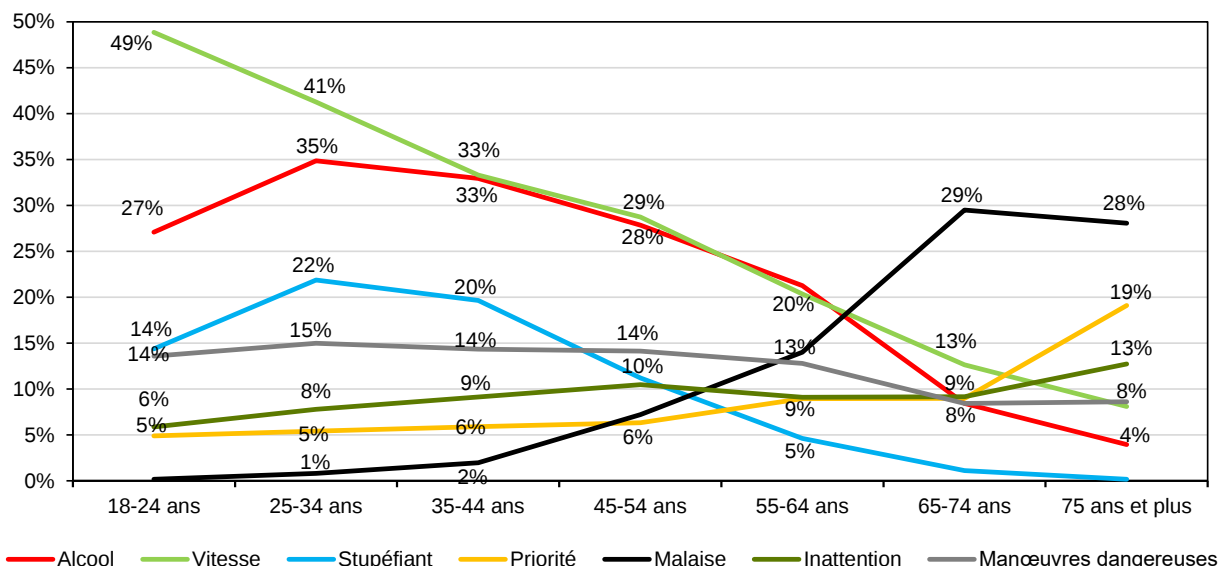
21 % des PR ont entre 18 et 24 ans, 83 % des PR sont des hommes.

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

3. Les facteurs des présumés responsables d'accidents mortels sur les routes hors agglomération

La vitesse est le premier facteur sur les routes hors agglomération avec 31 % des présumés responsables concernés, et même 49 % pour les 18-24 ans. L'alcool est le second facteur avec 24 %, un facteur présent entre 27 % et 35 % pour les présumés responsables âgés de 18 à 54 ans. Les stupéfiants sont cités dans 12 % des cas et les malaises dans 9 % des cas. Ce dernier est 3 fois plus présent chez les 65 ans et plus. De plus, chez les 75 ans et plus le facteur « non-respect des priorités » est cité dans 19 % des cas.

Facteurs d'accidents mortels selon l'âge des présumés responsables sur les routes hors agglomération de 2022 à 2024 en France métropolitaine

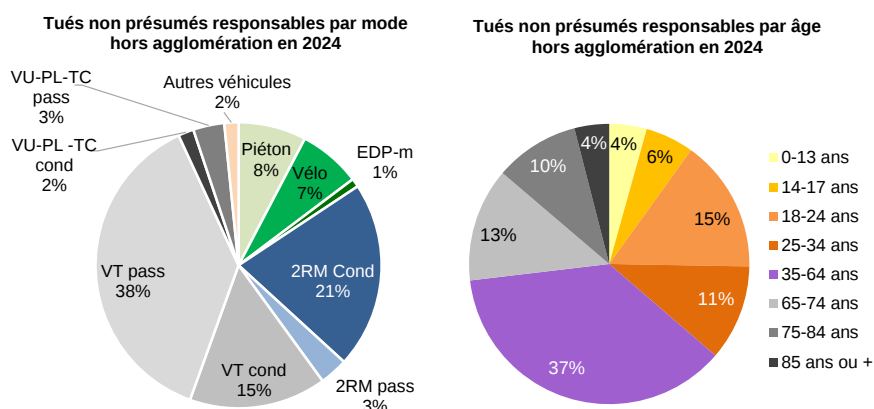


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

4. Les personnes décédées non responsables sur les routes hors agglomération

En 2024, **625 tués non présumés responsables** sur les routes hors agglomération. 38 % des tués non responsables sont des passagers de VT et 15 % des conducteurs de VT. 37 % ont entre 35 et 64 ans, 15 % ont entre 18 et 24 ans.

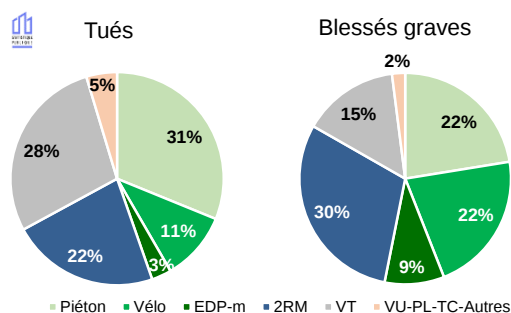


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

I.1.c. Les voies en agglomération

En 2024, 1 030 personnes sont décédées et 7 272 sont estimées blessées graves en agglomération.

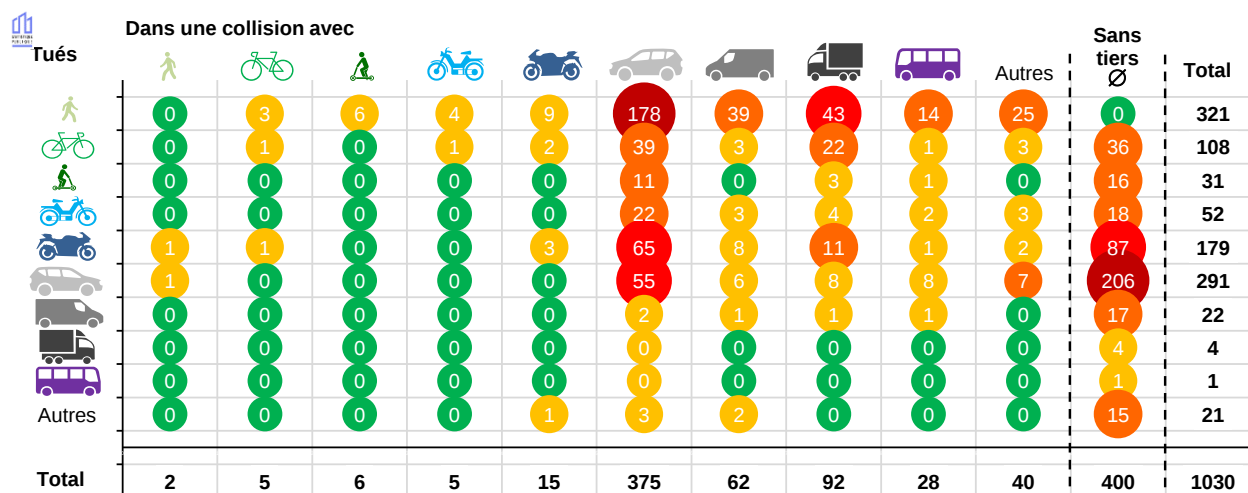


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône)

1. La mortalité selon l'antagoniste sur les voies en agglomération

39 % ont été tués dans un accident sans tiers impliqué (perte de contrôle d'un seul véhicule, sans piéton). Parmi les 15 tués dans un autre mode de déplacement, il y a 6 tués en voiturette, 4 tués en quad et 2 tués en tracteur agricole.

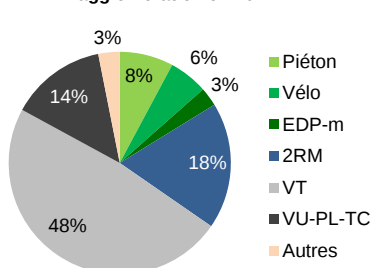
Les 691 usagers vulnérables (non carrossés) représentent 67 % de la mortalité en agglomération : 321 piétons, 108 cyclistes, 31 utilisateurs d'EDPm (engin de déplacement personnel motorisé) et 231 usagers de deux-roues motorisés.



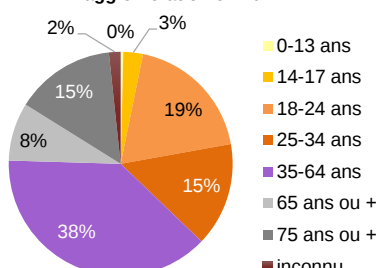
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

2. Les présumés responsables d'accidents mortels sur les voies en agglomération

Présumés responsables par mode en agglomération en 2024



Présumés responsables par âge en agglomération en 2024



1 060 présumés responsables en agglomération.

48 % des PR sont des conducteurs de VT et 14 % des conducteurs de VU, PL ou TV.

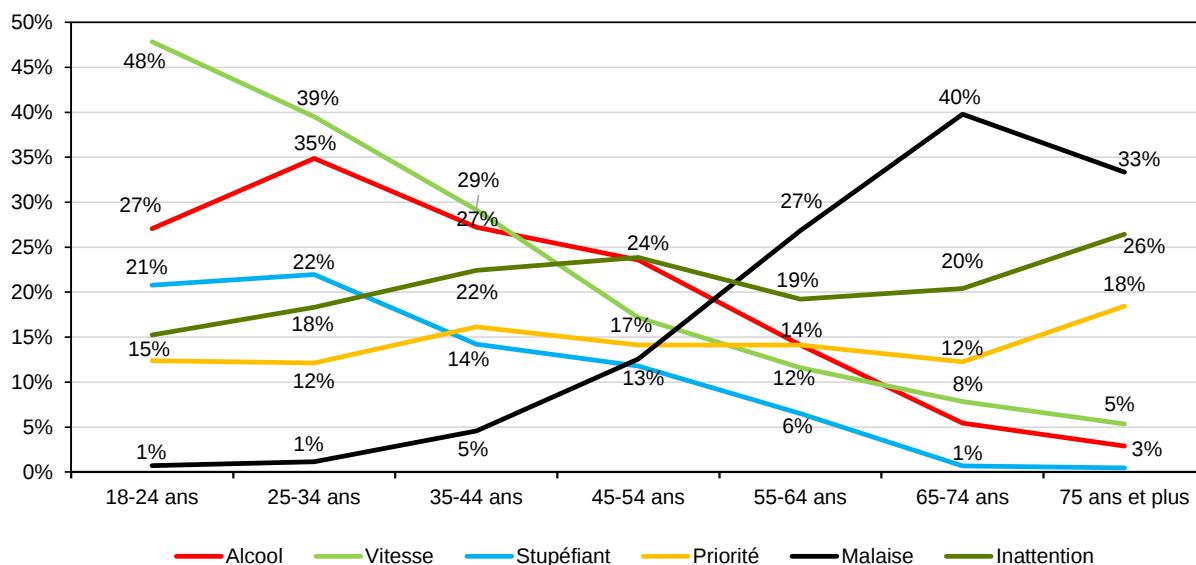
39 % des PR ont entre 35 et 64 ans et 19 % ont entre 18 et 24 ans et 82 % des PR sont des hommes.

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

3. Les facteurs des présumés responsables d'accidents mortels sur les routes hors agglomération

En agglomération, la vitesse et l'alcool restent les premiers facteurs (respectivement 25 % et 20 %), facteurs dont la présence baisse avec l'âge. L'inattention, plus spécifique aux déplacements en agglomération, concerne 20 % des présumés responsables, et même 26 % des présumés responsables des 75 ans et plus et 24 % des 45-54 ans. Le non-respect des priorités est cité dans 14 % des cas, les stupéfiants dans 12 % des cas, jusqu'à 22 % des présumés responsables de 25-34 ans. Les malaises concernent 14 % des présumés responsables : ils touchent les populations les plus âgées ; ce facteur est présent chez 40 % des présumés responsables de 65-74 ans.

Facteurs d'accidents mortels selon l'âge des présumés responsables sur les voies en agglomération de 2022 à 2024 en France métropolitaine

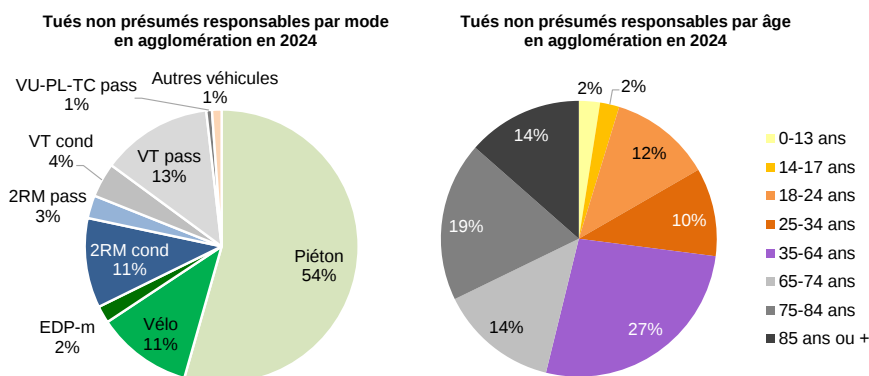


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

4. Les personnes décédées non responsables sur les voies en agglomération

En 2024, **444 tués non présumés responsables** sur les voies en agglomération. 54 % des tués non responsables sont des piétons et 13 % des passagers de VT. 27 % ont entre 35 et 64 ans, 33 % ont 75 ans ou plus.



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

I.2. Tendances 2024 selon l'âge et le genre en France métropolitaine

I.2.a. Les victimes graves selon l'âge et le mode de déplacement

5. Les personnes décédées selon l'âge

En 2024, le nombre de tués est en hausse de + 1 % par rapport à 2023, mais en baisse de - 2 % par rapport à 2019. Cette hausse concerne en premier lieu les jeunes âgés de **18 à 24 ans** (+ 32 tués par rapport à 2023, - 20 tués par rapport à 2019), les personnes âgées de **35 à 44 ans** (+ 35 tués par rapport à 2023, + 17 tués par rapport à 2019) et les personnes âgées de **85 ans ou plus** (+ 10 par rapport à 2023, - 26 tués par rapport à 2019).

Le nombre de personnes tuées de **25 à 34 ans** est **en baisse** (- 24 tués par rapport à 2023, - 75 tués par rapport à 2019) ainsi que le nombre d'adolescents tués âgés de **14 à 17 ans** (avec - 22 tués par rapport à 2023, une année au bilan particulièrement lourd, le bilan 2024 s'inscrit dans la moyenne des années précédentes).

En 2024, 46 enfants (**0-13 ans**) sont décédés, un bilan stable par rapport à 2023 mais en baisse de plus de la moitié par rapport à 2010.

94 adolescents de **14-17 ans** sont décédés, un bilan en baisse par rapport à 2023 (- 22 tués) et stable par rapport à 2019.

529 jeunes adultes de **18-24 ans** sont décédés, un bilan plus élevé qu'en 2023 (+ 32 tués) mais en baisse par rapport à 2019 (- 20 tués) ; le nombre de tués de **18-24 ans** pour un million de jeunes de cet âge reste très élevé, avec 97 tués par million d'habitants.

441 décès sont enregistrés chez les **25-34 ans**, un bilan en baisse par rapport à 2023 (- 24 tués) et 2019 (- 75 tués).

400 décès sont enregistrés chez les **35-44 ans**, un bilan plus élevé qu'en 2023 (+ 35 tués) et 2019 (+ 17 tués).

Avec un peu moins de 400 décès pour chaque classe d'âge **45-54 ans** et **55-64 ans**, le bilan est stable en 2024 par rapport à 2023.

365 personnes âgées de **65-74 ans** sont décédées, stable par rapport à 2023, mais plus élevé qu'en 2019 (+ 48 tués).

346 personnes âgées de **75-84 ans** sont décédées, plus élevé qu'en 2023 (+ 8 tués) et qu'en 2019 (+ 29 tués).

189 personnes âgées de **85 ans ou plus**, un bilan plus élevé qu'en 2023 (+ 10 tués) mais en baisse par rapport à 2019 (- 26 tués).

	Tués à 30 jours										Total
	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75-84 ans	85 ans ou +	
2010	111	180	831	704	545	505	351	264	366	135	3 992
2019	61	92	549	516	383	382	412	317	317	215	3 244
2020	62	89	449	399	280	324	295	291	229	123	2 541
2021	85	101	505	398	366	353	366	321	274	175	2 944
2022	59	98	549	463	423	406	387	386	316	180	3 267
2023	49	116	497	465	365	393	395	370	338	179	3 167
2024	46	94	529	441	400	390	393	365	346	189	3 193
Ecart 2024-2023	-3	-22	+32	-24	+35	-3	-2	-5	+8	+10	+26
Evolution 2024-2023	-6%	-19%	+6%	-5%	+10%	-1%	-1%	-1%	+2%	+6%	+1%
Evolution 2024-2019	-25%	+2%	-4%	-15%	+4%	+2%	-5%	+15%	+9%	-12%	-2%
Evolution 2024-2010	-59%	-48%	-36%	-37%	-27%	-23%	+12%	+38%	-5%	+40%	-20%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

Pour comprendre la véritable évolution de chaque classe d'âge, il est utile de regarder la mortalité rapportée à la population (cf. annexe), 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

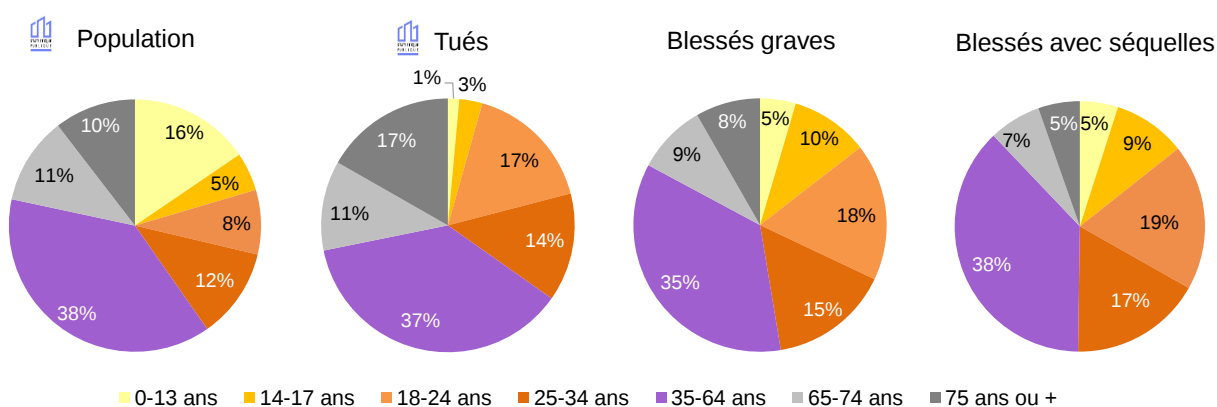
apparaissaient souvent en hausse sont relativisées à la baisse ou en stabilité. Les enfants et adolescents de moins de 18 ans présentent désormais les taux de mortalité les plus faibles.

En 2024, **48 personnes sont décédées par million d'habitants** en France métropolitaine. Les taux les plus forts, indiquant les classes d'âge les plus à risque de décéder sur les routes sont :

- **97 tués** par million d'habitants pour les jeunes de **18-24 ans** ;
- **84 tués** par million pour les séniors de **85 ans ou plus** ;
- **74 tués** par million pour les séniors de **75-84 ans** ;
- **57 tués** par million pour les **25-34 ans**.

6. Les blessés graves selon l'âge

De l'ordre de 16 000 personnes ont été blessées gravement en 2024 d'après la méthode d'estimation ONISR-Université Gustave Eiffel (Registre du Rhône), ce nombre est équivalent à celui de 2023. La tendance 2019-2024 est en baisse de - 2 %. Les âges en sur-risque ne sont pas les mêmes selon que l'on regarde les personnes décédées sur la route et celles blessées gravement.



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024. Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône).
Insee – Population au 1^{er} janvier 2024 (estimation 2025)

48 % des blessés graves ont moins de 35 ans :

- 730 enfants (**0-13 ans**) sont blessés graves, un bilan **en baisse** par rapport à 2023 (- 2 %) et 2019 (- 8 %).
- 1 580 adolescents de **14-17 ans** sont blessés graves, un bilan stable par rapport à 2023 et en hausse (+ 6 %) par rapport à 2019.
- 2 790 jeunes adultes de **18-24 ans** sont blessés graves, un bilan stable par rapport à 2023 mais en baisse par rapport à 2019 (- 1 %).
- 2 440 blessés graves sont estimés chez les **25-34 ans**, un bilan **en baisse** par rapport à 2023 (- 1 %) et 2019 (- 7 %).

35 % des blessés graves ont entre 35 et 64 ans :

- 1 900 blessés graves sont estimés chez les **35-44 ans**, un bilan en baisse par rapport à 2023 (- 1 %) et 2019 (- 3 %).
- 1 950 blessés graves sont estimés chez les **45-54 ans**, un bilan en baisse par rapport à 2023 (- 2 %) et 2019 (- 10 %).
- 1 780 blessés graves estimés la classe d'âge **55-64 ans**, a un bilan en baisse de - 1 % par rapport à 2023 et 2019.

17 % des blessés graves ont 65 ans ou plus :

- 1 400 personnes âgées de **65-74 ans** sont blessées graves, un résultat plus élevé qu'en 2023 (+ 2 %), et qu'en 2019 (+ 4 %)
- 1 000 personnes âgées de **75-84 ans** sont blessées graves, un bilan plus élevé qu'en 2023 (+ 10 %) et qu'en 2019 (+ 10 %).
- 300 personnes âgées de **85 ans ou plus** sont blessées graves, un bilan en baisse par rapport à 2023 (- 1 %) et 2019 (- 9 %).

Les personnes âgées de 65 ans ou plus sont moins souvent blessées gravement, alors que leur vulnérabilité physiologique conduit à ce qu'ils survivent rarement à un accident grave.

Il est estimé que près de 22 300 blessés vont encore conserver des séquelles un an après l'accident. Les **moins de 35 ans représentent 50 % des blessés avec séquelles**.

	Blessés graves estimés										Total
	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75-84 ans	85 ans ou +	
2019e	788	1 501	2 806	2 615	1 959	2 163	1 791	1 367	915	344	16 248
2023e	742	1 591	2 787	2 458	1 930	2 004	1 807	1 385	913	319	15 936
2024e	726	1 585	2 790	2 443	1 908	1 956	1 781	1 416	1 004	315	15 924
Evolution 2024-2023	-2%	-0%	+0%	-1%	-1%	-2%	-1%	+2%	+10%	-1%	-0%
Evolution 2024-2019	-8%	+6%	-1%	-7%	-3%	-10%	-1%	+4%	+10%	-9%	-2%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-Université Gustave Eiffel (Registre du Rhône)

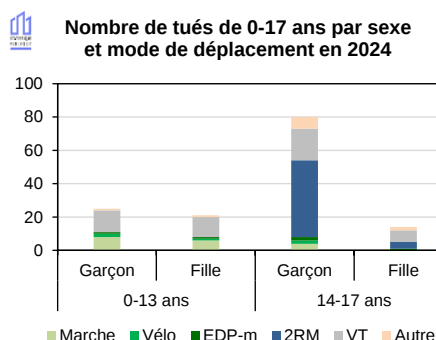
L'indicateur **des blessés graves estimés rapporté à la population** était en 2019 de 250 blessés graves par million d'habitants. En 2024, cet indicateur est de **241 blessés graves estimés par million d'habitants**.

Les taux les plus forts, indiquant les classes d'âge les plus à risque d'être blessées gravement lors de leurs déplacements sont :

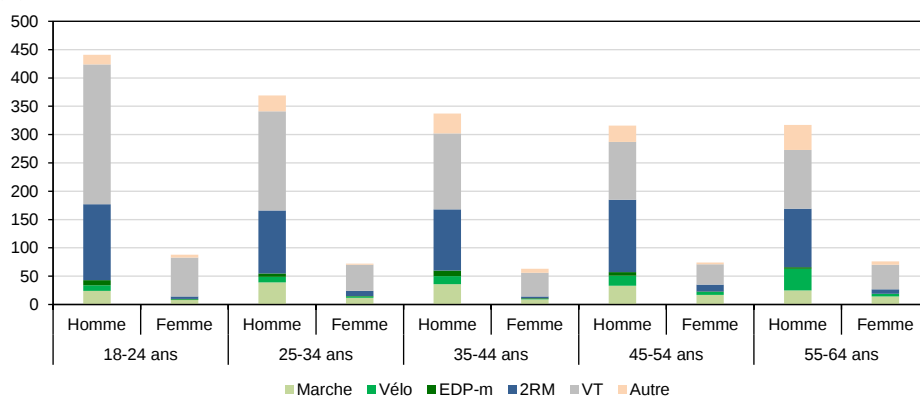
- 511 blessés graves estimés par million d'habitants pour les jeunes de 18-24 ans ;
- 485 blessés graves estimés par million pour les adolescents de 14-17 ans ;
- 318 blessés graves estimés par million pour les 25-34 ans.

7. Les personnes décédées selon leur mode de déplacement

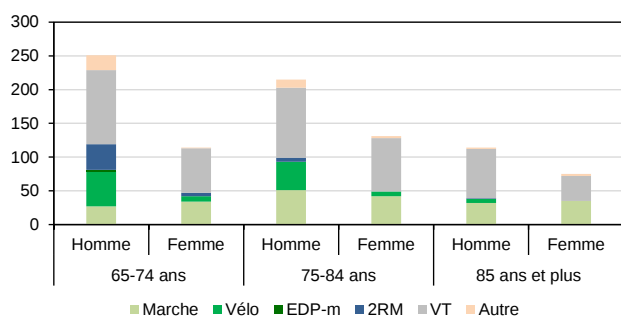
En 2024, chez les enfants et les seniors, les modes de déplacement sont assez partagés entre modes doux (marche et vélo) et véhicule de tourisme. La mortalité routière en est le reflet. Ensuite, dès 14 ans, la part de la mortalité en 2RM grandit aux dépens des modes doux, dont la part ré-augmente à partir de 55 ans.



Nombre de tués de 18-64 ans par sexe et mode de déplacement en 2024



Nombre de tués de 65 ans ou plus par sexe et mode de déplacement en 2024



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

I.2.b. Les spécificités selon le genre

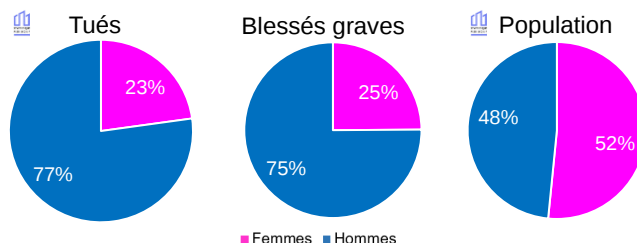
1. Les personnes décédées selon le genre

2 465 hommes (dont 25 garçons de moins de 14 ans) et 728 femmes (dont 21 filles de moins de 14 ans) sont décédés sur les routes de France métropolitaine en 2024.

77 % des personnes décédées dans les accidents de la route en France métropolitaine sont de sexe masculin.

En 2024, le nombre de tués est supérieur de + 1% par rapport à 2023.

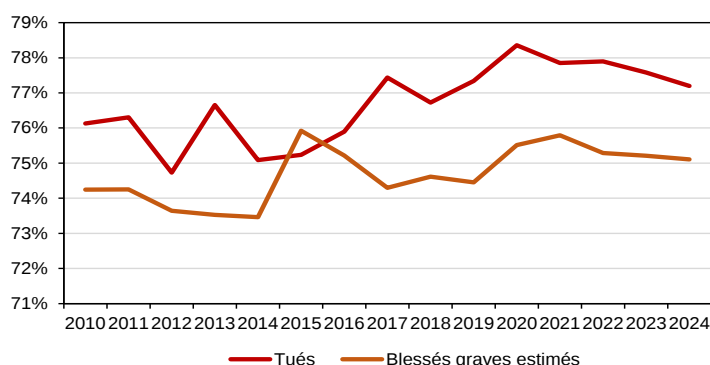
Par rapport à 2023, le nombre de tués de sexe masculin augmente de 0,3 % (+ 8 tués), et le nombre de tués de sexe féminin augmente de 2,5 % (+ 18 tuées).



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024. Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône).
Insee – Population au 1^{er} janvier 2024 (estimation 2025)

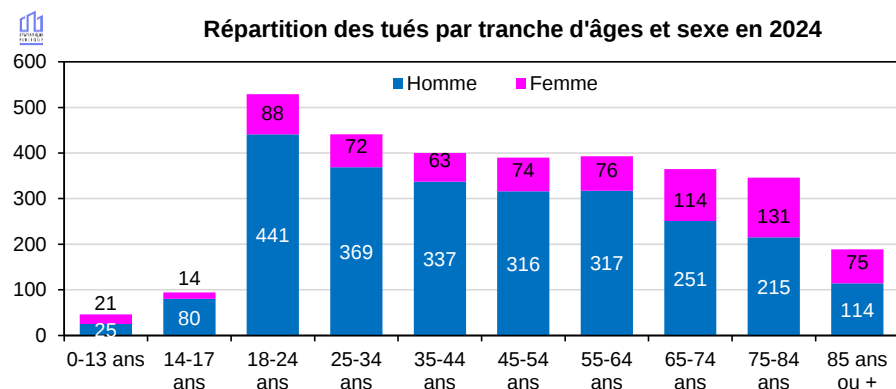
La part des **hommes** dans la mortalité routière se **maintient** (77,2 % contre 77,6 % en 2023, 77,3 % en 2019 et 76,7 % en 2018). On observe que 75 % des blessés graves sont de sexe masculin, un ratio en retrait par rapport à 2020, 2021, 2022 et 2023 mais supérieur à 2019.

Evolution de la part des hommes



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024. Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône).
Insee – Population au 1^{er} janvier 2024 (estimation 2025)

Entre 14 et 64 ans la part des hommes tués est supérieure à 80 % ; à partir de 75 ans, cette part se réduit même si elle reste au-dessus de 60 %.



Répartition des tués par tranche d'âges et sexe en 2024

	Part d'hommes parmi les tués										Total
	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75-84 ans	85 ans ou +	
2010	66%	84%	81%	85%	83%	77%	72%	61%	57%	59%	76%
2019	62%	79%	81%	87%	81%	80%	79%	70%	63%	63%	77%
2024	54%	85%	83%	84%	84%	81%	81%	69%	62%	60%	77%

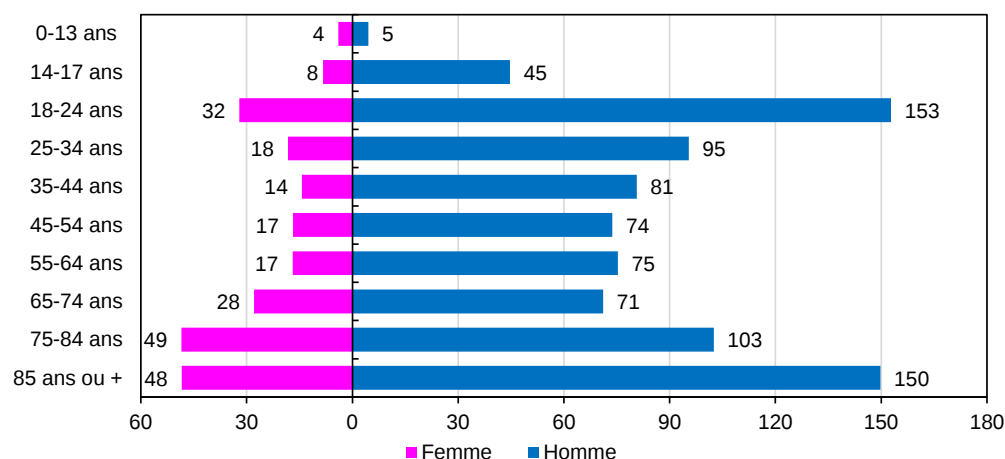
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

Rapporté à la population, le nombre de tués atteint son maximum chez les hommes de 18-24 ans (153 tués pour 1M/hab.), à partir de 25 ans ce ratio baisse, puis augmente à nouveau à partir de 75 ans pour atteindre 150 tués pour 1M/hab. chez les 85 ans ou plus.

Chez les femmes la tendance est la même avec des ratios jusqu'à 6 fois inférieurs à ceux des hommes chez les 25-44 ans, en revanche le ratio maximal concerne les femmes âgées de 75-84 ans avec 49 femmes tuées pour 1M/hab.

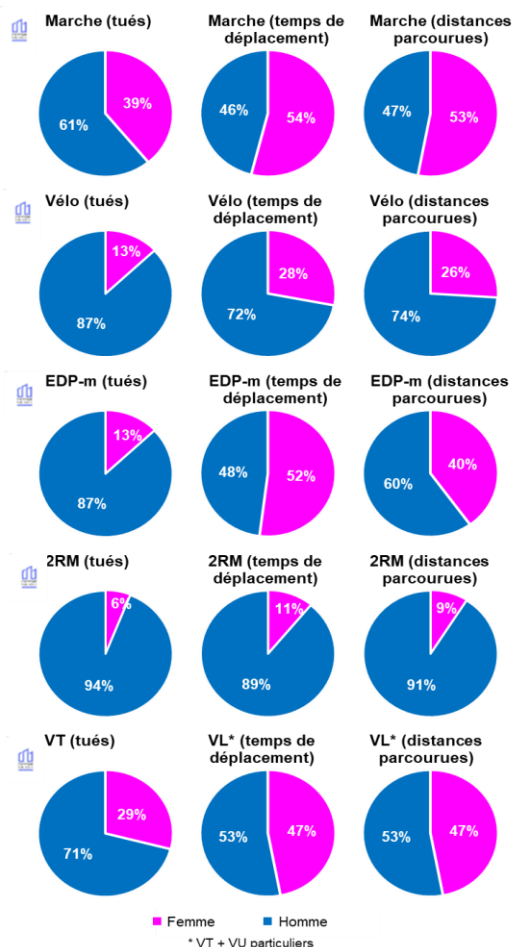


Ratio des tués rapportés à la population par tranche d'âges et sexe en 2024



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine
Insee – Population au 1^{er} janvier 2024 (estimation 2025)



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024.

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

Source : SDES-Enquête Mobilités des Personnes 2019

Quel que soit le mode de déplacement, la part des hommes tués est systématiquement supérieure à celle des femmes ; mais elle est très variable selon le mode de déplacement. En effet, les hommes affichent des proportions qui s'étalent de 61 % des tués dans le cas de la marche à pieds à 94 % dans le cas des deux-roues motorisés, en passant par 71 % dans le cas des véhicules de tourisme.

Si l'on rapporte cette mortalité au temps de déplacement, le constat est plus nuancé entre les hommes et les femmes. Contrairement au nombre absolu de tués, les proportions observées rapportées au temps de déplacement pour les hommes sont proches de celles des femmes dans les cas de la marche à pieds (46 % pour les hommes et 54 % pour les femmes), des EDP-m (respectivement 48 % et 52 %) et les véhicules de tourisme (respectivement 53 % et 47 %).

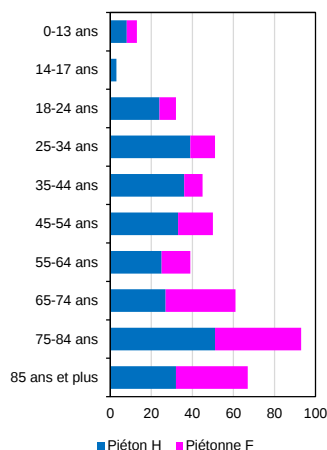
Rapportée aux distances parcourues, la mortalité observée selon le sexe tend à confirmer le constat fait sur le temps de déplacement en marche à pieds et pour les véhicules de tourisme : les proportions par genre pour ces deux modes sont quasi identiques à celles de l'indicateur du temps de déplacement (47 % pour les hommes 53 % pour les femmes pour la marche et respectivement 53 % et 47 % pour les véhicules de tourisme).

Les deux-roues motorisés représentent le mode pour lequel la surmortalité masculine est la plus prononcée, quel que soit l'indicateur analysé. C'est toutefois attendu, au vu du faible nombre de femmes

conductrices de deux-roues motorisés. À l'inverse, la marche à pied et les véhicules de tourisme sont les modes pour lesquels la mortalité selon le sexe est la plus homogène.



Piétons tués H/F selon l'âge



Parmi les 454 piétons tués, 278 sont des hommes, soit 61 %.

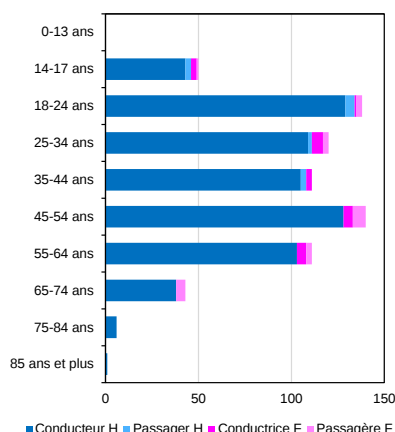
Les décès chez les piétons de moins de 55 ans concernent surtout les hommes. Chez les seniors de 65 ans ou plus les décès sont répartis sur les deux sexes, alors même que la pyramide des âges présente plus de femmes que d'hommes. 35 % des piétons tués ont 75 ans ou plus. Parmi ces piétons tués la part d'hommes est plus importante exceptés pour les 74-85 ans où les femmes représentent 55 % des piétons tués.

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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



Conducteurs/passagers H/F tués en 2RM

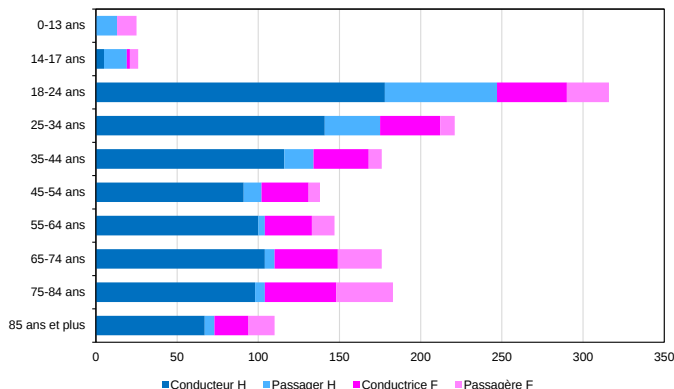


720 usagers de deux-roues motorisés sont décédés en 2024. La majorité des tués sont des hommes conducteurs (92 %), quel que soit l'âge. Mais cette part est plus importante chez les 35-44 ans (95 %) et à partir de 55 ans (93 %), où les conducteurs hommes sont presque les seuls usagers.

Parmi les 535 présumés responsables d'accident mortel en 2RM, 522 sont des hommes, soit 95 %.



Conducteurs/passagers H/F tués en véhicule de tourisme



1 518 automobilistes sont décédés en 2024, dont 1 081 hommes (71 %) et 437 femmes.

Les jeunes de 18-24 ans sont particulièrement touchés (441 tués), en particulier le nombre de conducteurs hommes tués est le plus important, ainsi que le nombre de passagers tués.

La part de conducteurs hommes tués la plus importante est entre 55 et 64 ans avec 68 % et entre 35 et 54 ans avec 66 % des tués usagers de véhicules de tourisme.

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

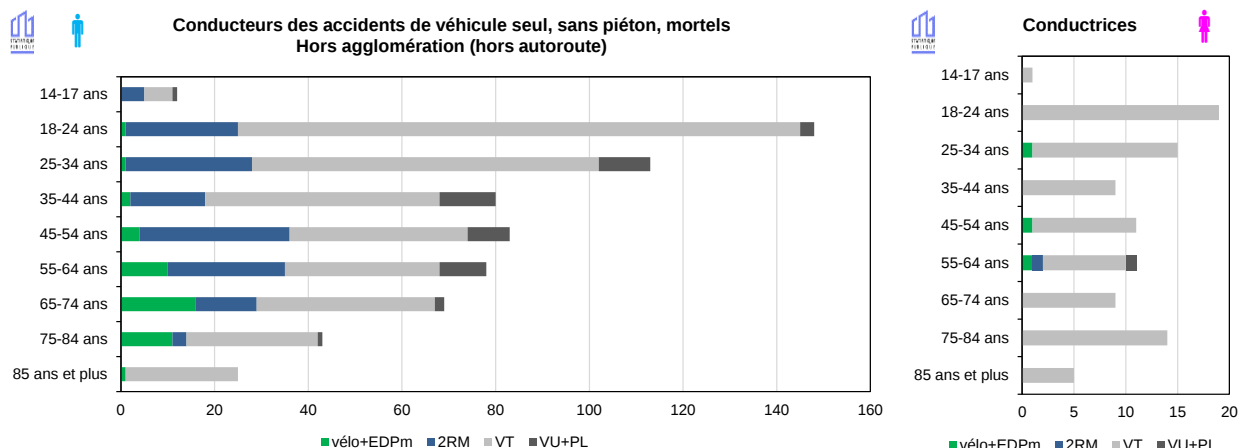
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

2. Les personnes décédées selon le genre et le milieu routier :

1 174 personnes sont impliquées dans des accidents mortels sans tiers ; notamment 720 automobilistes, 272 usagers de deux-roues motorisés, 82 usagers de véhicules utilitaires ou de poids lourd, 100 cyclistes ou EDPm. Ils étaient conducteurs ou passagers d'un véhicule seul impliqué dans l'accident.

Les conducteurs ayant perdu le contrôle de leur véhicule étaient pour 1 042 d'entre eux des hommes (dont 938 sont décédés) et pour 133 des femmes (dont 112 sont décédées).

a. Routes hors agglomération



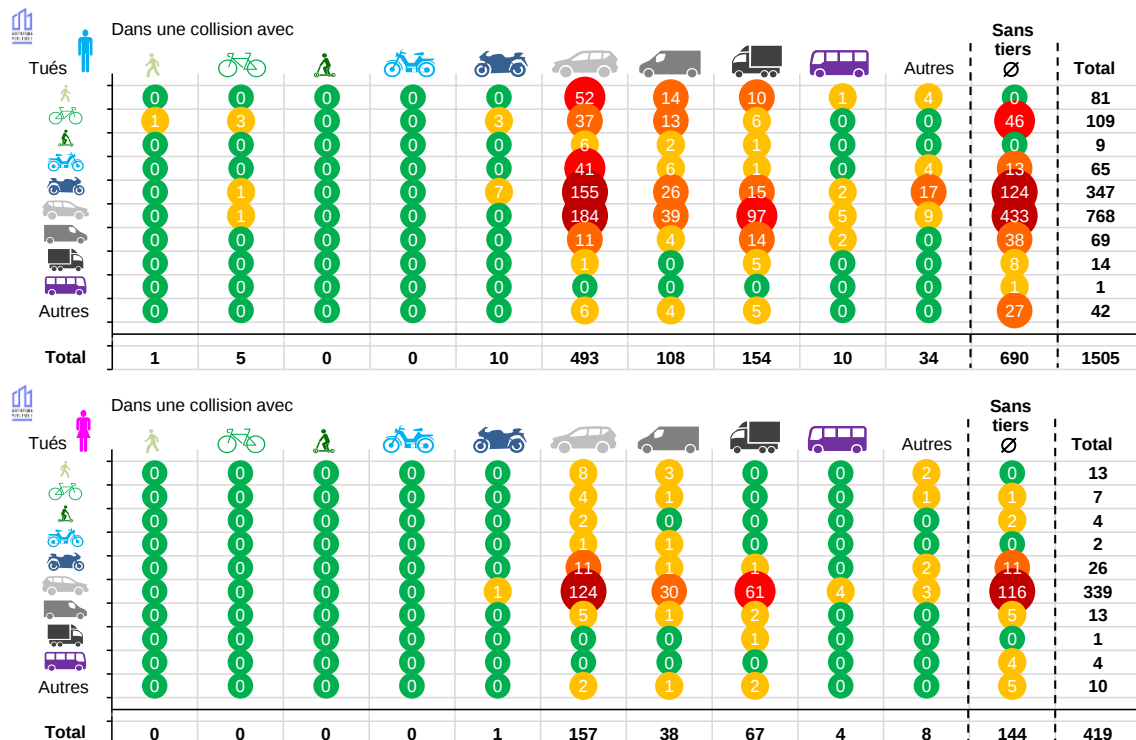
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

Sur les routes hors agglomération, les pertes de contrôle en 2RM sont réparties sur les différentes 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 à 84 ans, sans doute les plus représentés dans la pratique du vélo-loisir.



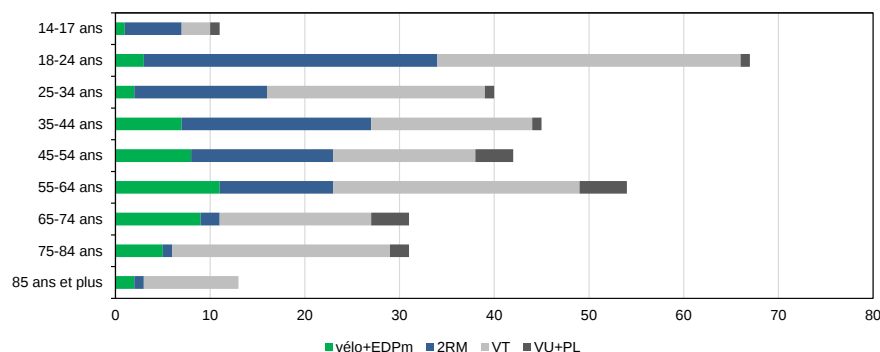
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

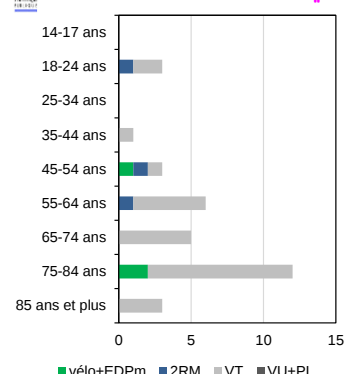
b. Voies en agglomération



Conducteurs des accidents de véhicule seul, sans piéton, mortels
En agglomération (hors autoroute)



Conductrices



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

Sur les routes en agglomération, les pertes de contrôle en 2RM sont plus nombreuses chez les conducteurs hommes de 18-24 ans et de 35-44 ans.

Les pertes de contrôle en véhicule de tourisme sont également beaucoup plus nombreuses chez les conducteurs hommes de 18-24 ans et de 55-64 ans.



Dans une collision avec

Tués									Autres	Ø	Total	
	0	0	3	1	5	102	19	17	6	15	0	168
	0	0	0	1	2	32	2	12	1	2	33	85
	0	0	0	0	0	11	0	1	1	0	16	29
	0	0	0	0	0	19	3	4	2	3	17	48
	1	1	0	0	2	62	8	8	1	2	85	170
	1	0	0	0	0	34	5	5	7	5	171	228
	0	0	0	0	0	2	1	1	1	0	17	22
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
	0	0	0	0	1	3	2	0	0	0	13	19
Total	2	1	3	2	10	265	40	48	19	27	358	775

I.2.c. Les spécificités selon la responsabilité

3. Les présumés responsables d'accidents mortels

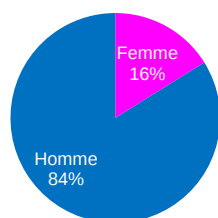
Les forces de l'ordre inscrivent dans le fichier national des accidents (BAAC) les personnes présumées responsables de l'accident. Le plus souvent, une seule personne est identifiée comme présumée responsable (PR), mais il arrive parfois que plusieurs personnes soient indiquées comme PR pour un seul accident. Dans un très faible nombre de cas, aucun PR n'est identifié.

En 2024, 3 161 personnes sont présumées responsables d'accidents mortels. Parmi ces personnes, 2 019 sont décédées dans l'accident qu'elles ont causé, 414 sont blessées et 728 indemnes.

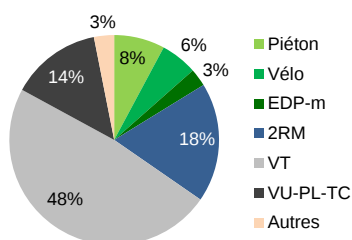
Les 18-34 ans représentent 37 % des présumés responsables d'accidents mortels, les 75 ans et plus 13 % et les 14-17 ans 2 %.

57 % des présumés responsables d'accidents mortels se déplaçaient en véhicule de tourisme, 17 % en 2RM, 12 % en véhicule lourd (VU ou PL), 5 % à pied, 4 % en vélo et 1 % en EDPm.

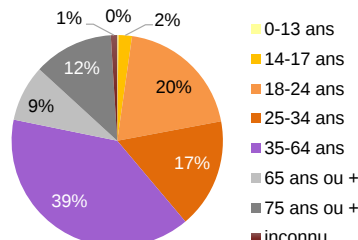
Présumés responsables par sexe en 2024



Présumés responsables par mode en 2024



Présumés responsables par âge en 2024



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode de déplacement et sexe

	Piéton		vélo		EDPm		2RM			VT			VU			PL		TC		Autres		NC			Sous-total			Total
	H	F	H	F	H	F	H	F	NC	H	F	NC	H	F	NC	H	F	H	F	H	F	H	F	NC	H	F	NC	
0-13 ans	2	2			1	1	0	0																	3	3		6
14-17 ans	3		1		3	1	29	2		12	3		4							7					59	6		65
18-24 ans	17	4	7		8	1	117	1		345	74		28	1		13	1			6	1	2			543	83		626
25-34 ans	24	2	4		5	2	88	4		257	66		42	3		20	1	4		8	1				452	79		531
35-44 ans	18	1	8		7	1	85	1		183	59		55	5		29				16	2				401	69		470
45-54 ans	16	6	10	3	3	1	93	1		133	47		29	4		41		6	2	9	1				340	65		405
55-64 ans	12	3	24	3	2		77	4		126	32		31	3		29		7		13	3				321	48		369
65-74 ans	7	8	36	2	1		28	0		122	41		14			3		1		8	1				220	52		272
75-84 ans	16	7	28	3			4	0		134	63		5	1				1		7	2				195	76		271
85 ans +	4	5	4				1	0		80	19		1							1					91	24		115
NC								0	15			3			7								6		0	0	31	31
Total	119	38	122	11	30	7	522	13	15	1 392	404	3	209	17	7	135	2	19	2	75	11	2		6	2 625	505	31	3 161

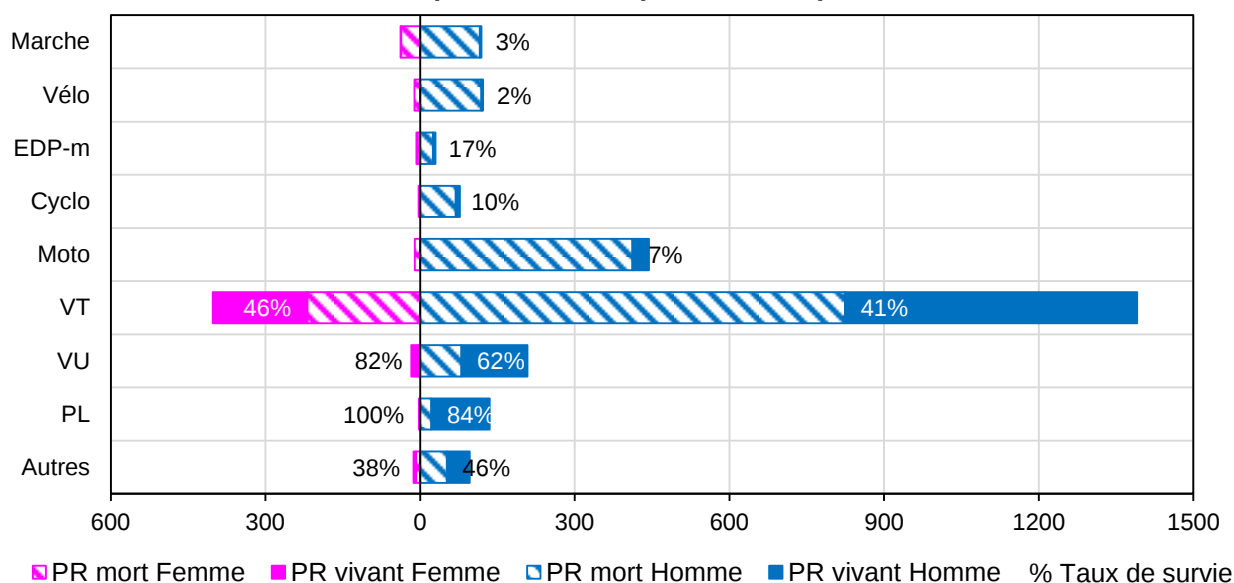
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

Parmi les présumés responsables d'accidents mortels, 2 968 sont des **conducteurs** de véhicule : 2 503 hommes (dont 64 % sont décédés) et 465 femmes (dont 54 % sont décédés).

Plus de la moitié des conducteurs présumés responsables sont des conducteurs de VT. Les trois quarts des présumés responsables conducteurs de VT sont des hommes. Cependant seulement 41 % des PR hommes conducteurs de VT survivent à l'accident, contre 46 % des PR femmes conductrices de VT.

Répartition des conducteurs présumés responsables d'accidents mortels vivants ou morts par mode de déplacement et par sexe en 2024



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

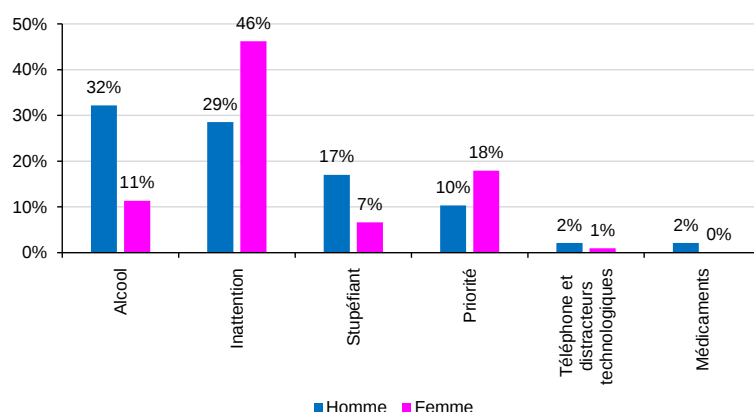
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

4. Les facteurs des présumés responsables d'accidents mortels

Dans cette partie, les analyses sont faites par sexe pour les piétons et véhicules de tourisme. Pour les autres modes de déplacement, les analyses sont faites pour les hommes, les effectifs pour les femmes étant trop faibles.

Chez les piétons les hommes représentent 78 % des présumés responsables impliqués dans un accident mortel, l'inattention et le non-respect des priorités sont les principaux facteurs chez les femmes (respectivement 46 % et 18 %). Chez les hommes l'alcool et l'inattention sont les principaux facteurs (respectivement 32 % et 29 %).

Principaux facteurs des piétons impliqués dans un accident mortel en France métropolitaine en 2022-2024

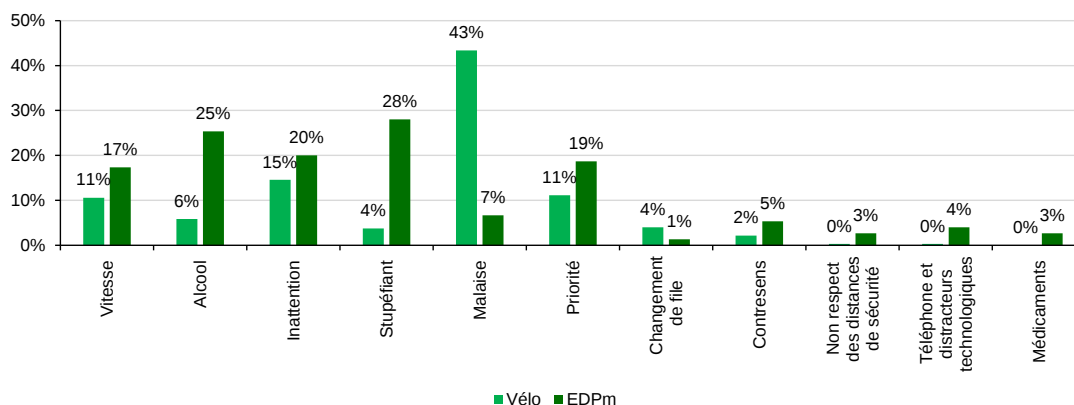


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

Les hommes représentent 92 % des PR à vélo et 81 % des PR en EDP-m. Chez les hommes à vélos impliqués dans un accident mortel, le principal facteur est le malaise (43 %). Chez les hommes utilisateurs d'un EDPm, les principaux facteurs sont les stupéfiants (28 %), l'alcool (25 %) et l'inattention (20 %).

Principaux facteurs des hommes à vélo ou utilisateurs d'EDPm impliqués dans un accident mortel en France métropolitaine en 2022-2024

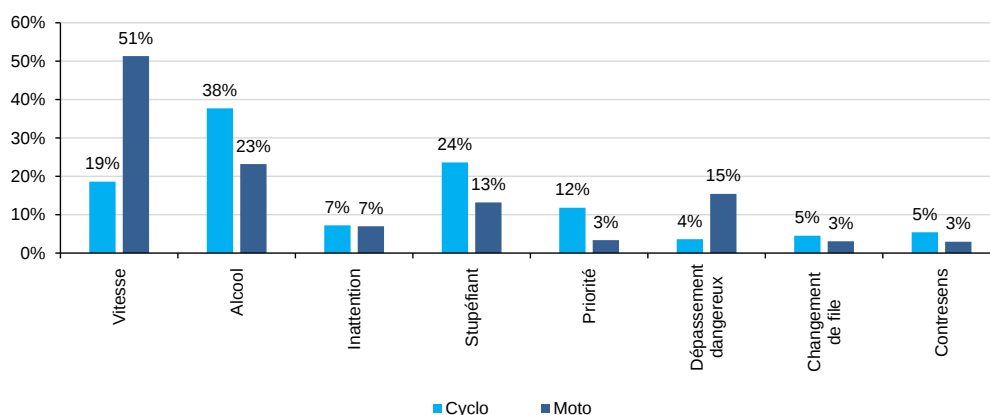


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

Les hommes représentent 98 % des PR en 2RM. Chez les usagers masculins de 2RM impliqués dans un accident mortel, la vitesse et l'alcool sont les principaux facteurs. Chez les motocyclistes masculins la vitesse (51 %) et l'alcool (23 %) sont les principaux facteurs. Chez les cyclomotoristes masculins l'alcool (38 %) et les stupéfiants (24 %) sont les principaux facteurs.

Principaux facteurs des hommes en 2RM impliqués dans un accident mortel en France métropolitaine en 2022-2024

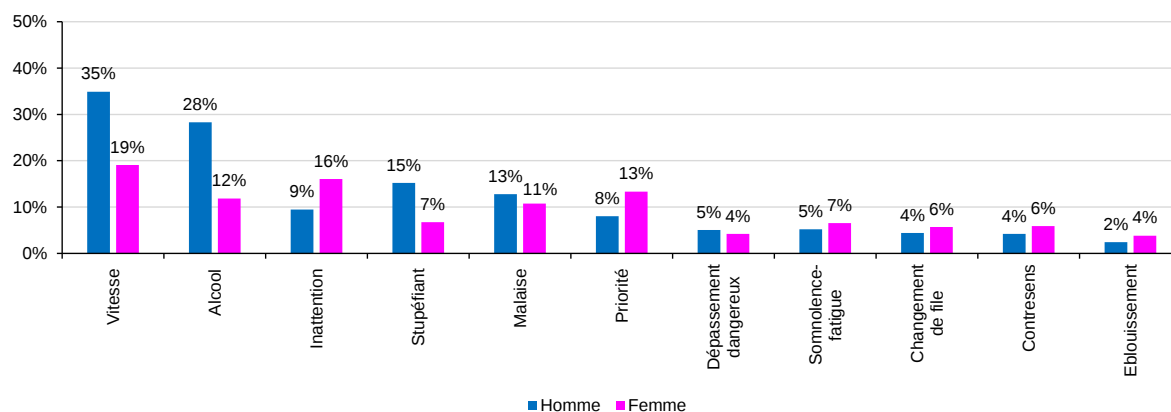


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

Les hommes représentent 78 % des PR en VT. Chez les usagers masculins de VT impliqués dans un accident mortel, la vitesse et l'alcool sont les principaux facteurs, respectivement 35 % et 28 %. Chez les femmes la vitesse et l'inattention sont les principaux facteurs, respectivement 19% et 16 %.

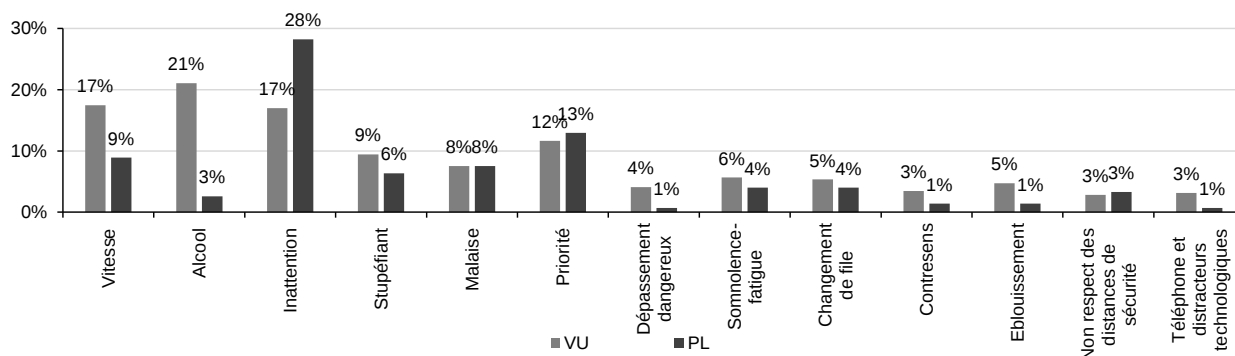
**Principaux facteurs des usagers de VT impliqués dans un accident mortel
en France métropolitaine en 2022-2024**



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

Les hommes représentent 92 % des PR en VU et 99 % des PR en PL. Chez les usagers masculins de VU impliqués dans un accident mortel, l'alcool (21 %), la vitesse (17 %) et l'inattention (17 %) sont les principaux facteurs. Chez les usagers masculins de PL l'inattention (28 %) est le principal facteur.

**Principaux facteurs des hommes en VU ou PL impliqués dans un accident mortel
en France métropolitaine en 2022-2024**

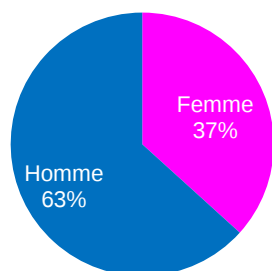


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

5. Les personnes décédées non responsables

Parmi les 3 193 personnes décédées dans un accident en 2024, 2 019 étaient présumées responsables et 1 174 étaient non présumées responsables.

Tués non présumés responsables par sexe en 2024



1 174 personnes non responsables sont décédées (63% sont des hommes), dont 126 alors que le présumé responsable est également décédé et 1 028 alors que leur PR est vivant. Dans le cas de 20 décès, aucun PR n'a été identifié précisément dans l'accident.

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024.

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

Tués non présumés responsables d'accidents mortels par mode de déplacement et type d'usagers (conducteur / passager)

	Piéton	vélo		EDPm		2RM		VT		VU		PL		Autres		Sous-total		Total
		cond	pass	cond	pass	cond	pass	cond	pass	cond	pass	cond	pass	cond	pass	cond	pass	
0-13 ans	10	2	1			0	0			25	0			0	2	2	28	40
14-17 ans	1	1		1	0	18	4	0	19	0	1			0	2	20	26	47
18-24 ans	12	5		4	0	25	8	12	94	1	6	0	1	0	3	47	112	171
25-34 ans	26	8		2		28	5	15	42	1	3	0	1	0	3	54	54	134
35-44 ans	26	7		3		27	2	16	26	2	6	3	1	0	3	58	38	122
45-54 ans	28	10		3		47	7	21	18	1	1	0	1	1	1	83	28	139
55-64 ans	24	17		1		31	3	29	18	4	4	0		3	0	85	25	134
65-74 ans	46	23		1		13	5	24	33	2	1	0		0	1	63	40	149
75-84 ans	72	18				2	0	14	41	0	0		1	0	1	34	43	149
85 ans +	58	2				0	0	4	22	0	3			0	0	6	25	89
Total	303	93	1	15	0	191	34	135	338	11	25	3	5	4	16	452	419	1 174

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

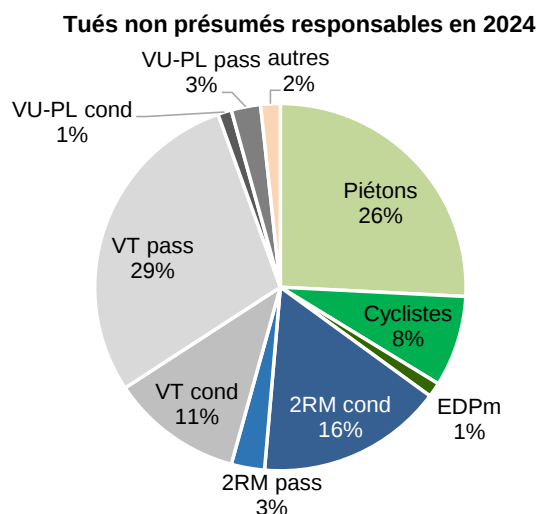
Ainsi, parmi les 3 193 personnes décédées en 2024, 63 % étaient présumées responsables de leur accident, 4 % étaient victimes non responsables mais le PR n'a pas survécu, et 32 % étaient victimes non responsables alors que leur PR a survécu à l'accident.

Les victimes tuées non présumées responsables se déclinent ainsi selon leur mode de déplacement :

- 26 % de piétons
- 8 % de cyclistes,
- 1 % d'EDPm
- 16 % de conducteurs 2RM et 3 % de passagers 2RM
- 11 % de conducteurs de VT et 29 % de passagers de VT
- 1 % de conducteurs de VU ou PL, 3 % de passagers de VU ou PL.

Ainsi, 26 % sont piétons, 29 % sont conducteurs de véhicules et 34 % sont passagers de véhicules.

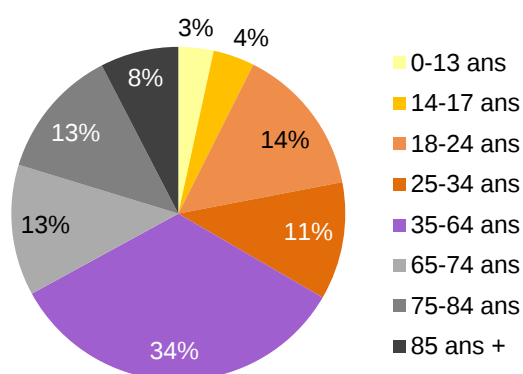
54 % sont des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, EDPm, 2RM), aussi bien conducteurs que passagers.



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024.

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

Tués non présumés responsables par âge en 2024



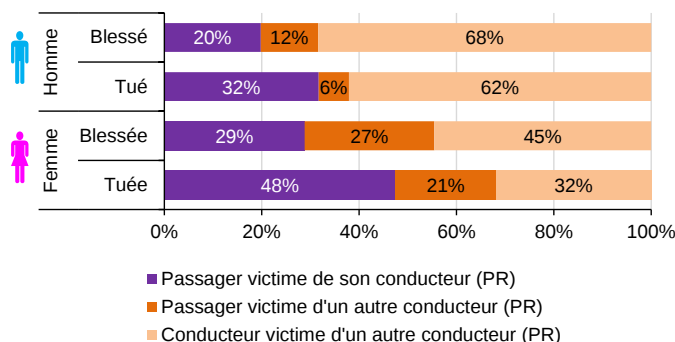
34 % des victimes tuées non présumées responsables ont 65 ans ou plus : 21 % ont 75 ans ou plus.

21 % des victimes tuées ont moins de 25 ans.

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024.

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

Victimes d'un conducteur "présumé responsable", selon la place dans le véhicule



La majorité des victimes hommes non PR sont conducteurs d'un autre véhicule (68 % des blessés et 62 % des tués). À l'inverse les victimes femmes non PR sont majoritairement passagères (56 % des blessés et 69 % des tués).

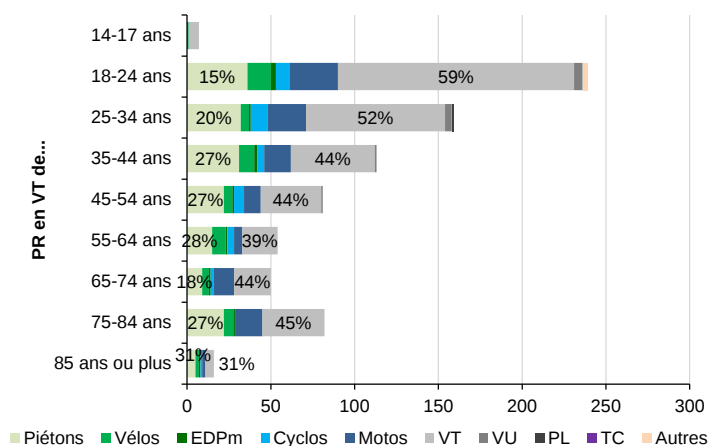
Parmi les 282 femmes tuées dans un véhicule, 134 étaient passagères du conducteur PR (48 %). Parmi les 562 hommes tués, 178 étaient passagers du conducteur PR (32 %).

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024.

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

Parmi les 1 174 tués non présumés responsables, 813 sont tués par un PR conduisant un VT, soit 69 %.

Tués par un "présumé responsable" en VT, selon son mode de déplacement et l'âge du PR



Parmi ces 813 tués, 50 % sont des occupants de VT, 22 % des piétons, 19 % des usagers de 2RM.

Les victimes de PR conduisant un VT sont tuées en grande partie par des PR de 18-34 ans : 29 % par des PR de 18-24 ans et 20 % par des PR de 25-34 ans. 56 % des tués de ces PR sont des occupants de VT.

Les piétons ne représentent que 15 % des tués par un PR en VT de 18-24 ans alors qu'ils représentent 31 % des tués par un PR de VT de 85 ans ou plus.

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024.

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

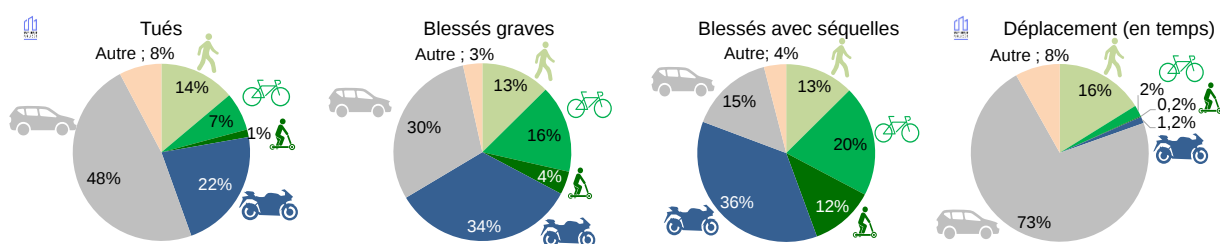
I.3. Tendances 2024 selon le mode de déplacement en France métropolitaine

En 2024, parmi les 3 193 tués, 1 518 étaient des occupants de véhicules de tourisme, 720 des usagers de deux-roues motorisés, 456 des piétons, 224 des cyclistes, 45 des utilisateurs d'engins de déplacement personnel motorisés, 120 des occupants de véhicules utilitaires, 30 des occupants de poids lourds, 34 des occupants de voiturette (petites voitures se conduisant avec un permis AM), 7 des occupants d'un autocar ou autobus. Parmi les autres véhicules, 19 étaient en quad, 12 en tracteur agricole, 4 sur un engin spécial de travaux publics.

Depuis la pandémie, la part des usagers vulnérables, c'est-à-dire non carrossés (piétons, cyclistes, utilisateurs d'EDPm, usagers de deux-roues motorisés) parmi les personnes tuées ou blessées gravement se renforce. Les occupants de voiture représentent désormais moins de la moitié des personnes tuées (48 %).

Les usagers de deux-roues motorisés représentent 22 % des personnes tuées, 34 % des blessés graves et même 36 % des blessés qui auront des séquelles encore un an après l'accident, alors que le deux-roues motorisé représente moins de 2 % du trafic motorisé.

La part des cyclistes et utilisateurs d'EDPm dans l'accidentalité augmente : ces usagers représentent 8 % de la mortalité, 20 % des blessés graves, et 32 % des blessés qui auront des séquelles un an après l'accident.



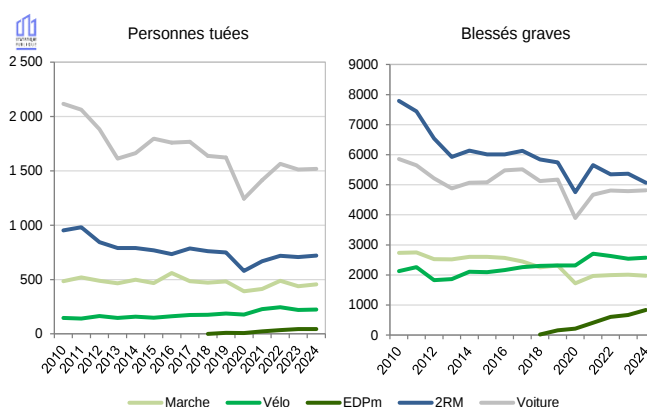
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024.

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône) ; SDES-Enquête Mobilités des Personnes 2019

Le bilan global de la mortalité 2024 est en hausse par rapport à 2023 (+ 0,8 %) et en baisse par rapport à 2019 (- 1,6 %).

L'augmentation est liée en grande partie à la hausse de la mortalité des usagers à pieds (+ 17 tués par rapport à 2023, - 27 tués par rapport à 2019) et des usagers en 2RM (+ 14 tués par rapport à 2023, - 29 tués par rapport à 2019).

On observe également une hausse moins importante du nombre de tués occupants des véhicules de tourisme (+ 6 tués par rapport à 2023, - 104 tués par rapport à 2019), des cyclistes et des usagers d'EDPm (+ 4 tués par rapport à 2023, + 72 tués par rapport à 2019).



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024. Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE

Tués à 30 jours											
	Marche	Vélo	EDP-m	2RM	VT	VU	PL	TC	Voiturette	Autre	Total
2010	485	147		952	2 117	146	65	4	30	46	3 992
2019	483	187	10	749	1 622	98	36	4	17	38	3 244
2020	391	178	7	579	1 243	59	33	3	18	30	2 541
2021	414	227	24	668	1 414	103	44	4	14	32	2 944
2022	488	245	35	718	1 565	104	48	1	27	36	3 267
2023	439	221	44	706	1 512	125	45	5	23	47	3 167
2024	456	224	45	720	1 518	120	30	7	34	39	3 193
Ecart 2024-2023	+17	+3	+1	+14	+6	-5	-15	+2	+11	-8	+26
Evolution 2024-2023	+4%	+1%	+2%	+2%	+0%	-4%	-33%	+40%	+48%	-17%	+1%
Evolution 2024-2019	-6%	+20%	+350%	-4%	-6%	+22%	-17%	+75%	+100%	+3%	-2%
Evolution 2024-2010	-6%	+52%	-	-24%	-28%	-18%	-54%	+75%	+13%	-15%	-20%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

Comparée à 2019, la tendance des blessés graves estimés suit celle de la mortalité pour tous les modes de déplacement. Comparée à 2023, le nombre de blessés graves estimés est en baisse quel que soit le mode déplacement sauf pour les usagers en EDPm dont le nombre augmente (+ 24 %).

Blessés graves estimés							
	Marche	Vélo	EDP-m	2RM	VT	Autre	Total
2019e	2 315	2 314	158	5 742	5 173	547	16 248
2020e	1 720	2 314	211	4 751	3 898	443	13 337
2021e	1 967	2 709	413	5 653	4 670	531	15 944
2022e	1 996	2 628	604	5 346	4 807	576	15 956
2023e	2 006	2 543	671	5 367	4 791	558	15 936
2024e	1 977	2 577	833	5 071	4 817	649	15 924
Ecart 2024-2023	-29	+34	+162	-296	+26	+91	-12
Evolution 2024-2023	-1%	+1%	+24%	-6%	+1%	+16%	-0%
Evolution 2024-2019	-15%	+11%	+427%	-12%	-7%	+19%	-2%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône)

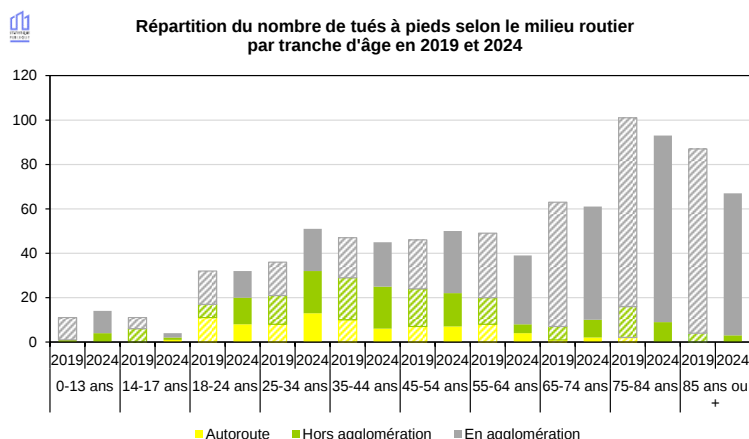
I.3.a. La marche

456 piétons sont décédés en 2024, et de l'ordre de 2 000 blessés gravement. 48 % des piétons tués sont âgés de 65 ans ou plus.

70 % des piétons tués l'ont été en agglomération (321 piétons tués, dont 26 % contre un véhicule lourd et 55 % contre un VT), où la mortalité des piétons repart à la hausse depuis 2020. Cette hausse par rapport à 2023, est présente surtout chez les 55-64 ans et chez les 85 ans et plus.

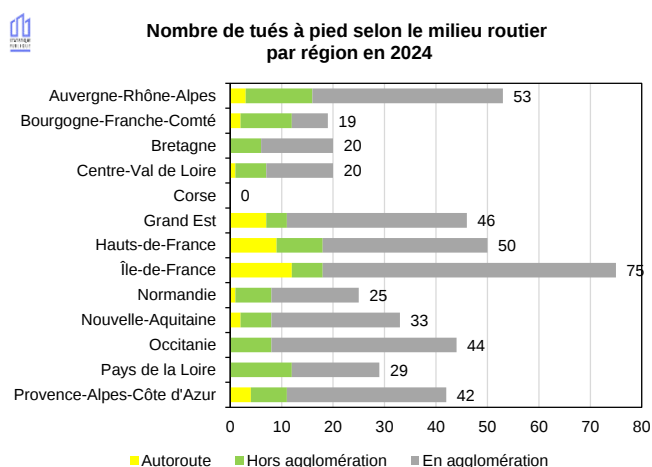
21 % des piétons tués l'ont été sur les routes hors agglomération (94 piétons tués, dont 29 % contre un véhicule lourd). Sur ces routes la mortalité des piétons est stable par rapport à 2023.

9 % des piétons tués l'ont été sur autoroute (41 piétons tués, dont 17 dans un choc contre un véhicule utilitaire ou un poids lourd).



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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



Le nombre de tués à pied le plus important concerne les régions Occitanie, Île-de-France, Grand Est avec 8 tués sur 10 en agglomération.

Les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Nouvelle-Aquitaine ont une part également élevées avec 7 tués sur 10.

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

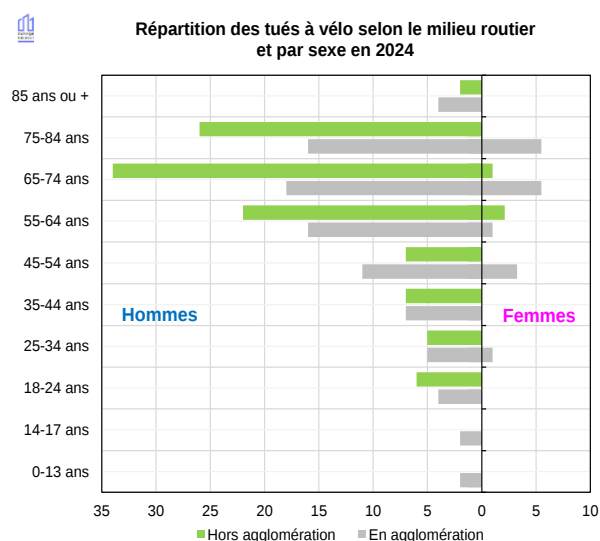
I.3.b. Le vélo

224 cyclistes (dont 194 hommes) sont décédés en 2024, et de l'ordre de 2 500 blessés gravement.

51 % des cyclistes tués sont âgés de 65 ans ou plus.

L'accidentalité cycliste par rapport à 2023 augmente en agglomération et diminue sur les routes hors agglomération. Il est intéressant de la rapprocher de l'évolution de la pratique cycliste telle que mesurée par l'association Réseau vélo et marche (Plateforme nationale des fréquentations) dans leur bulletin « Fréquentations vélo en France n°5 du 10/01/2025 ».

En agglomération, le nombre de tués à vélo s'élève en 2024 à 108 tués, soit + 14 % par rapport à 2023 et + 19 % par rapport à 2019. Le nombre de blessés graves estimés suit les mêmes tendances que la mortalité (respectivement + 1 % par rapport à 2023 et + 11 % par rapport à 2019). Par rapport à 2023, la pratique cycliste augmente en milieu urbain (+ 1 %) et baisse en milieu périurbain (- 3 %) selon l'association Vélo et marche.

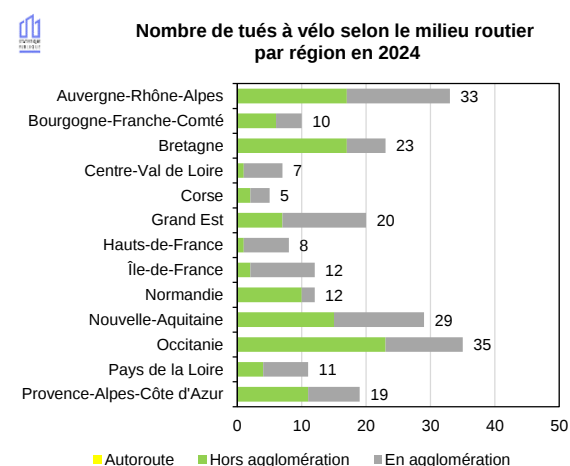


Hors agglomération, le nombre de tués à vélo s'élève en 2024 à 109 tués, soit - 8 % par rapport à 2023 et + 23 % par rapport à 2019. Cette hausse est plus soutenue chez les 65-74 ans. Le nombre de blessés graves estimés baisse de - 4 % par rapport à 2023 et augmente de + 12 % par rapport à 2019.

Par rapport à 2023, la pratique cycliste baisse de - 3 % en milieu rural.

Parmi les 221 tués cyclistes, 43 % sont des cyclistes de 55 ans ou plus hors agglomération.

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine



Le nombre de tués à vélo le plus important est en Occitanie et en Auvergne-Rhône-Alpes, avec une répartition pratiquement équivalente entre le milieu routier en agglomération et hors agglomération.

Ensuite viennent plusieurs régions avec une très forte part de cyclistes tués hors agglomération telles les régions Nouvelle-Aquitaine (52 %) et Bretagne (74 %).

En revanche, la région Grand Est présente une part de cyclistes tués en agglomération très importante (65 %).

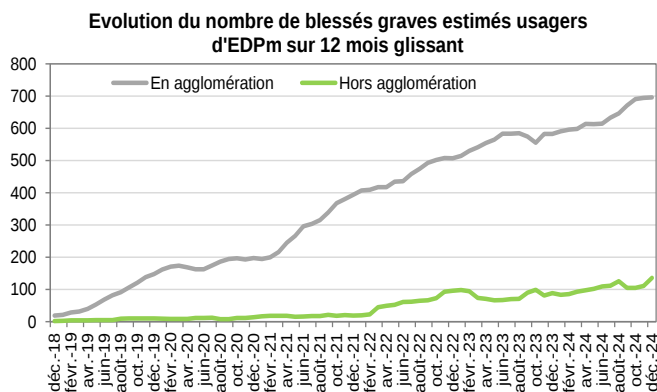
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

I.3.c. Les engins de déplacement personnel motorisés

45 utilisateurs d'EDPm sont décédés en 2024 (31 en agglomération, 13 sur route hors agglomération, et 1 sur autoroute), et de l'ordre de près de 800 blessés gravement.

Près des 2/3 des tués en EDPm ont entre 18 et 44 ans.

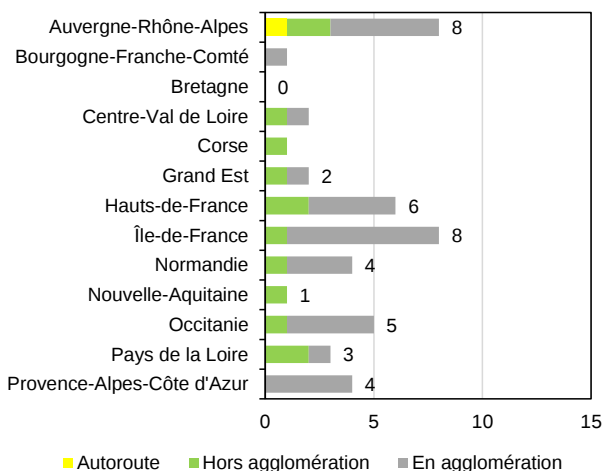
Le nombre de blessés graves estimés des utilisateurs d'EDPm ne cesse de croître depuis 2019, cette augmentation s'est même accélérée depuis début 2021 et se maintient en 2024. Cette augmentation est présente essentiellement en agglomération.



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023
Données relatives aux estimations d'après la modélisation
ONISR-Université Gustave Eiffel (Registre du Rhône)



Nombre de tués en EDPm selon le milieu routier par région en 2024



La mortalité des utilisateurs d'EDPm intervient essentiellement en agglomération en Auvergne-Rhône-Alpes et en Île-de-France, les 2 régions représentent un tiers de la mortalité totale en EDPm en France métropolitaine.

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

I.3.d. Le deux-roues motorisé

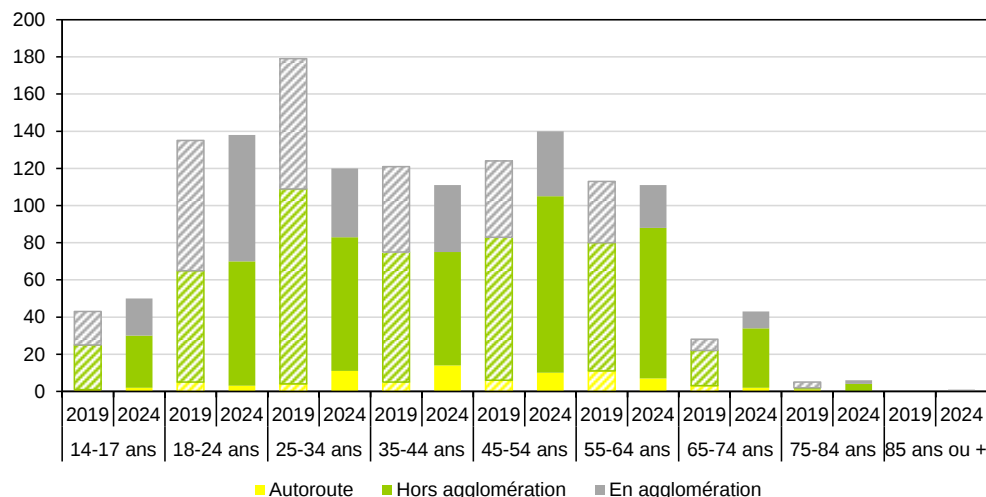
720 usagers de deux-roues motorisés (2RM) sont décédés en 2024 (597 motocyclistes et 123 cyclomotoristes), et de l'ordre de 5 400 blessés gravement.

En 2024, la mortalité des usagers de 2RM baisse de - 4 % par rapport à 2019. Cette baisse est portée par la baisse de la mortalité 2RM en agglomération (231 tués, en baisse de - 20 %), ciblée sur les 18-34 ans et les 45-64 ans.

440 usagers de deux-roues motorisés sont décédés sur les routes hors agglomération (61 % des tués en 2RM), un bilan supérieur de + 3 % par rapport à 2019, surtout chez les 65-74 ans (+ 11 tués). En revanche, la mortalité des usagers en 2RM de 25-34 ans, habituellement très élevée, baisse (- 33 tués).



Répartition du nombre de tués en 2RM selon le milieu routier par tranche d'âge en 2019 et 2024

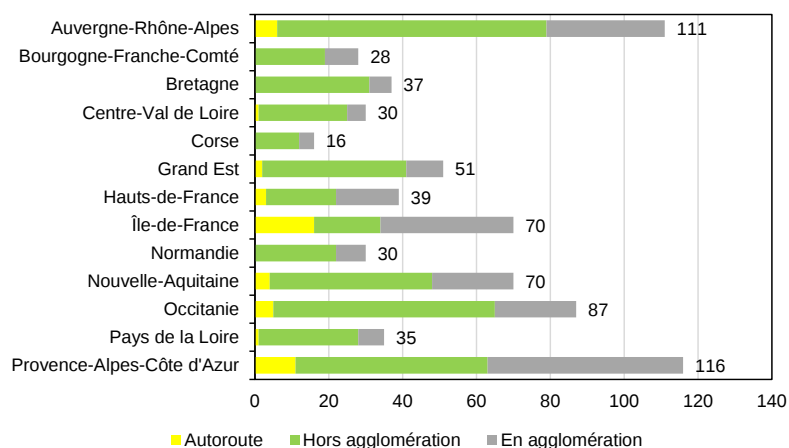


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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



Nombre de tués en 2RM selon le milieu routier par région en 2024



Dans 8 régions, 2/3 ou plus des tués en 2RM sont sur le réseau routier hors agglomération, notamment en Bretagne (84 %) et en Centre-Val de Loire (80 %).

Les nombres de tués en 2RM les plus importants sont en Provence-Alpes Côte d'Azur, avec un nombre de tués équivalent entre les voies en agglomération et les routes hors agglomération, et Auvergne-Rhône-Alpes, où 66 % des tués en 2RM le sont hors agglomération.

Seule l'Île-de-France compte la moitié des tués en 2RM en agglomération.

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

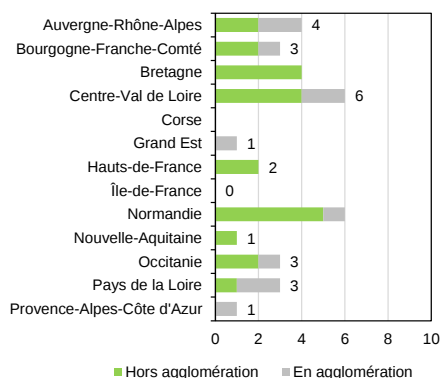
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

I.3.e. Les voiturettes

En 2024, 445 accidents ont impliqué une voiturette (ou voiture sans permis), 37 personnes sont décédées, dont 34 usagers de voiturette. Parmi ces usagers de voiturette tués, 13 le sont dans des accidents sans tiers. Seuls 3 adolescents âgés entre 14 et 17 ans ont été tués en voiturette, néanmoins le nombre de blessés de 14-17 ans représente 27 % des blessés en voiturette en 2024, contre 10 % en 2018. Chez les 14-17 ans, le nombre de blessés en voiturette reste 18 fois moins important que celui des blessés en cyclomoteur (qui pour sa part a baissé de - 12 % entre 2013 et 2024).



Nombre de tués en voiturette selon le milieu routier par région en 2024



68 % des usagers de voiturette sont décédés sur les routes hors agglomération.

La mortalité en voiturette est répartie sur 9 régions.

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

I.3.f. Le véhicule de tourisme

1 518 occupants de véhicule de tourisme sont décédés en 2024 et de l'ordre de 4 800 blessés gravement.

En 2024, la mortalité des occupants de voiture par rapport à 2023 est en baisse sur autoroute (- 14 %) et en agglomération (- 8 %) ; elle est en hausse sur les routes hors agglomération (+ 5 %). La mortalité des occupants de voiture baisse pour toutes les classes d'âge par rapport à 2023, à l'exception des 35-44 ans et 75 ans et plus pour lesquelles elle est en hausse.

Cette mortalité baisse de - 6 % par rapport à 2019, principalement chez les 25-54 ans.

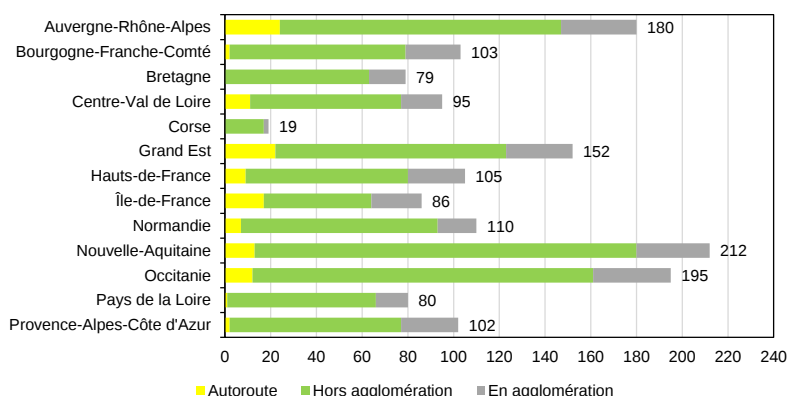
En agglomération, la mortalité baisse par rapport à 2023 et augmente par rapport à 2019, notamment chez les 55 ans et plus (+ 45 tués).

Sur les routes hors agglomération hors autoroutes, la mortalité en VT augmente en 2023, notamment chez les plus de 65 ans.

Sur autoroute, le nombre de tués baisse par rapport à 2023 quel que soit l'âge, en particulier chez les 45-54 ans. Par rapport à 2019, la mortalité baisse également quelle que soit la classe d'âge.



Nombre de tués en VT selon le milieu routier par région en 2024



La moitié de la mortalité en VT est portée par 4 régions, Nouvelle-Aquitaine, Occitanie, Auvergne-Rhône-Alpes et Grand Est, pour lesquelles la part de la mortalité sur les routes hors agglomération est comprise entre 70 % et 80 %.

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

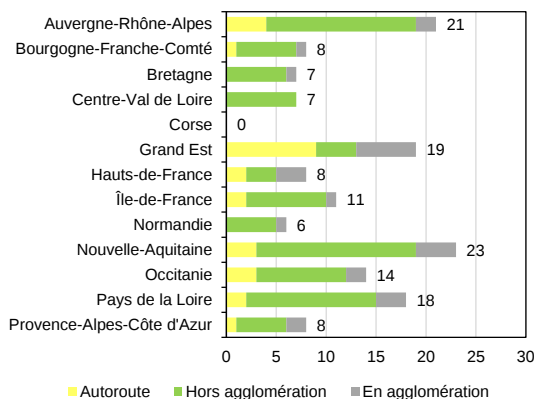
I.3.g. Les véhicules utilitaires et poids lourds

En 2024, le nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un véhicule utilitaire (VU) ou un poids lourd (PL) est de 706 (dont 556 hors du VU ou du PL), soit 22 % de la mortalité routière.

Parmi ces tués, 150 étaient dans un VU ou un PL dont 65 % sur les routes hors agglomération.



Nombre de tués en VU ou PL selon le milieu routier par région en 2024



La mortalité en VU ou PL est plus importante dans les régions Nouvelle-Aquitaine, Auvergne-Rhône-Alpes, Grand Est et Pays de la Loire, dont la mortalité cumulée représente près de la moitié de l'ensemble de la mortalité des VU ou PL, sur autoroute ou sur les routes hors agglomération.

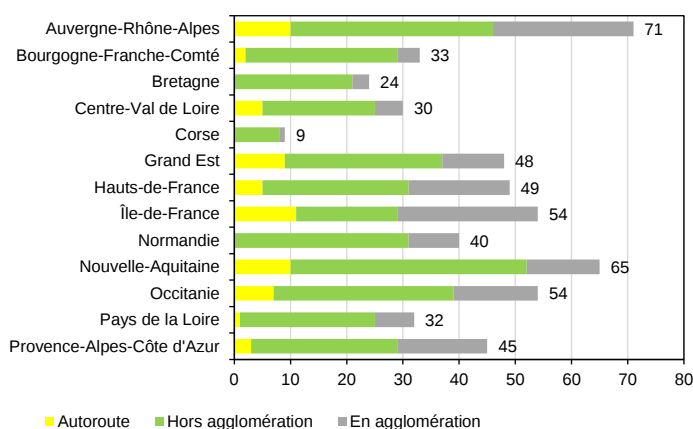
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

Parmi les 556 tués dans un accident impliquant un VU ou un PL, en dehors d'un VU ou d'un PL, 276 tués sont des occupants de VT, 126 tués sont à pieds, 45 tués à vélo, 86 tués sont des usagers de 2RM.



Nombre de tués dans un accident impliquant un VU ou PL hors d'un VU ou PL selon le milieu routier par région en 2024



Ces 556 tués sont principalement hors agglomération (61 %) quelle que soit la région.

Cependant dans certaines régions la part des tués en agglomération est un peu plus importante, en Ile-de-France (46 %), dans les Hauts-de-France (37 %) et en Auvergne-Rhône-Alpes (35 %).

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

I.4. Tendances 2024 selon les territoires

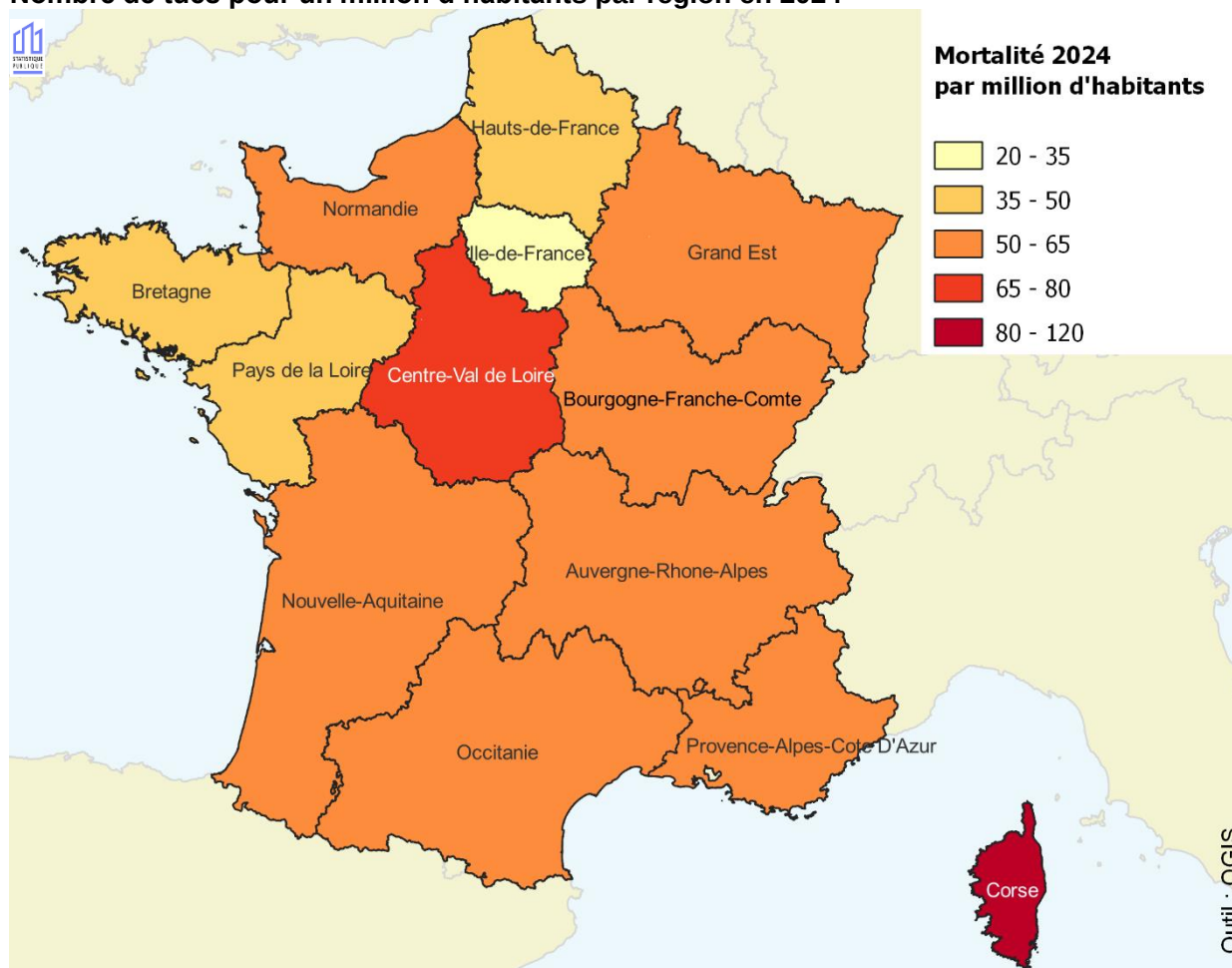
Pour plus de détails, les documents « les indicateurs régionaux de sécurité routière », « les indicateurs départementaux de sécurité routière » et « les indicateurs locaux de sécurité routière » accompagnent cette publication.

I.4.a. Indicateurs régionaux

En 2024, en France métropolitaine, on compte 48 tués pour 1 million d'habitants. En dehors de la région Île-de-France qui compte 21 tués pour un million d'habitants, 3 régions ont un nombre de tués rapportés à la population équivalent à la moyenne métropolitaine (entre 49 et 50 tués/Mhab.).

Les régions de la Nouvelle-Aquitaine, Bourgogne-Franche-Comté, Occitanie, Centre-Val-de-Loire et de Corse ont des ratios de tués supérieurs à 60 tués/Mhab. (respectivement 61, 63, 63, 66 et 115 tués/Mhab.).

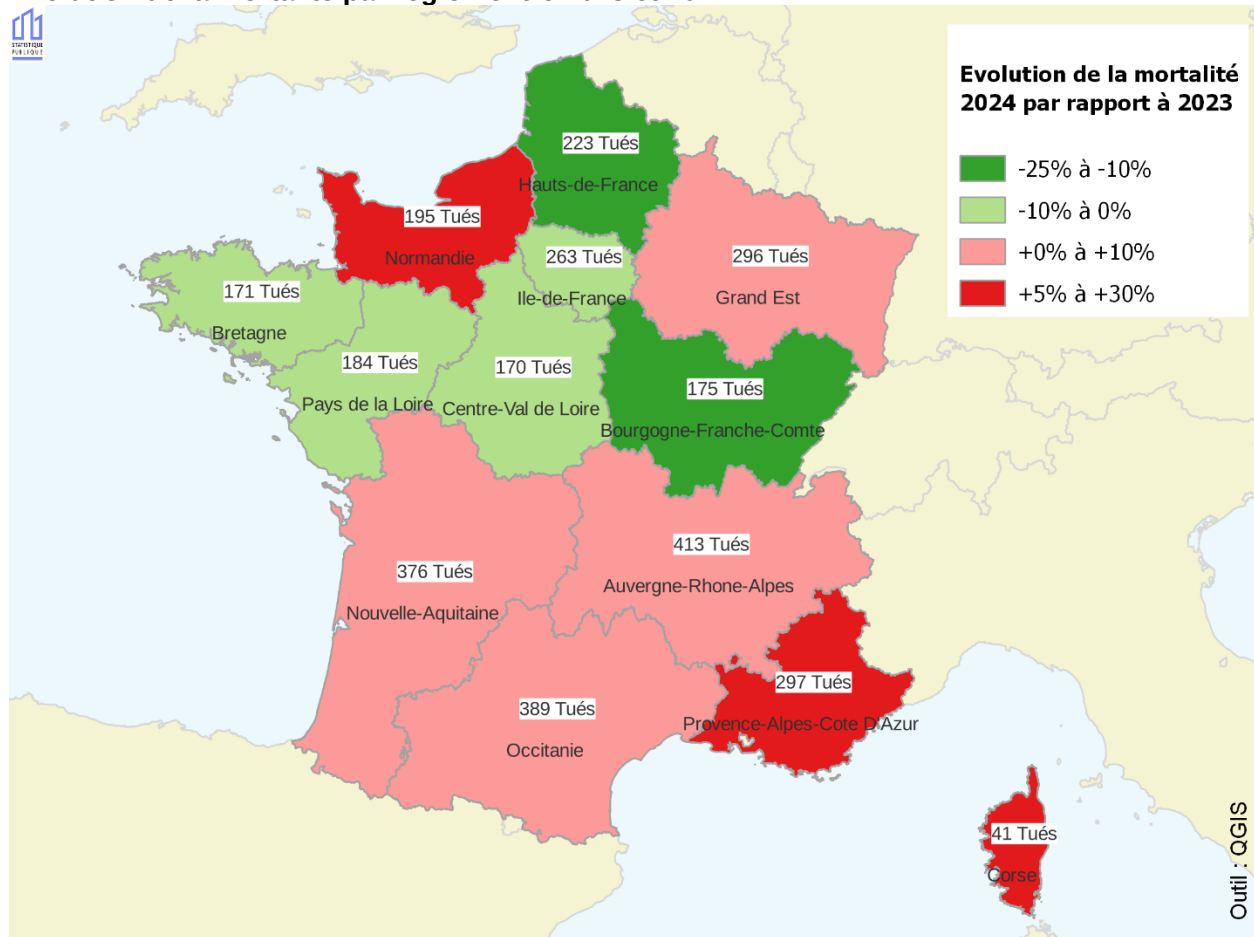
Nombre de tués pour un million d'habitants par région en 2024



En France métropolitaine en 2024, 26 personnes de plus sont décédées sur les routes par rapport à l'année 2023. En région, les hausses les plus notables sont relevées en Provence-Alpes-Côte d'Azur (+ 39 tués) et en Normandie (+ 37 tués).

Les baisses les plus fortes concernent les régions des Hauts-de-France (- 44 tués) et de Bourgogne-Franche-Comté (- 42 tués).

Évolution de la mortalité par région entre 2023 et 2024



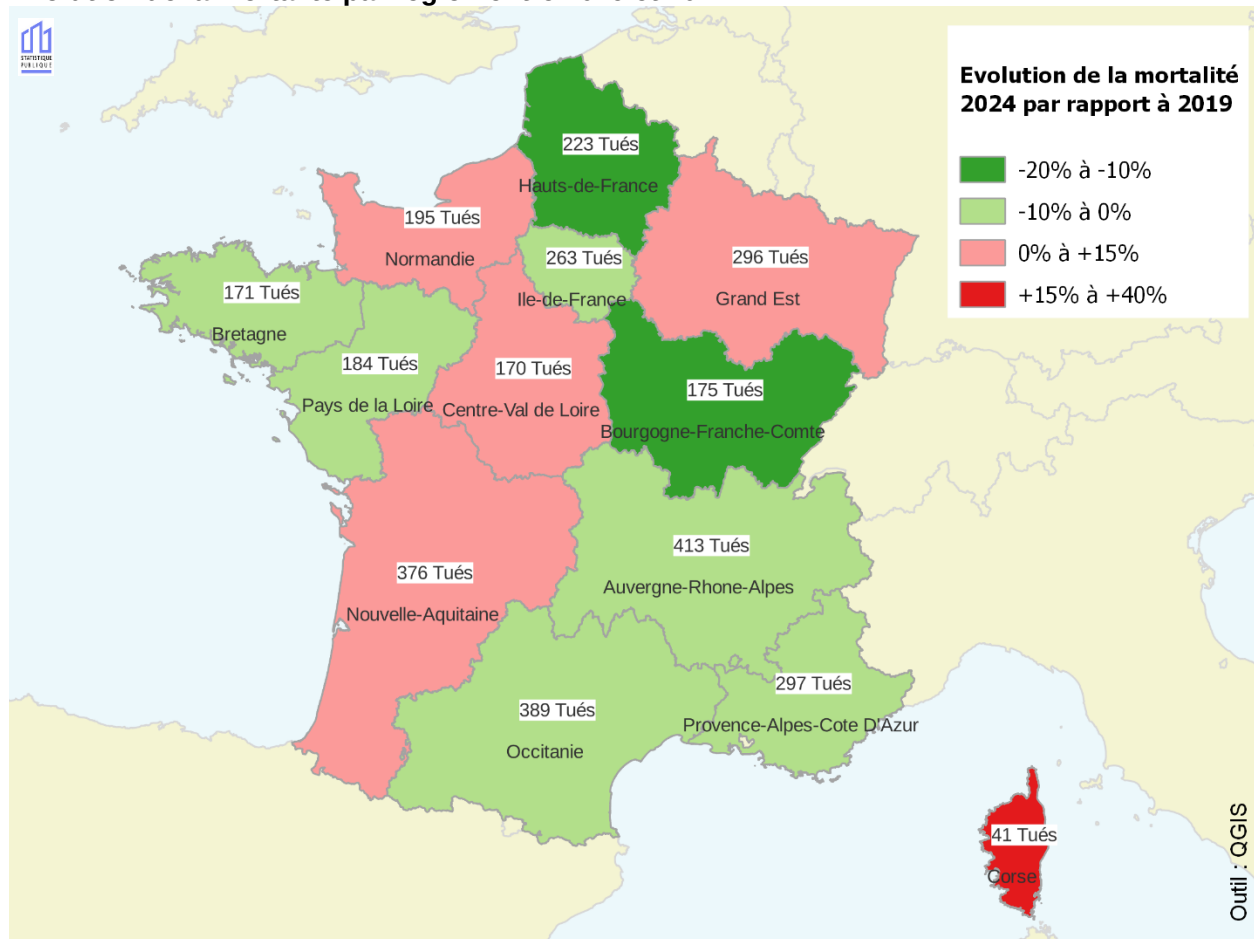
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

En France métropolitaine en 2024, 51 personnes de moins sont décédées sur les routes par rapport à l'année 2019. En région, les baisses les plus notables sont relevées dans les Hauts-de-France (- 34 tués) et en Bourgogne-Franche-Comté (- 32 tués).

Les hausses concernent la région Normandie (+ 22 tués) et du grand Est (+ 20 tués).

Évolution de la mortalité par région entre 2019 et 2024



Indicateurs régionaux de sécurité routière

	Personnes tuées							Part dans la mortalité des personnes tuées ... moyenne sur la période 2020-2024				
	Total 2024	Evolutions		taux moyen 2020-2024 pour 1 million d'hab de la catégorie d'âge				en 2RM	ds acc avec conducteur novice moins de 2 ans	ds acc avec conducteur alcoolisé / alcool connu	ds acc avec conducteur drogué ou alcoolisé/ alcool drogue connu*	ds acc avec véhicule seul sans piéton
		2024/ 2023	2024/ 2019	tous âges	des 18- 24 ans	des 25- 34 ans	des 65 ans et plus					
Auvergne-Rhône-Alpes	413	+4 %	-8 %	46	96	55	62	24 %	19 %	28 %	38 %	43 %
Bourgogne-Franche-Comté	175	-19 %	-15 %	68	145	86	85	17 %	18 %	29 %	36 %	46 %
Bretagne	171	-6 %	0 %	47	93	59	64	18 %	17 %	33 %	43 %	46 %
Centre-Val de Loire	170	-2 %	+4 %	58	121	65	64	16 %	22 %	29 %	38 %	40 %
Corse	41	+28 %	+37 %	88	187	89	105	38 %	24 %	39 %	43 %	54 %
Grand Est	296	+4 %	+7 %	47	100	59	59	16 %	22 %	28 %	40 %	45 %
Hauts-de-France	223	-16 %	-13 %	40	73	59	46	18 %	20 %	33 %	44 %	36 %
Ile-de-France	263	-2 %	-1 %	22	35	29	30	27 %	19 %	23 %	35 %	27 %
Normandie	195	+23 %	+13 %	51	114	60	57	21 %	18 %	29 %	39 %	41 %
Nouvelle-Aquitaine	376	+2 %	+4 %	57	128	76	68	21 %	19 %	33 %	43 %	44 %
Occitanie	389	+7 %	0 %	57	119	68	67	23 %	19 %	29 %	41 %	45 %
Pays-de-la-Loire	184	-7 %	-6 %	46	103	60	56	21 %	18 %	39 %	48 %	42 %
Provence-Alpes-Côte d'Azur	297	+15 %	-2 %	53	127	74	51	38 %	21 %	29 %	43 %	40 %
Métropole	3 193	+1 %	-2 %	46	93	56	57	22 %	19 %	30 %	41 %	41 %

* Données non labellisées

Population 2024 : source INSEE

Exemple de lecture, pour la région Auvergne-Rhône-Alpes :

- il y a eu 413 personnes tuées en 2024. L'évolution par rapport à 2019 est une baisse de - 8 %. L'évolution entre 2024 et 2023 est une hausse de + 4 % ;
- sur les années 2020-2024, il y a en moyenne par an 46 personnes tuées par million d'habitants et 96 jeunes tués âgés de 18 à 24 ans ramenés à leur population ;
- sur les années 2020-2024, 24 % des personnes tuées l'ont été en 2RM ;
- sur les années 2020-2024, 19 % des personnes tuées l'ont été dans un accident avec un conducteur novice ;
- sur les années 2020-2024, parmi les accidents où l'alcoolémie des conducteurs est connue, 28 % des personnes tuées l'ont été dans un accident où au moins un conducteur avait un taux supérieur à 0,5 g/l.

Accidents liés au travail



	Personnes tuées en 2024			Part des personnes tuées sur la période 2020-2024 ...				
	dans un acc avec usager en trajet domicile- travail ou professionnel (%) / acc trajet connu	en trajet domicile- travail	en trajet profes- sionnel	en trajet domicile- travail / trajet connu	en 2RM parmi les tués en trajet domicile- travail	en trajet profes- sionnel / trajet connu	en VU parmi les tués en trajet professionnel	en PL parmi les tués en trajet professionnel
Auvergne-Rhône-Alpes	43 %	39	13	13 %	39 %	4 %	15 %	30 %
Bourgogne-Franche-Comté	38 %	16	10	8 %	34 %	6 %	16 %	43 %
Bretagne	39 %	19	4	10 %	34 %	5 %	9 %	21 %
Centre-Val de Loire	43 %	11	5	12 %	20 %	6 %	25 %	28 %
Corse	44 %	7	0	9 %	0 %	3 %	0 %	0 %
Grand Est	43 %	31	12	13 %	20 %	7 %	40 %	33 %
Hauts-de-France	49 %	27	7	13 %	29 %	5 %	25 %	27 %
Ile-de-France	68 %	41	9	19 %	39 %	6 %	25 %	32 %
Normandie	49 %	15	7	14 %	39 %	6 %	19 %	21 %
Nouvelle-Aquitaine	37 %	27	17	11 %	33 %	6 %	31 %	23 %
Occitanie	40 %	39	14	12 %	36 %	5 %	16 %	34 %
Pays-de-la-Loire	41 %	20	6	15 %	34 %	4 %	18 %	32 %
Provence-Alpes-Côte d'Azur	39 %	22	6	12 %	59 %	4 %	29 %	21 %
Métropole	43 %	314	110	13 %	36 %	5 %	23 %	29 %

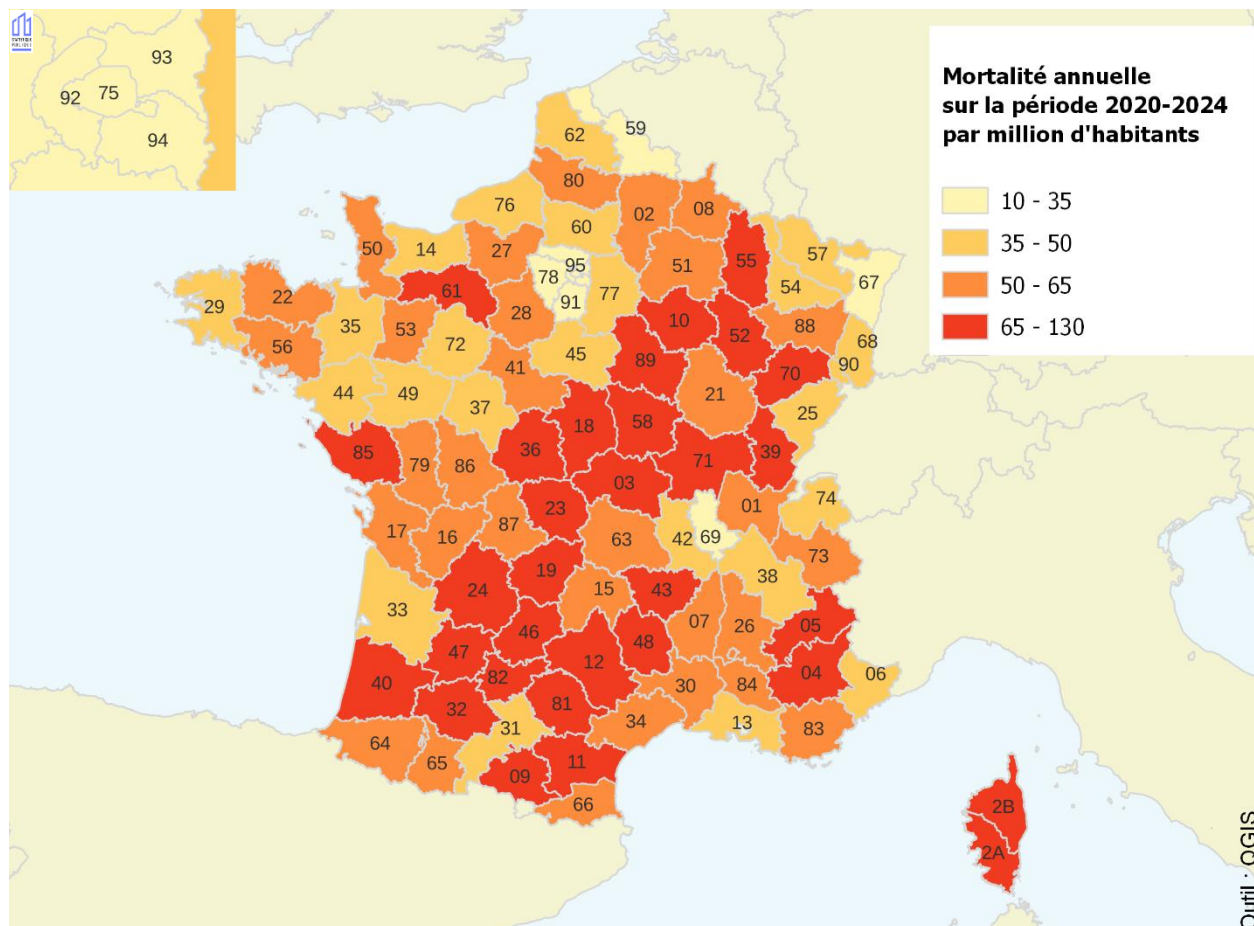
Exemple de lecture, pour la région Auvergne-Rhône-Alpes :

- en 2024, 43 % des personnes tuées l'ont été dans un accident impliquant au moins un usager en trajet domicile-travail ou en trajet professionnel ;
- en 2024, il y a eu 39 personnes tuées alors qu'elles étaient en trajet domicile-travail et 13 alors qu'elles étaient en trajet professionnel ;
- sur la période 2020-2024, les personnes tuées en trajet domicile-travail représentent 13 % des personnes tuées. Parmi elles, 39 % étaient en 2RM ;
- sur la période 2020-2024, les personnes tuées en trajet professionnel représentent 4 % des personnes tuées. Parmi elles, 15 % étaient dans un véhicule utilitaire et 30 % dans un poids lourd.

I.4.b. Indicateurs départementaux

63 départements métropolitains ont un ratio de tués par million d'habitants supérieur à 50 tués pour un million d'habitants. Parmi ceux-là, 31 ont un ratio supérieur à 65 tués pour un million d'habitants.

Nombre de tués pour un million d'habitants par département en moyenne 2020-2024



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine
Insee – Population au 1^{er} janvier 2024 (estimation 2025)

En mettant cette carte en parallèle des indicateurs locaux de sécurité routière, parmi les 31 départements au plus fort ratio, 27 sont des départements identifiés « de montagne » ou « ruraux peu denses ».

		Personnes tuées							en moyenne 2020-2024 part dans la mortalité des personnes tuées ...				
		Total 2024	Total 2023	Evolution 2024/2019	taux moyen 2020-2024								
					tous âges pour 1 million habitants (pop. 2024)	des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans (pop. 2024)	des 25-34 ans pour 1 million de 25-34 ans (pop. 2024)	des 65 ans et plus pour 1 million de 65 ans et plus (pop. 2024)	en 2RM	dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans	dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu	dans un accident avec conducteur drogué ou alcoolisé / alcool drogue connu	dans un accident avec un véhicule seul sans piéton
1	Ain	44	41	+ 29 %	61	108	72	84	23 %	14 %	28 %	36 %	40 %
2	Aisne	30	30	- 3 %	61	125	96	53	11 %	14 %	30 %	36 %	37 %
3	Allier	27	20	+ 17 %	74	151	137	81	18 %	16 %	23 %	33 %	54 %
4	Alpes-de-Haute-Provence	11	14	- 35 %	88	174	91	89	38 %	16 %	15 %	29 %	50 %
5	Hautes-Alpes	13	13	- 28 %	82	285	104	77	24 %	33 %	20 %	31 %	43 %
6	Alpes-Maritimes	55	54	- 5 %	46	99	79	42	50 %	19 %	28 %	46 %	34 %
7	Ardèche	24	26	- 27 %	63	146	92	54	33 %	19 %	43 %	53 %	50 %
8	Ardennes	13	19	- 41 %	56	177	90	67	16 %	19 %	30 %	41 %	55 %
9	Ariège	15	8	+ 36 %	81	235	84	97	17 %	14 %	26 %	42 %	43 %
10	Aube	36	36	+ 64 %	85	190	149	95	14 %	20 %	44 %	59 %	42 %
11	Aude	42	30	+ 17 %	83	186	144	79	20 %	17 %	35 %	45 %	47 %
12	Aveyron	23	18	+ 28 %	80	221	46	111	22 %	15 %	16 %	29 %	52 %
13	Bouches-du-Rhône	115	89	+ 12 %	48	115	68	47	36 %	22 %	27 %	43 %	38 %
14	Calvados	32	33	- 16 %	43	107	31	58	22 %	18 %	23 %	28 %	33 %
15	Cantal	13	6	+ 30 %	63	136	111	79	24 %	13 %	16 %	19 %	51 %
16	Charente	25	24	+ 67 %	59	91	111	67	20 %	19 %	35 %	42 %	47 %
17	Charente-Maritime	41	47	- 28 %	64	151	102	68	22 %	22 %	32 %	40 %	38 %
18	Cher	25	41	+ 14 %	78	179	160	67	21 %	18 %	46 %	52 %	47 %
19	Corrèze	16	15	+220 %	67	102	97	74	20 %	13 %	26 %	31 %	54 %
2A	Corse-du-Sud	19	10	+111 %	82	229	88	81	46 %	26 %	49 %	55 %	51 %
2B	Haute-Corse	22	22	+ 5 %	93	158	89	128	32 %	22 %	32 %	33 %	55 %
21	Côte-d'Or	20	23	- 33 %	51	102	65	78	15 %	17 %	26 %	35 %	49 %
22	Côtes-d'Armor	34	51	- 11 %	62	132	74	78	15 %	16 %	24 %	34 %	46 %
23	Creuse	9	12	+ 29 %	70	186	146	87	23 %	10 %	42 %	45 %	70 %
24	Dordogne	38	31	+ 58 %	72	163	120	83	21 %	19 %	31 %	46 %	40 %
25	Doubs	27	26	- 10 %	46	111	62	65	13 %	21 %	33 %	42 %	45 %
26	Drôme	40	27	+ 18 %	62	165	78	60	26 %	22 %	24 %	36 %	39 %
27	Eure	42	33	+ 27 %	59	139	87	58	20 %	24 %	29 %	38 %	41 %
28	Eure-et-Loir	38	26	+ 19 %	61	128	64	80	11 %	33 %	20 %	34 %	28 %
29	Finistère	37	44	- 3 %	43	82	51	59	22 %	17 %	33 %	44 %	54 %
30	Gard	63	56	+ 17 %	63	175	94	63	19 %	20 %	28 %	38 %	40 %
31	Haute-Garonne	52	50	- 17 %	36	56	44	44	29 %	18 %	26 %	39 %	38 %
32	Gers	16	13	- 24 %	66	188	151	75	9 %	11 %	22 %	33 %	48 %
33	Gironde	83	70	+ 6 %	44	98	45	49	26 %	20 %	37 %	51 %	40 %
34	Hérault	58	71	- 16 %	51	100	67	51	29 %	24 %	33 %	47 %	43 %
35	Ille-et-Vilaine	51	42	+ 21 %	38	77	51	54	18 %	16 %	34 %	44 %	38 %
36	Indre	16	23	- 6 %	72	103	84	94	12 %	21 %	25 %	35 %	55 %
37	Indre-et-Loire	29	39	+ 12 %	50	97	51	57	18 %	19 %	28 %	38 %	41 %
38	Isère	60	52	- 23 %	40	86	48	52	19 %	18 %	27 %	38 %	42 %
39	Jura	35	31	+133 %	98	184	134	111	22 %	16 %	21 %	27 %	49 %
40	Landes	33	29	+ 18 %	65	223	81	59	17 %	16 %	32 %	48 %	49 %
41	Loir-et-Cher	19	17	- 39 %	63	155	45	69	20 %	21 %	28 %	36 %	36 %
42	Loire	35	31	+ 46 %	42	96	64	62	21 %	22 %	34 %	43 %	50 %
43	Haute-Loire	11	18	- 27 %	76	234	94	91	24 %	22 %	22 %	28 %	40 %
44	Loire-Atlantique	50	56	- 30 %	37	96	44	41	21 %	19 %	42 %	55 %	39 %
45	Loiret	43	27	+ 23 %	49	110	47	42	15 %	19 %	28 %	36 %	38 %
46	Lot	17	13	+ 6 %	73	121	70	91	28 %	13 %	26 %	33 %	48 %
47	Lot-et-Garonne	23	32	0 %	79	184	84	106	12 %	17 %	31 %	39 %	52 %
48	Lozère	3	11	- 25 %	86	153	86	95	21 %	15 %	34 %	43 %	67 %
49	Maine-et-Loire	41	36	+ 28 %	40	79	48	53	20 %	20 %	32 %	39 %	34 %
50	Manche	35	30	- 5 %	60	141	65	71	14 %	11 %	31 %	39 %	42 %
51	Marne	34	40	- 13 %	58	90	75	64	12 %	25 %	30 %	40 %	43 %
52	Haute-Marne	21	18	+ 75 %	101	250	83	114	11 %	28 %	23 %	36 %	39 %
53	Mayenne	17	19	+113 %	58	111	98	92	15 %	16 %	44 %	48 %	40 %
54	Meurthe-et-Moselle	24	33	- 17 %	41	60	48	54	16 %	19 %	26 %	45 %	51 %
55	Meuse	20	11	+ 18 %	74	190	80	88	21 %	17 %	19 %	28 %	47 %
56	Morbihan	49	44	- 8 %	53	112	75	70	16 %	20 %	39 %	47 %	47 %
57	Moselle	46	37	0 %	36	96	39	49	16 %	23 %	30 %	39 %	43 %

		Personnes tuées							en moyenne 2020-2024 part dans la mortalité des personnes tuées ...				
		Total 2024	Total 2023	Evolution 2024/2019	taux moyen 2020-2024				en 2RM	dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans	dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu	dans un accident avec conducteur drogué ou alcoolisé / alcool drogue connu	dans un accident avec un véhicule seul sans piéton
					tous âges pour 1 million habitants (pop. 2024)	des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans (pop. 2024)	des 25-34 ans pour 1 million de 25-34 ans (pop. 2024)	des 65 ans et plus pour 1 million de 65 ans et plus (pop. 2024)					
58	Nièvre	19	16	+ 6 %	97	234	114	97	9 %	21 %	37 %	42 %	48 %
59	Nord	71	94	- 22 %	33	50	40	41	20 %	21 %	31 %	41 %	34 %
60	Oise	35	39	- 15 %	42	92	81	47	19 %	21 %	33 %	44 %	36 %
61	Orne	27	21	- 10 %	87	202	96	91	19 %	15 %	29 %	36 %	41 %
62	Pas-de-Calais	48	74	- 21 %	37	81	58	36	17 %	22 %	33 %	49 %	36 %
63	Puy-de-Dôme	37	45	- 18 %	51	99	49	76	25 %	24 %	29 %	40 %	43 %
64	Pyrénées-Atlantiques	31	42	- 33 %	53	144	58	65	22 %	23 %	31 %	38 %	43 %
65	Hautes-Pyrénées	11	12	+ 57 %	62	124	45	89	19 %	15 %	27 %	31 %	51 %
66	Pyrénées-Orientales	31	34	+ 3 %	56	99	56	54	26 %	20 %	30 %	50 %	47 %
67	Bas-Rhin	47	35	+ 12 %	33	60	41	44	20 %	23 %	21 %	35 %	42 %
68	Haut-Rhin	27	36	+ 8 %	37	85	55	44	15 %	21 %	23 %	35 %	45 %
69	Rhône	52	57	- 15 %	28	49	28	39	25 %	18 %	21 %	38 %	34 %
70	Haute-Saône	12	21	- 25 %	77	177	120	92	16 %	10 %	32 %	39 %	46 %
71	Saône-et-Loire	39	57	- 19 %	75	141	71	89	20 %	17 %	25 %	34 %	38 %
72	Sarthe	26	29	- 37 %	46	88	82	59	24 %	15 %	33 %	42 %	47 %
73	Savoie	24	36	- 23 %	57	161	89	72	23 %	20 %	34 %	40 %	52 %
74	Haute-Savoie	46	38	- 27 %	44	99	43	67	26 %	16 %	32 %	42 %	43 %
75	Paris	31	33	- 9 %	19	23	19	33	29 %	11 %	29 %	42 %	22 %
76	Seine-Maritime	59	41	+ 69 %	39	85	55	39	25 %	18 %	34 %	47 %	45 %
77	Seine-et-Marne	71	63	0 %	41	77	52	53	19 %	22 %	23 %	33 %	32 %
78	Yvelines	31	52	+ 11 %	26	35	45	34	29 %	19 %	20 %	34 %	33 %
79	Deux-Sèvres	29	24	- 22 %	59	161	116	69	25 %	23 %	42 %	49 %	45 %
80	Somme	39	30	+ 18 %	63	106	97	78	20 %	19 %	39 %	50 %	38 %
81	Tarn	33	24	- 6 %	65	173	70	76	15 %	18 %	27 %	45 %	52 %
82	Tarn-et-Garonne	25	24	- 4 %	81	227	86	86	18 %	20 %	32 %	39 %	47 %
83	Var	62	59	- 15 %	54	134	87	52	40 %	20 %	34 %	46 %	39 %
84	Vaucluse	41	29	+ 21 %	62	179	52	58	27 %	22 %	30 %	45 %	52 %
85	Vendée	50	57	+ 16 %	65	167	82	64	24 %	20 %	41 %	51 %	48 %
86	Vienne	30	23	+ 30 %	59	120	100	88	12 %	17 %	33 %	45 %	42 %
87	Haute-Vienne	18	21	0 %	52	71	64	63	23 %	12 %	19 %	25 %	39 %
88	Vosges	28	20	+ 27 %	62	178	88	73	23 %	23 %	26 %	36 %	49 %
89	Yonne	22	35	- 46 %	87	270	135	88	19 %	24 %	31 %	39 %	49 %
90	Territoire de Belfort	1	8	- 89 %	37	66	64	81	38 %	12 %	28 %	29 %	38 %
91	Essonne	25	31	- 17 %	26	43	41	30	22 %	19 %	24 %	29 %	22 %
92	Hauts-de-Seine	23	17	- 8 %	13	24	19	23	36 %	17 %	22 %	43 %	32 %
93	Seine-Saint-Denis	29	23	- 3 %	16	23	28	17	35 %	16 %	28 %	48 %	26 %
94	Val-de-Marne	23	17	- 15 %	15	25	15	22	36 %	22 %	16 %	31 %	17 %
95	Val-d'Oise	30	32	+ 36 %	22	41	29	30	24 %	20 %	17 %	29 %	25 %
Métropole		3 193	3 167	- 2 %	46	93	56	57	22 %	19 %	30 %	41 %	41 %
971	Guadeloupe	54	40	+ 15 %	136	378	286	101	32 %	17 %	49 %	60 %	33 %
972	Martinique	24	24	- 11 %	74	229	233	45	53 %	12 %	55 %	64 %	36 %
973	Guyane	34	34	- 3 %	117	179	236	113	36 %	14 %	46 %	61 %	22 %
974	La Réunion	40	30	+ 3 %	45	76	94	56	36 %	16 %	43 %	55 %	41 %
976	Mayotte	8	7	- 43 %	33	30	42	94	38 %	23 %	31 %	36 %	19 %
Ensemble des DROM		160	135	- 1 %	73	148	152	70	38 %	16 %	47 %	58 %	32 %
975	Saint-Pierre-et-Miquelon*	0	0	ND	34	0	0	0	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
977	Saint-Barthélemy*,**	3	1	ND	210	453	289	179	55 %	27 %	55 %	82 %	45 %
978	Saint-Martin*,**	2	7	- 80 %	140	876	372	63	77 %	9 %	53 %	83 %	36 %
986	Wallis-et-Futuna*,**	3	3	NS	197	1172	0	0	0 %	0 %	88 %	88 %	73 %
987	Polynésie française*,**	38	34	+ 31 %	118	149	199	128	52 %	14 %	57 %	70 %	48 %
988	Nouvelle-Calédonie*,**	33	51	- 37 %	178	498	299	168	7 %	9 %	57 %	72 %	54 %
Ensemble COM-NC*		79	96	- 14 %	148	349	253	140	29 %	11 %	57 %	72 %	51 %
Total OM*		239	231	- 6 %	89	196	178	80	35 %	14 %	51 %	64 %	39 %
France (métropole+DROM)		3 353	3 302	- 2 %	47	94	59	57	23 %	19 %	31 %	42 %	41 %
France (métropole+OM)*		3 432	3 398	- 2 %	47	97	61	58	23 %	19 %	31 %	42 %	41 %

Population 2024 : source Insee, population estimée au 1^{er} janvier.

Remarques : certains départements ou COM ont un nombre de personnes tuées qui est faible. Les conclusions seront donc à nuancer, notamment pour Mayotte, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Saint-Pierre-et-Miquelon et Wallis-et-Futuna.

* Données non labellisées concernant la drogue et pour tous les indicateurs sur les COM-NC.

** Population 2012, 2013 ou 2014 au dernier recensement Insee.

I.4.c. Indicateurs urbains

Indicateurs urbains de sécurité routière (hors autoroute)

Libellé communauté d'agglomération, communauté urbaine et Métropole de plus de 150 000 hab (population 2021) *	Population municipale 2022, composition communale au 1er janvier 2024	Personnes tuées ...					Tués par million d'habitants moyenne annuelle 2020 - 2024	En moyenne 2020-2024, part dans la mortalité des personnes tuées ...				
		en 2024	en 2023	en 2022	en 2021	en 2020		piétons 2020 - 2024	en vélo 2020 - 2024	en 2RM 2020 - 2024	dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans de permis 2020-2024	dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu 2020-2024
Métropole du Grand Paris	7 081 906	90	79	94	112	104	14	0	0	0	0	0
Grande Couronne de Paris **	5 464 840	126	146	146	141	118	25	0	0	0	0	0
Métropole d'Aix-Marseille-Provence	1 922 626	89	62	79	66	64	37	0	0	0	0	0
Métropole de Lyon	1 433 613	25	31	22	37	24	19	0	0	0	0	0
Métropole Européenne de Lille	1 194 040	23	23	31	25	17	20	0	0	0	0	0
Bordeaux Métropole	843 738	21	14	22	14	18	21	0	0	0	0	0
Toulouse Métropole	832 348	17	12	15	13	18	18	0	0	0	0	0
Nantes Métropole	683 981	14	20	16	13	10	21	0	0	0	0	0
Métropole Nice Côte d'Azur	568 596	29	29	21	20	22	43	0	0	1	0	0
Eurométropole de Strasbourg	517 386	13	6	7	12	9	18	0	0	0	0	0
Montpellier Méditerranée Métropole	516 657	13	16	15	17	11	28	0	0	0	0	0
Métropole Rouen Normandie	500 703	17	9	29	14	5	30	0	0	0	0	0
Rennes Métropole	473 973	19	8	11	13	12	27	0	0	0	0	0
Métropole Toulon-Provence-Méditerranée	449 782	7	16	10	12	12	25	0	0	0	0	0
Grenoble-Alpes-Métropole	449 509	10	8	13	13	2	20	0	0	0	0	0
Saint-Etienne Métropole	407 700	8	6	17	9	2	21	0	0	0	0	0
CA du Pays Basque	325 721	12	16	24	14	15	50	0	0	0	0	0
CU Angers Loire Métropole	308 806	13	10	7	2	4	23	0	0	0	0	0
Tours Métropole Val de Loire	299 019	6	7	7	6	4	20	1	0	0	0	0
CU du Grand Reims	297 492	12	5	8	10	7	28	0	0	0	0	0
Clermont Auvergne Métropole	296 677	7	9	7	9	8	27	0	0	0	0	0
Orléans Métropole	293 673	11	10	8	8	5	29	0	0	0	0	1
SMAU Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle ***	287 215	6	9	12	11	6	31	0	0	0	0	0
CU Perpignan Méditerranée Métropole	277 926	9	15	19	8	12	45	0	0	0	0	0
CU Caen la Mer	277 248	7	2	10	3	6	20	0	0	0	0	0
CA de Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane	275 736	7	14	10	8	3	30	0	0	0	0	0
CA Mulhouse Alsace Agglomération	272 950	2	8	5	2	7	18	0	0	0	0	0
CU Le Havre Seine Métropole	266 929	8	11	15	10	6	37	0	0	0	0	0
CA de Nîmes Métropole	261 624	12	12	10	10	10	41	0	0	0	0	0
Dijon Métropole	258 630	4	6	2	7	7	20	0	0	0	0	0
Métropole du Grand Nancy	258 208	2	4	3	4	2	12	0	0	0	0	0
CA de Lens - Liévin	242 591	4	13	4	3	4	23	0	0	0	0	0
Metz Métropole	230 314	5	7	5	0	3	17	0	0	0	0	0
CA Valence Romans Agglo	224 841	14	7	3	11	9	39	0	0	0	0	0
Brest Métropole	213 403	2	2	2	5	3	13	0	0	1	0	0
CA du Grand Annecy	211 259	8	7	8	5	2	28	0	0	0	0	0
CU Le Mans Métropole	209 651	7	11	5	3	4	29	0	0	0	0	0
CA Lorient Agglomération	208 113	6	7	9	6	4	31	0	0	0	0	0
CU Limoges Métropole	207 147	6	7	2	9	3	26	0	0	0	0	0
CU Grand Besançon Métropole	198 224	8	3	6	9	6	32	0	0	0	0	0
CA du Grand Avignon (COGA)	198 133	8	8	10	14	9	49	0	0	0	0	0
CU du Grand Poitiers	196 849	9	4	6	7	5	31	0	0	0	0	0
CU de Dunkerque	192 635	6	7	6	6	5	31	0	0	0	0	0
CA Valenciennes Métropole	191 885	8	6	2	10	2	29	0	0	0	0	0
CA de Sophia Antipolis	183 991	9	7	10	6	3	38	0	0	0	0	0
CA Amiens Métropole	182 854	13	6	7	5	1	35	0	0	0	0	0
CA de la Rochelle	181 057	6	6	10	4	7	36	0	0	0	0	0
CA du Cotentin	178 684	11	8	8	7	3	41	0	0	0	0	0
CA Golfe du Morbihan - Vannes Agglomération	177 719	11	11	6	6	4	43	0	0	0	0	0
CA Troyes Champagne Métropole	175 540	8	13	6	6	7	46	0	0	0	0	1
CA Pau Béarn Pyrénées	166 794	5	9	6	7	5	38	0	0	0	0	0
CA de la Porte du Hainaut	158 351	2	7	4	2	4	24	0	0	0	0	1
CA Cannes Pays de Lérins	156 338	7	2	6	5	7	35	0	0	0	0	0
CA Saint-Brieuc Armor Agglomération	154 023	9	17	5	1	9	53	0	0	0	0	0
Moyenne		15	15	15	14	12	29	0	0	0	0	0

CA : Communauté d'Agglomération - CU : Communauté Urbaine - SMAU : Syndicat Mixte de l'Aire Urbaine

* Communautés d'agglomération définies par l'INSEE au 1er janvier 2024

** Regroupe toutes les communautés d'agglomération de la grande couronne (77, 78, 91, 95), y compris celles de moins de 150 000 habitants.

*** Regroupe la CA du grand Belfort, la CA Pays de Montbéliard Agglomération, la CC du Sud Territoire et la CC du Pays d'Héricourt

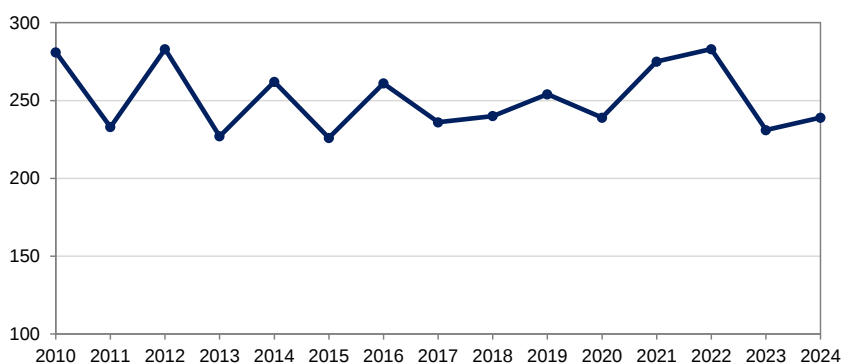
II. Bilan de l'accidentalité outre-mer

II.1. Résultats généraux

Dans ce chapitre, les résultats concernant les accidents corporels, les tués et les blessés correspondent aux données telles qu'enregistrées par les forces de l'ordre dans le fichier BAAC.

La méthodologie d'estimation des blessés ONISR-Université Gustave Eiffel (Registre du Rhône) n'est pas appliquée actuellement à l'outre-mer.

Evolution de la mortalité routière annuelle outre-mer



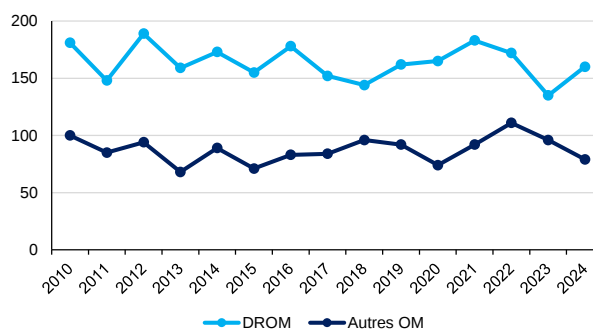
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

239 personnes sont décédées sur les routes des territoires outre-mer en 2024 (198 hommes et 41 femmes) :

- 160 dans les départements et régions d'outre-mer (135 hommes et 25 femmes)
- 79 dans les autres Outre-mer (63 hommes et 16 femmes).

Evolution de la mortalité routière annuelle outre-mer



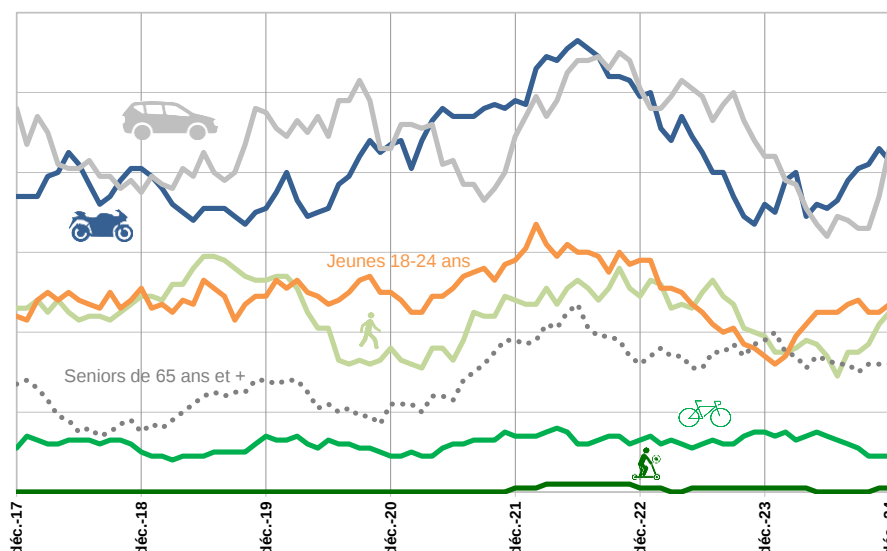
C'est une hausse de + 3 % par rapport à 2023 (soit 8 tués de plus) et une baisse de - 6 % (soit 15 tués de moins) par rapport à 2019 (année de référence).

	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
2010	2 853	281	3 706
2019	2 824	254	3 675
2021	2 978	275	3 769
2022	2 922	283	3 811
2023	3 181	231	4 200
2024	3 344	239	4 300
Ecart 2024-2023	+163	+8	+100
Evolution 2024-2023	+5%	+3%	+2%
Ecart 2024-2019	+520	-15	+625
Evolution 2024-2019	+18%	-6%	+17%
Evolution 2024-2010	+17%	-15%	+16%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

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



Nombre de personnes tuées cumulé sur 12 mois établi en
Décembre 2024
% par rapport à l'année 2019

VL
86 ; -9%
2 RM
83 ; +17%
Jeunes 18-24 ans
47 ; -4%
Piétons
45 ; -15%
Seniors 65 ans et plus
32 ; +14%
Cyclistes
9 ; ns
Usagers d'EDPm
1 ; ns

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

Selon le mode de déplacement

En 2024, la mortalité **automobiliste** représente plus du tiers de la mortalité routière outre-mer avec 86 décès. La **ceinture de sécurité** est un enjeu majeur dans les territoires d'outre-mer, où plus de la moitié des personnes décédées en véhicule de tourisme, utilitaire ou poids lourd, ne portaient pas la ceinture.

La mortalité en **deux-roues motorisé**, avec 83 usagers tués, augmente en 2024 par rapport à 2023 (+ 11 tués), soit plus du tiers de la mortalité routière outre-mer. Le **non-port du casque** concerne plus d'un décès sur quatre en deux-roues motorisé.

La mortalité **piétonne**, avec 45 piétons tués, augmente en 2024 par rapport à 2023 (+ 6 tués) mais baisse par rapport à 2019 (- 8 tués).

Mortalité routière selon le mode de déplacement Outre-mer

	Marche	Vélo	EDP-m	2RM	VT	Autre	Total
2010	37	10	0	106	105	23	281
2019	53	14	0	71	95	21	254
2021	48	14	1	98	89	25	275
2022	49	13	1	99	101	20	283
2023	39	15	1	72	84	20	231
2024	45	9	1	83	86	15	239
Ecart 2024-2023	+6	-6	+0	+11	+2	-5	+8
Evolution 2024-2023	+15%	-40%	+0%	+15%	+2%	-25%	+3%
Ecart 2024-2019	-8	-5	+1	+12	-9	-6	-15
Evolution 2024-2019	-15%	-36%	-	+17%	-9%	-29%	-6%
Evolution 2024-2010	+22%	-10%	-	-22%	-18%	-35%	-15%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

Selon l'âge

La mortalité routière des **jeunes de 18-24 ans** est en hausse par rapport à 2023 et stable par rapport à 2019 : 47 tués en 2024 contre 34 tués en 2023 et 49 tués en 2019. 26 jeunes adultes se sont tués en 2024 dans les DROM, contre 9 l'an dernier et une moyenne de 28 ces 5 dernières années.

La mortalité des **25-44 ans** est stable par rapport à 2023 et en hausse par rapport à 2019 : 88 tués en 2024, 88 également en 2023 et 86 tués en 2019.

La mortalité des **45-64 ans** est en hausse par rapport à 2023 et en baisse par rapport à 2019 : 59 tués en 2024 contre 57 tués en 2023 et 68 tués en 2019.

La mortalité des **seniors de 65 ans et plus** est en baisse par rapport à 2023 et en hausse par rapport à 2019 : 32 tués en 2024 contre 38 tués en 2023 et 28 en 2019. Les seniors restent toujours beaucoup moins représentés qu'en France métropolitaine.

Mortalité routière selon l'âge Outre-mer

	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans ou +	Total
2010	13	23	78	70	32	29	20	10	6	281
2019	13	10	49	52	34	38	30	14	14	254
2021	11	15	58	66	38	28	21	21	17	275
2022	12	8	58	70	45	34	24	17	15	283
2023	8	6	34	48	40	29	28	18	20	231
2024	8	5	47	55	33	27	32	20	12	239
Ecart 2024-2023	+0	-1	+13	+7	-7	-2	+4	+2	-8	+8
Evolution 2024-2023	+0%	-17%	+38%	+15%	-18%	-7%	+14%	+11%	-40%	+3%
Ecart 2024-2019	-5	-5	-2	+3	-1	-11	+2	+6	-2	-15
Evolution 2024-2019	-38%	-50%	-4%	+6%	-3%	-29%	+7%	+43%	-14%	-6%
Evolution 2024-2010	-38%	-78%	-40%	-21%	+3%	-7%	+60%	+100%	+100%	-15%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

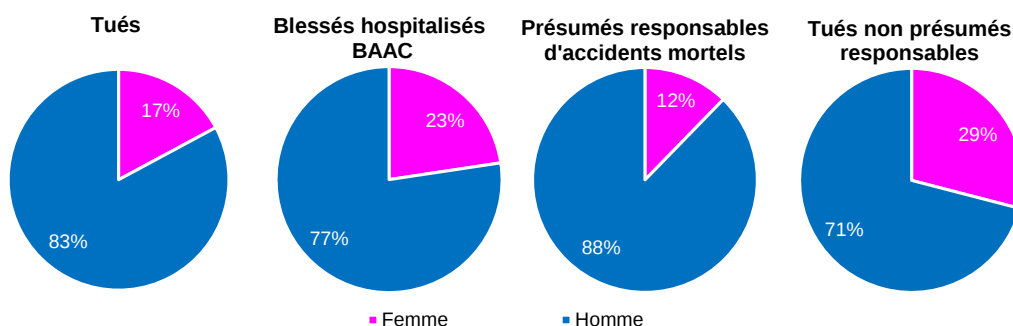
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, dans les DROM, COM et NC

Selon le sexe

En 2024 sur les routes outre-mer, 83 % des tués et 88 % des présumés responsables d'accidents mortels sont des **hommes**.

Parmi les 240 présumés **responsables** d'accidents mortels, 146 sont décédés (61 %), 29 sont blessés et 65 sont indemnes.

Parmi les 93 personnes décédées **non responsables**, on dénombre 23 piétons, 4 cyclistes, 23 2RM (dont 6 passagers), 37 occupants de véhicules de tourisme (dont 31 passagers), 5 passagers de VU, PL, TC ou autre véhicule.

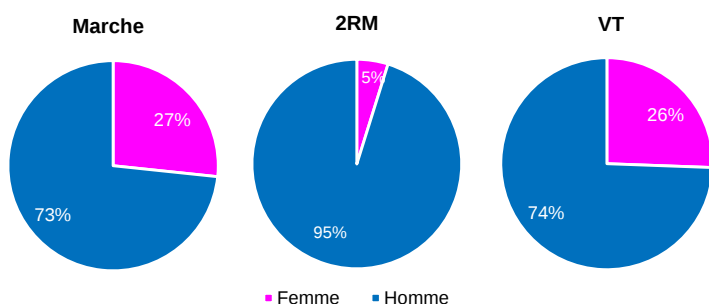


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

La part des hommes est prépondérante dans le nombre de décès enregistrés quel que soit le mode de déplacement : 7 tués sur 10 à pied, 8 tués sur 10 en voiture, 9 tués sur 10 en deux-roues motorisé.

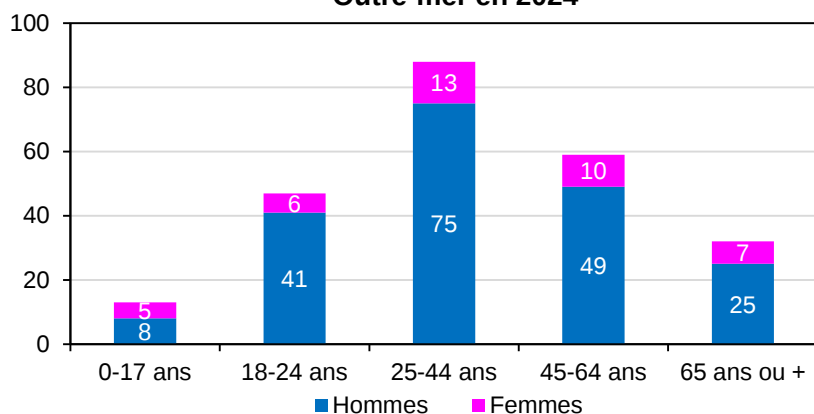
Ratio homme/femme dans la mortalité selon le mode de déplacement



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

Répartition des tués par tranche d'âge et sexe Outre-mer en 2024



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

II.2. Variabilité des mobilités et de l'accidentalité selon les territoires

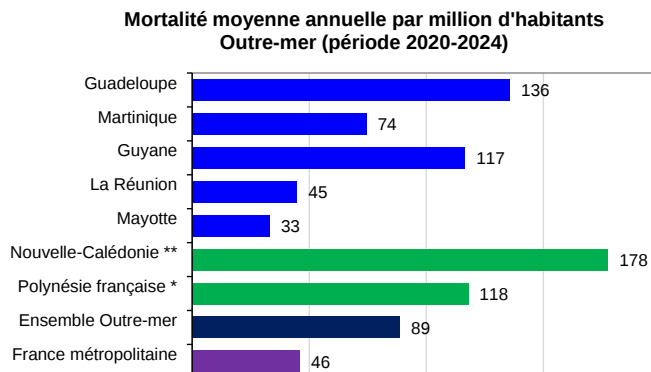
Le risque d'être tué (nombre de décès rapporté à la population) varie fortement selon les territoires.

En 2024, **84 personnes ont été tuées par million d'habitants** (t/Mhab), ce chiffre est de 73 t/Mhab. dans les départements et régions d'outre-mer et de 128 t/Mhab dans les autres outre-mer.

La variabilité territoriale est présentée ci-dessous en moyenne sur 5 ans (2020-2024).

Les territoires les plus à risque sont :

- la Nouvelle Calédonie (178 t/Mhab) ;
- la Guadeloupe (136 t/Mhab) ;
- la Polynésie (118 t/Mhab) ;
- la Guyane (117 t/Mhab.) ;

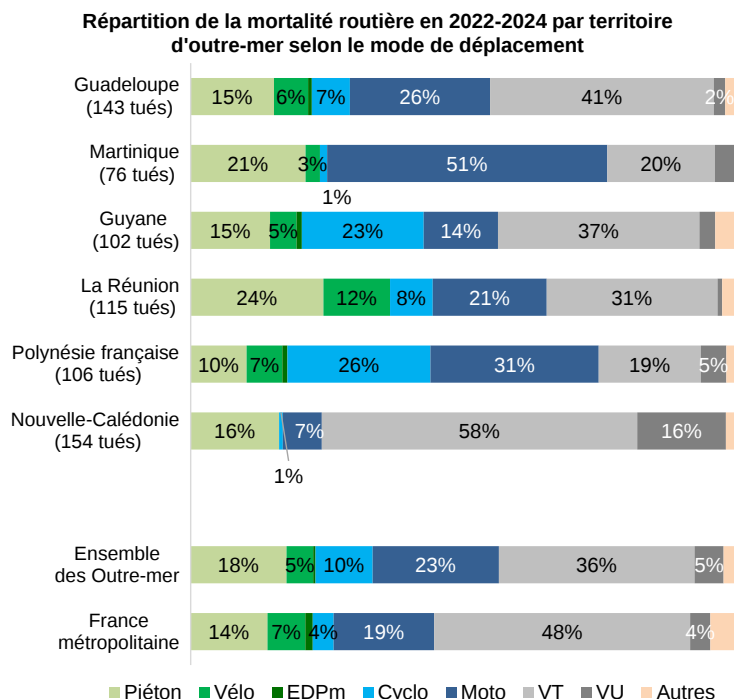


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

Sources population : Insee-estimation 2024 au 1^{er} janvier 2025 pour la France métropolitaine et les DROM, *Isfp-RP2022 pour la Polynésie française, **Isfp-RP2019 pour la Nouvelle-Calédonie

Les **modes de déplacement** sont spécifiques à chaque territoire, ce qui se traduit par une structure de la mortalité routière très différente selon les territoires. En particulier, la part des deux-roues motorisés est très variable, ainsi que la répartition entre cyclomoteur et motocyclette.



Alors que la part moyenne représentée par les décès en motocyclette est de 23 % sur l'ensemble des Outre-mer, soit 4 points de plus qu'en France métropolitaine.

Ce ratio est le plus bas en Nouvelle-Calédonie (7 %) et en Guyane (14 %), il est plus du double que celui de l'outre-mer en Martinique (51 %).

La part moyenne des décès en cyclomoteur est plus du double de l'ensemble de l'outre-mer (10 %), en Guyane (23 %) et en Polynésie française (26 %)

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

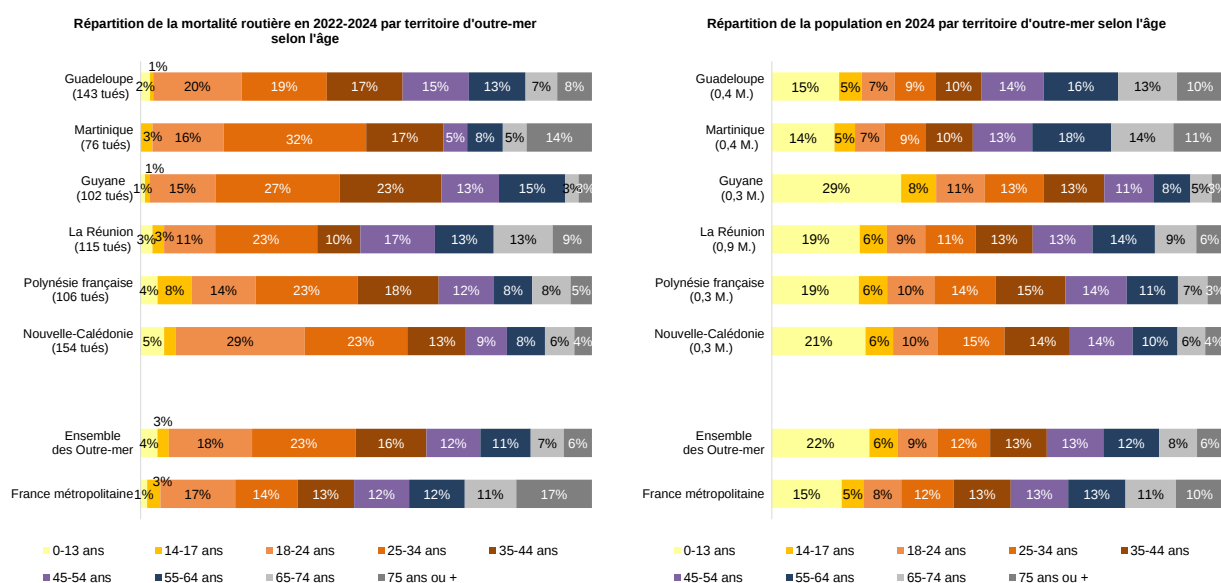
Certaines sont plus spécifiques Outre-mer.

L'outre-mer a une part de tués de 18-24 ans équivalente à celle de la France métropolitaine (18 % contre 17 %), pour une part dans la population équivalente à celle de la France métropolitaine (9 % contre 8 %).

Cette part de tués de 18-24 ans varie d'un territoire à l'autre, de la part la plus faible à La Réunion (11 % pour une part de 9 % des 18-24 ans dans la population) à la part la plus élevée en Nouvelle-Calédonie (29 % pour une part de 10 % dans la population).

Outre-mer, la part des tués de 25-34 ans est plus importante (23 % contre 14 % en France métropolitaine), pour une part dans la population équivalente à celle de la France métropolitaine (12 %).

Cette part de tués de 25-34 ans est encore plus élevée en Guyane (27 %) et en Martinique (32 %), alors que cette tranche d'âge représente respectivement 13 % et 9 % de la population locale.



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

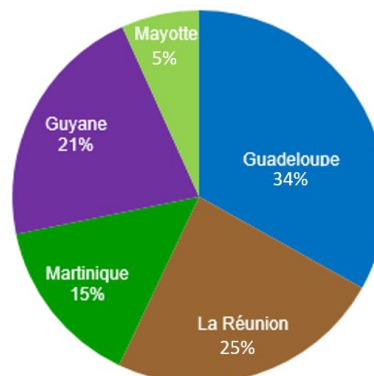
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, dans les DROM, COM et NC

Sources population : Insee-estimation 2024 au 1^{er} janvier 2025 pour la France métropolitaine et les DROM, *Isfp-RP2022 pour la Polynésie française, **Isfp-RP2019 pour la Nouvelle-Calédonie

II.3. Dans les départements et régions d'outre-mer

La mortalité routière est en hausse dans les départements et régions d'outre-mer, elle passe ainsi de 135 tués en 2023 à 160 tués en 2024 (135 hommes et 25 femmes), soit 25 tués en plus. Elle est en baisse par rapport à 2019 (2 tués de moins).

	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
2010	2 098	181	2 720
2019	2 273	162	2 953
2021	2 503	183	3 150
2022	2 448	172	3 208
2023	2 740	135	3 627
2024	2 851	160	3 672
Ecart 2024-2023	+111	+25	+45
Evolution 2024-2023	+4%	+19%	+1%
Ecart 2024-2019	+578	-2	+719
Evolution 2024-2019	+25%	-1%	+24%
Evolution 2024-2010	+36%	-12%	+35%



DROM : 160 tués en 2024

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

En 2024, les évolutions de la mortalité selon les âges sont en hausse par rapport à 2023 pour toutes les classes d'âges sauf pour les enfants de moins de 17 ans et les personnes âgées de 75 ans ou plus. L'augmentation concerne principalement les 18-24 ans avec 17 tués en plus.

Mortalité routière selon l'âge dans les départements et régions d'outre-mer

	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans ou +	Total
2010	6	17	53	41	20	20	11	8	5	181
2019	8	4	32	32	22	23	19	10	12	162
2021	4	11	36	42	28	16	16	17	13	183
2022	6	4	37	37	25	21	19	11	12	172
2023	6	3	9	33	26	19	15	10	14	135
2024	4	0	26	38	24	22	23	14	9	160
Ecart 2024-2023	-2	-3	+17	+5	-2	+3	+8	+4	-5	+25
Evolution 2024-2023	-33%	-100%	+189%	+15%	-8%	+16%	+53%	+40%	-36%	+19%
Ecart 2024-2019	-4	-4	-6	+6	+2	-1	+4	+4	-3	-2
Evolution 2024-2019	-50%	-100%	-19%	+19%	+9%	-4%	+21%	+40%	-25%	-1%
Evolution 2024-2010	-33%	-100%	-51%	-7%	+20%	+10%	+109%	+75%	+80%	-12%

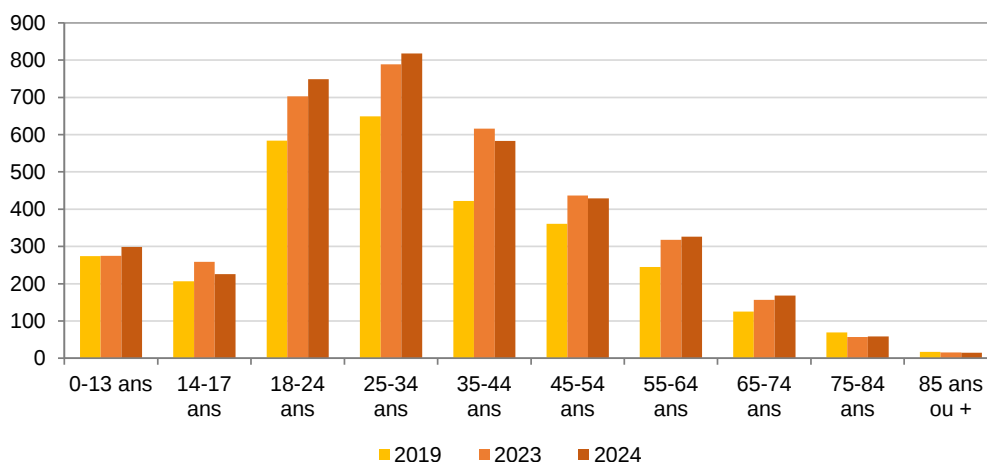
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

En revanche les tendances sur les blessés enregistrés par les forces de l'ordre dans le fichier BAAC sont à la hausse pour les enfants de moins de 14 ans, les 18-34 ans et les 75-84 ans par rapport à 2023, et sont en hausse par rapport à 2019 quel que soit la classe d'âge sauf pour les 75-84 ans.



**Nombre de blessés par tranche d'âge dans les DROM
en 2019, 2023 et 2024**



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

En 2024, avec 56 tués, la mortalité en VT est en hausse par rapport à 2023 et représente désormais la part (35 %) la plus importante des tués de 2024.

Avec 54 tués, la mortalité en deux-roues motorisés, cyclomoteurs ou motocyclettes, est supérieure à celle de 2023.

Mortalité routière selon le mode de déplacement dans les départements et régions d'outre-mer



	Marche	Vélo	EDP-m	2RM	VT	Autre	Total
2010	29	6		82	50	14	181
2019	43	9	0	50	51	9	162
2021	37	10	1	72	54	9	183
2022	32	11	0	69	53	7	172
2023	29	11	1	43	46	5	135
2024	34	8	1	54	56	7	160
Ecart 2024-2023	+5	-3	+0	+11	+10	+2	+25
Evolution 2024-2023	+17%	-27%	+0%	+26%	+22%	+40%	+19%
Ecart 2024-2019	-9	-1	+1	+4	+5	-2	-2
Evolution 2024-2019	-21%	-11%	-	+8%	+10%	-22%	-1%
Evolution 2024-2010	+17%	+33%	-	-34%	+12%	-50%	-12%

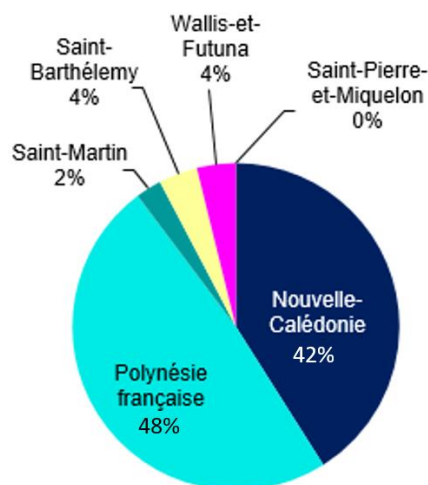
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

II.4. Dans les collectivités d'outre-mer

La mortalité dans les collectivités d'outre-mer et en Nouvelle-Calédonie est de 79 tués en 2024 (63 hommes et 16 femmes). Elle est en baisse par rapport à 2023 (17 tués de moins) et 2019 (13 tués de moins).

	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
2010	755	100	986
2019	551	92	722
2021	475	92	619
2022	474	111	603
2023	441	96	573
2024	493	79	628
Ecart 2024-2023	+52	-17	+55
Evolution 2024-2023	+12%	-18%	+10%
Ecart 2024-2019	-58	-13	-94
Evolution 2024-2019	-11%	-14%	-13%
Evolution 2024-2010	-35%	-21%	-36%



Autres OM : 79 tués en 2024

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

Par rapport à 2023, la diminution de la mortalité est portée principalement par celle des 35-44 ans et des 45-54 ans (5 tués de moins, respectivement).

Par rapport à 2019, la baisse de la mortalité concerne principalement les 45-54 ans (10 tués en moins).

Mortalité routière selon l'âge dans les collectivités d'outre-mer et en Nouvelle-Calédonie

	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans ou +	Total
2010	7	6	25	29	12	9	9	2	1	100
2019	5	6	17	20	12	15	11	4	2	92
2021	7	4	22	24	10	12	5	4	4	92
2022	6	4	21	33	20	13	5	6	3	111
2023	2	3	25	15	14	10	13	8	6	96
2024	4	5	21	17	9	5	9	6	3	79
Ecart 2024-2023	+2	+2	-4	+2	-5	-5	-4	-2	-3	-17
Evolution 2024-2023	+100%	+67%	-16%	+13%	-36%	-50%	-31%	-25%	-50%	-18%
Ecart 2024-2019	-1	-1	+4	-3	-3	-10	-2	+2	+1	-13
Evolution 2024-2019	-20%	-17%	+24%	-15%	-25%	-67%	-18%	+50%	+50%	-14%
Evolution 2024-2010	-43%	-17%	-16%	-41%	-25%	-44%	+0%	+200%	+200%	-21%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

Par rapport à 2023, la diminution de la mortalité concerne les tués en VT et à vélo (respectivement 8 et 3 tués de moins).

En revanche, la mortalité des usagers en 2RM, stable par rapport à 2023, reste élevée par rapport à 2019, avec 29 tués (dont 21 tués en Polynésie française).

Mortalité routière selon le mode de déplacement dans les collectivités d'outre-mer et en Nouvelle-Calédonie

	Marche	Vélo	EDP-m	2RM	VT	Autre	Total
2010	8	4		24	55	9	100
2019	10	5		21	44	12	92
2021	11	4	0	26	35	16	92
2022	17	2	1	30	48	13	111
2023	10	4	0	29	38	15	96
2024	11	1	0	29	30	8	79
Ecart 2024-2023	+1	-3	+0	+0	-8	-7	-17
Evolution 2024-2023	+10%	-75%	-	+0%	-21%	-47%	-18%
Ecart 2024-2019	+1	-4	+0	+8	-14	-4	-13
Evolution 2024-2019	+10%	-80%	-	+38%	-32%	-33%	-14%
Evolution 2024-2010	+38%	-75%	-	+21%	-45%	-11%	-21%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

III. Glossaire

Accident corporel : accident avec au moins une personne blessée ou tuée.

Accident mortel : accident avec au moins une personne tuée.

Autre véhicule : contient tous les véhicules différents des EDPm, des vélos, des 2RM et des VT.

Blessé BAAC : blessé enregistré par les forces de l'ordre.

Blessé toute gravité (estimation) : personne dont au moins une lésion corporelle est qualifiée comme une blessure de gravité maximale selon l'échelle « Maximum Abbreviated Injury Scale » (dite MAIS 1+), il s'agit des blessés dont les blessures sont mineures, modérées ou graves.

Blessé grave (estimation) : personne dont au moins une lésion corporelle est qualifiée comme supérieure ou égale à 3 selon l'échelle « Maximum Abbreviated Injury Scale » (dite MAIS 3+).

Cyclomoteur : deux-roues motorisé de moins de 50 cm³ et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h, y compris les scooters.

Deux-roues motorisé (2RM) : cyclomoteur ou motocyclette, y compris à 3 roues, y compris les scooters.

Engin de déplacement personnel motorisé (EDPm) : trottinette électrique, gyropode, segway, draisienne électrique, etc...

Engin de déplacement personnel sans moteur (EDPsm) : roller, planche à roulette, trottinette, etc. Il se déplace comme un piéton et est comptabilisé parmi les piétons.

Motocyclette : deux-roues motorisé de plus de 50 cm³, y compris les scooters.

Piéton : usager se déplaçant à pied ou en EDPsm ; inclut les usagers sortis de leur véhicule.

Poids lourd (PL) : véhicule automobile destiné au transport des charges lourdes ou volumineuses de PTAC supérieur à 3,5 t.

Scooter : motorcycle immatriculée à 2 roues de petit diamètre, carénée, à cadre ouvert et plancher plat.

Transport en commun (TC) : autobus ou autocar ; véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes ayant au moins quatre roues et comportant, outre le conducteur, plus de huit places assises.

Tué à 30 jours : personne décédée lors de l'accident ou dans les 30 jours suivant l'accident.

Vélo : bicyclette y compris vélo à assistance électrique.

Vélo à assistance électrique (VAE) : vélo équipé d'un moteur et d'une batterie rechargeable. Le moteur se déclenche automatiquement quand l'utilisateur pédale, et s'arrête lorsqu'il s'arrête de pédaler ou au-delà de 25 km/h. Un vélo électrique sans pédalage est considéré comme un cyclomoteur.

Voiturette : voiture légère de faible encombrement et d'une cylindrée de 50 cm³ au maximum et dont la vitesse n'excède pas 45 km/h.

Véhicule de tourisme (VT) : véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes ayant au moins quatre roues et ne comportant pas, outre le conducteur, plus de 8 places assises.

Véhicule utilitaire (VU) : voiture utilitaire ou camionnette destinée au transport de marchandises de Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) inférieur à 3,5 t.

IV. Annexes

IV.1. Méthodologie

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. Par ailleurs, le niveau de détail de la définition du blessé relevé par les forces de l'ordre ne fait pas référence à la gravité des blessures. Pour les statistiques à renseigner pour l'UE, il manque la gravité des blessures, selon la définition médicale M.AIS1-2¹ et M.AIS3+².

L'Université Gustave Eiffel (UGE), en comparant les données du Registre du Rhône et les BAAC, réalise une estimation au niveau national du nombre de blessés afin de donner l'ordre de grandeur de la morbidité routière³. Cependant, du fait de la complexité de la méthode et du décalage temporel dans la saisie des données du Registre, l'estimation ne permet pas de suivre en temps réel les évolutions en termes de nombre de blessés. Une méthode simplifiée basée sur les écarts entre les résultats des estimations de l'UGE et les fichiers BAAC a été construite par l'ONISR afin de produire des estimations provisoires concernant les blessés sur les années récentes, en attendant l'estimation plus précise de l'UGE.

Le sous-enregistrement des blessés diffère fortement selon le type de l'accident, le milieu routier et les forces de l'ordre : police nationale (PN) ou gendarmerie nationale (GN). Il est par exemple très élevé pour les accidents de cyclistes hors agglomération sans autre tiers impliqué et assez faible pour les accidents graves impliquant deux véhicules motorisés en milieu urbain.

Du fait de la coexistence des deux sources de données dans le département du Rhône (BAAC et Registre) et grâce à une méthode de capture-recapture, l'UGE peut faire une estimation nationale du nombre de blessés. La dernière estimation s'arrête provisoirement à 2016. En comparant les résultats sur 2012-2016 déclinés selon les modes de déplacement, gravité, force de l'ordre et âge de l'usager avec les résultats des BAAC sur la même période, on obtient des ratios entre les blessés BAAC et l'estimation de l'UGE des MAIS1-2 et MAIS3+.

A l'aide de ces ratios calculés sur 2012-2016, on peut multiplier les nombres de blessés BAAC pour chaque année de 2017 à 2021 et obtenir une estimation des blessés déclinée selon le mode, l'âge, la gravité et les forces de l'ordre. Pour les EDPm, peu utilisés avant 2018, l'UGE a identifié sur 2019 des niveaux de sous-enregistrement comparables aux vélos.

En dernière étape, on redistribue les blessés estimés selon le genre grâce à la répartition de l'estimation Registre, et selon le milieu sur la base des répartitions observées dans les BAAC.

<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etudes-et-recherches/victimes/blessures/methode-de-redressement-du-nombre-de-blesses-de-la-route>

¹ M.AIS1-2 : Maximum Abbreviated Injury Score 1 ou 2 ; blessures mineures ou modérées ; « blessé léger »

² M.AIS3+ : Maximum Abbreviated Injury Score 3 ou plus ; « blessé grave »

³ https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-l-insecurite-routiere?field_theme_target_id=638

IV.2. Tableaux synthétiques des personnes décédées selon l'âge rapporté à la population

	Tués à 30 jours rapportés à la population										
	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75-84 ans	85 ans ou +	Total
2010	10	36	152	91	62	59	44	53	91	86	64
2017	9	35	108	74	53	49	47	52	87	88	53
2018	7	36	97	66	50	46	48	49	77	98	50
2019	6	29	105	68	47	44	50	45	80	99	50
2020	6	28	85	53	35	37	36	40	57	55	39
2021	8	31	94	53	45	41	44	43	68	78	45
2022	6	30	101	61	52	48	46	52	75	80	50
2023	5	36	91	61	44	46	47	50	76	80	48
2024	4	29	97	57	48	46	47	49	74	84	48
Ecart 2024-2023	-0	-7	+6	-4	+4	-0	-0	-1	-2	+4	+0
Evolution 2024-2023	-5%	-19%	+6%	-6%	+8%	-0%	-1%	-1%	-2%	+5%	+0%
Ecart 2024-2019	-1	+0	-8	-10	+1	+3	-4	+4	-6	-15	-2
Evolution 2024-2019	-21%	+0%	-7%	-15%	+1%	+6%	-7%	+9%	-7%	-15%	-3%
Evolution 2024-2010	-56%	-21%	-36%	-37%	-23%	-22%	+5%	-7%	-19%	-2%	-24%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine
Insee – Population au 1^{er} janvier 2024 (estimation 2025)

IV.3. Tableaux synthétiques sur les blessés estimés

	BAAC			Estimations blessés		
	Accidents	Tués	Blessés	MAIS 1-2	MAIS 3+	MAIS 1+
2017	58 613	3 448	73 384	228 672	16 887	245 559
2018	55 766	3 248	69 887	218 041	16 104	234 145
2019	56 016	3 244	70 490	222 797	16 248	239 045
2020	45 121	2 541	55 835	184 084	13 337	197 422
2021	53 540	2 944	67 057	224 042	15 944	239 986
2022	52 380	3 267	65 430	220 878	15 956	236 834
2023	51 641	3 167	64 674	218 900	15 936	234 836
2024	51 058	3 193	64 535	219 687	15 924	235 610

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône)

	Blessés MAIS 1-2 estimés									
	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans ou +	Total
2017e	15 368	20 839	49 547	46 273	31 700	28 469	18 570	10 199	7 707	228 672
2018e	14 045	19 655	47 209	44 160	30 347	27 266	18 275	9 999	7 084	218 041
2019e	14 173	19 883	49 639	45 428	30 334	27 503	18 402	10 078	7 358	222 797
2020e	11 527	16 614	41 294	38 364	25 223	22 150	15 486	7 931	5 496	184 084
2021e	14 738	21 736	52 753	46 110	29 698	25 984	17 230	9 455	6 337	224 042
2022e	14 492	21 121	50 274	44 943	29 359	25 870	18 444	9 567	6 809	220 878
2023e	13 414	21 324	50 699	43 201	29 789	25 549	18 162	9 690	7 073	218 900
2024e	13 546	22 252	50 461	43 087	29 640	25 156	17 865	9 960	7 721	219 687

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône)

	Blessés MAIS 3+ estimés									
	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans ou +	Total
2017e	886	1 622	2 842	2 689	2 121	2 241	1 800	1 362	1 323	16 887
2018e	792	1 506	2 717	2 596	1 990	2 142	1 794	1 351	1 215	16 104
2019e	788	1 501	2 806	2 615	1 959	2 163	1 791	1 367	1 259	16 248
2020e	624	1 235	2 315	2 206	1 622	1 734	1 540	1 104	959	13 337
2021e	810	1 637	2 889	2 580	1 925	1 991	1 704	1 332	1 076	15 944
2022e	794	1 581	2 739	2 546	1 909	2 015	1 857	1 353	1 162	15 956
2023e	742	1 591	2 787	2 458	1 930	2 004	1 807	1 385	1 232	15 936
2024e	726	1 585	2 790	2 443	1 908	1 956	1 781	1 416	1 318	15 924

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône)

Blessés graves estimés rapportés à la population											
	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75-84 ans	85 ans ou +	Total
2017e	81	514	546	348	257	258	222	207	242	176	261
2018e	73	473	523	337	243	245	221	198	225	154	248
2019e	73	467	534	342	242	247	219	194	230	158	250
2020e	58	383	437	291	200	199	187	153	177	111	204
2021e	76	507	538	342	237	231	206	180	196	126	244
2022e	75	488	506	338	233	237	223	182	204	133	243
2023e	71	489	512	324	234	237	216	186	205	142	242
2024e	71	485	511	318	228	232	212	191	215	140	241
Ecart 2024-2023	-0	-3	-1	-6	-6	-5	-4	+5	+10	-2	-1
Evolution 2024-2023	-1%	-1%	-0%	-2%	-3%	-2%	-2%	+3%	+5%	-1%	-0%
Ecart 2024-2019	-2	+18	-24	-24	-14	-15	-7	-3	-15	-18	-9
Evolution 2024-2019	-3%	+4%	-4%	-7%	-6%	-6%	-3%	-2%	-7%	-11%	-4%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-Université Gustave Eiffel (Registre du Rhône)
Insee – Population au 1^{er} janvier 2024 (estimation 2025)

Blessés MAIS 1-2 estimés							
	Marche	Vélo	EDPm	2RM	VT	Autres	Total
2017e	19 001	33 546		59 757	110 151	6 218	228 672
2018e	17 655	34 157	459	57 533	101 268	6 968	218 041
2019e	17 705	35 411	4 261	56 231	102 190	6 999	222 797
2020e	12 842	35 986	5 785	45 336	78 672	5 463	184 084
2021e	15 184	41 439	10 843	54 154	96 236	6 186	224 042
2022e	15 059	39 886	15 281	50 056	93 895	6 701	220 878
2023e	15 064	38 569	16 837	49 327	92 687	6 418	218 900
2024e	14 786	37 923	20 234	46 481	93 062	7 200	219 687

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône)

Blessés MAIS 3+ estimés							
	Marche	Vélo	EDPm	2RM	VT	Autres	Total
2017e	2 446	2 259		6 131	5 511	539	16 887
2018e	2 253	2 302	20	5 844	5 120	565	16 104
2019e	2 315	2 314	158	5 742	5 173	547	16 248
2020e	1 720	2 314	211	4 751	3 898	443	13 337
2021e	1 967	2 709	413	5 653	4 670	531	15 944
2022e	1 996	2 628	604	5 346	4 807	576	15 956
2023e	2 006	2 543	671	5 367	4 791	558	15 936
2024e	1 977	2 577	833	5 071	4 817	649	15 924

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône)

	Blessés MAIS 1-2 estimés																				
	Marche			Vélo			EDPm			2RM			VT			Autre			Total		
	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA
2017e	76	895	18 029		6 993	26 553				4 059	15 501	40 192	17 379	50 966	41 806	1 110	2 675	2 433	22 623	77 030	129 013
2018e	68	749	16 839		7 062	27 095		17	442	4 176	14 154	39 203	16 330	45 959	38 980	1 494	2 649	2 825	22 068	70 589	125 384
2019e	92	736	16 877		6 753	28 658		72	4 189	4 091	13 779	38 362	17 677	46 015	38 498	1 320	2 532	3 146	23 180	69 887	129 730
2020e	52	540	12 249		7 096	28 891		134	5 651	3 085	12 000	30 251	12 959	35 282	30 431	934	2 226	2 303	17 030	57 278	109 776
2021e	63	711	14 410		8 429	33 009		288	10 555	3 799	14 508	35 847	16 324	42 851	37 062	1 077	2 602	2 507	21 262	69 390	133 390
2022e	94	677	14 287		7 847	32 039		711	14 570	3 616	14 279	32 162	15 447	44 025	34 423	1 214	2 843	2 644	20 372	70 381	130 125
2023e	91	751	14 221		7 434	31 134		648	16 189	4 049	14 571	30 707	15 046	44 343	33 297	1 042	2 879	2 497	20 228	70 627	128 045
2024e	85	715	13 986		7 337	30 586		902	19 332	4 105	13 694	28 682	15 161	43 920	33 981	1 262	3 244	2 693	20 613	69 812	129 261

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône)

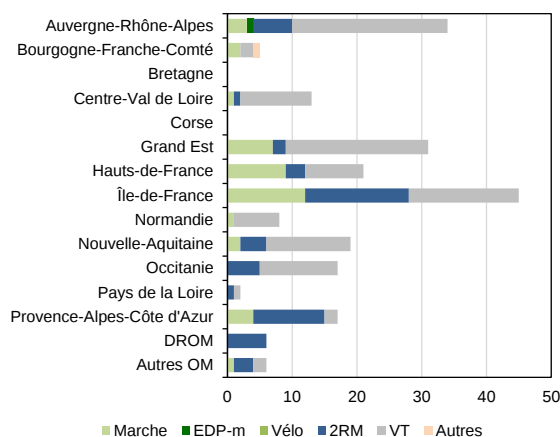
	Blessés MAIS 3+ estimés																				
	Marche			Vélo			EDPm			2RM			VT			Autre			Total		
	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA
2017e	99	316	2 031		1 001	1 257				333	2 832	2 964	624	3 763	1 124	86	326	127	1 142	8 237	7 503
2018e	86	300	1 867		950	1 352		1	19	373	2 734	2 737	563	3 459	1 098	124	321	120	1 146	7 766	7 193
2019e	118	275	1 922		897	1 417		11	147	304	2 600	2 838	614	3 455	1 103	108	308	131	1 144	7 545	7 558
2020e	67	231	1 421		962	1 352		32	179	279	2 197	2 275	434	2 588	876	77	243	123	857	6 254	6 226
2021e	82	228	1 657		1 163	1 546		23	390	356	2 760	2 538	552	3 020	1 098	90	323	119	1 080	7 516	7 348
2022e	125	290	1 581		1 078	1 549		118	485	256	2 683	2 407	596	3 125	1 086	102	360	114	1 079	7 655	7 222
2023e	94	259	1 653		1 055	1 488		109	562	334	2 684	2 349	558	3 161	1 072	95	354	108	1 081	7 622	7 233
2024e	97	248	1 632		1 007	1 570		170	662	360	2 520	2 190	522	3 223	1 072	95	408	146	1 074	7 578	7 272

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône)

IV.4. Mortalité selon le mode de déplacement et le milieu routier par région



Mortalité sur autoroute selon les régions de en 2024

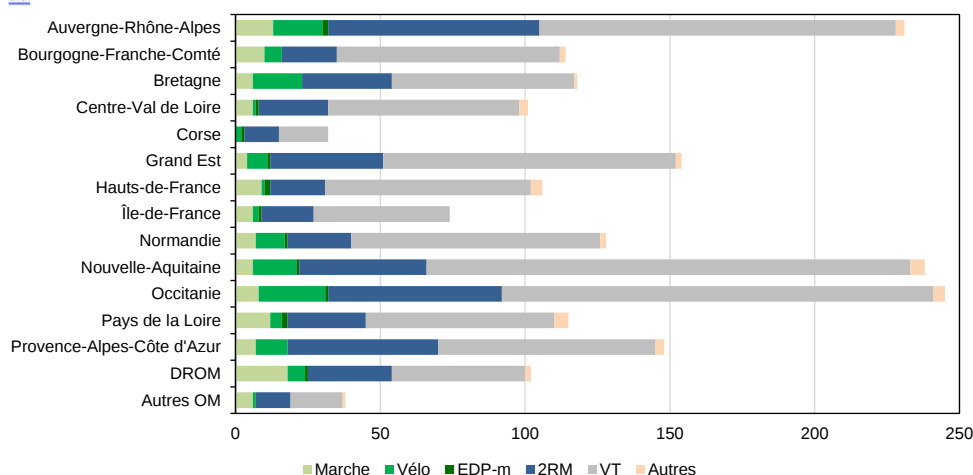


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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



Mortalité sur le réseau routier hors agglomération selon les régions en 2024

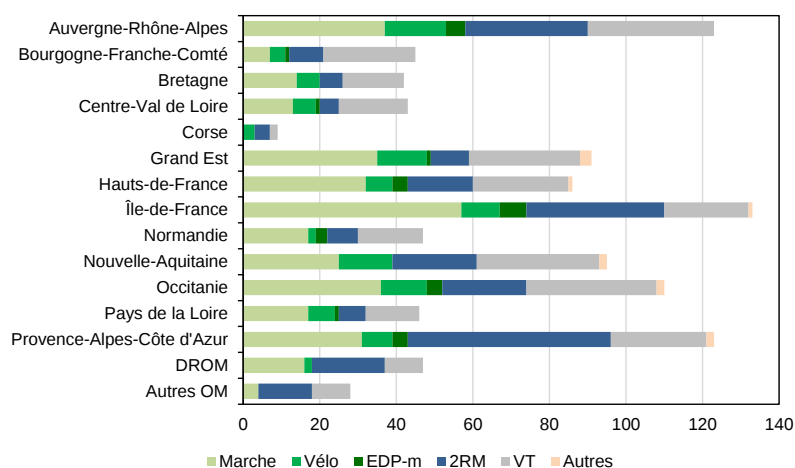


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

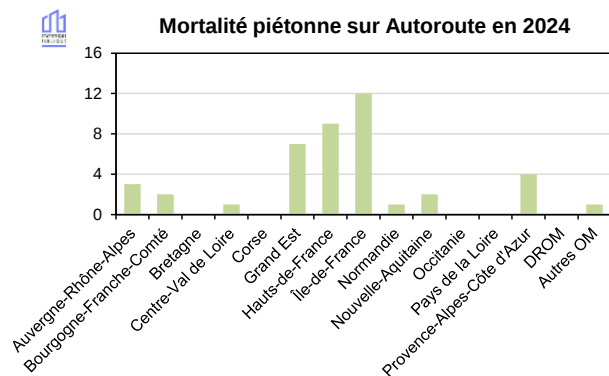


Mortalité sur le réseau routier en agglomération selon les régions en 2024



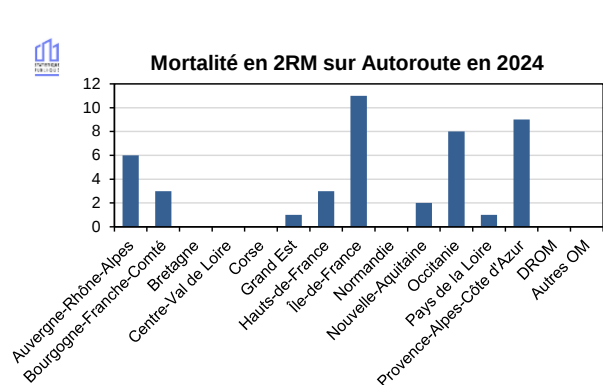
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

IV.4.a. Mortalité sur autoroute



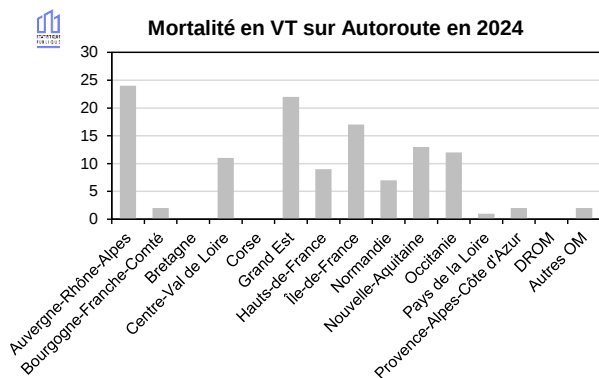
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

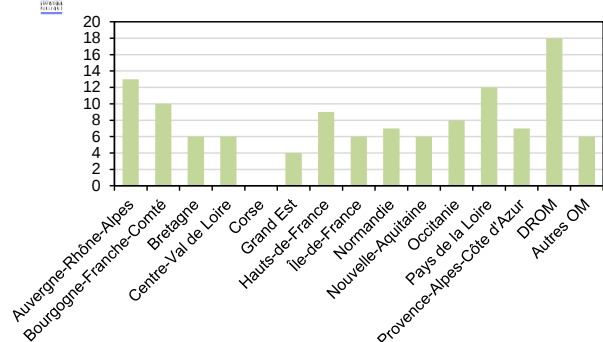
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, DROM, COM et NC



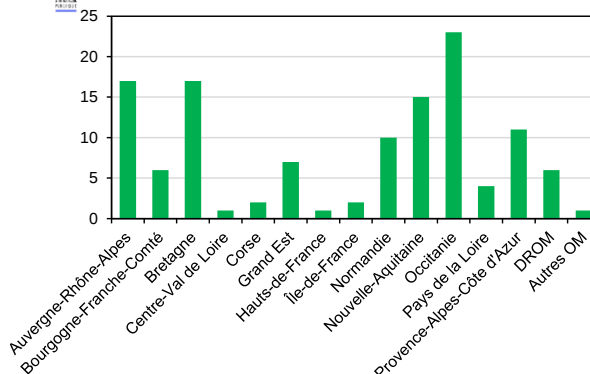
IV.4.b. Mortalité hors agglomération



Mortalité piétonne hors agglomération en 2024



Mortalité à vélo hors agglomération en 2024

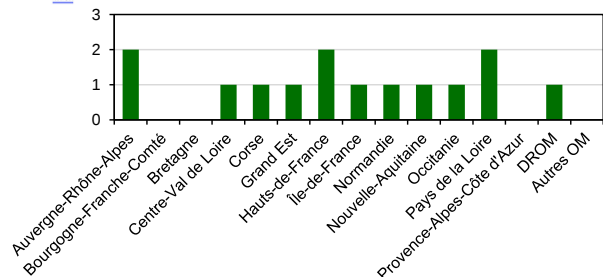


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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



Mortalité en EDPm hors agglomération en 2024

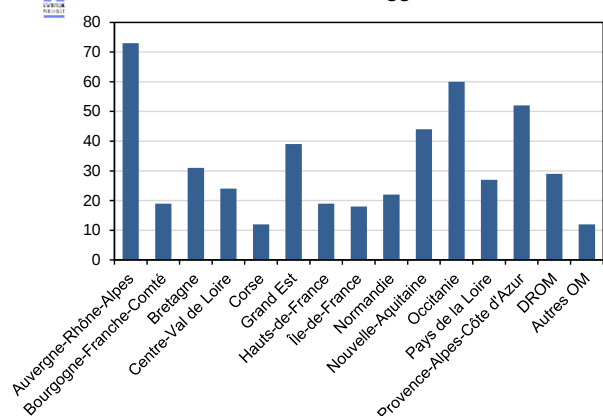


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

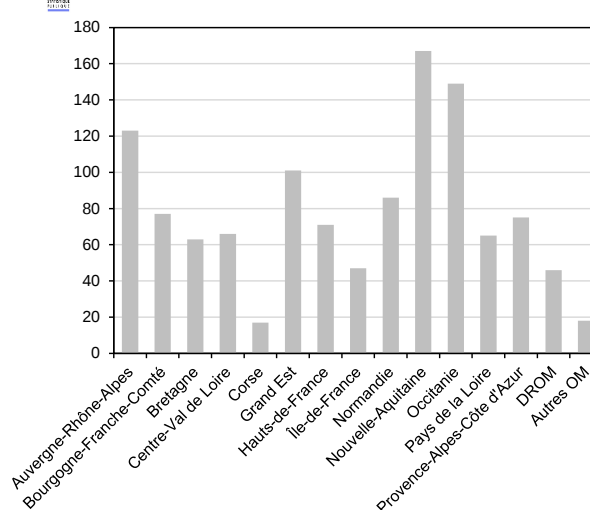
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, DROM, COM et NC



Mortalité en 2RM hors agglomération en 2024



Mortalité en VT hors agglomération en 2024



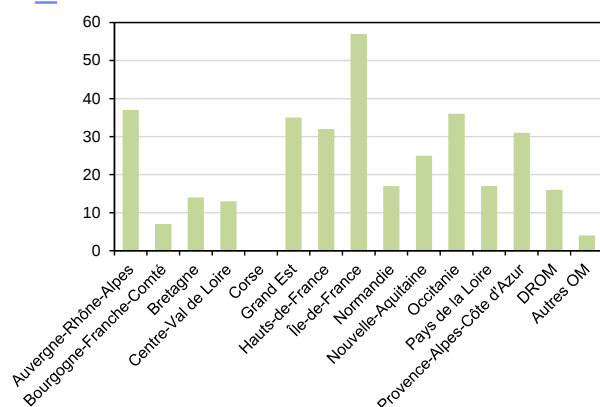
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

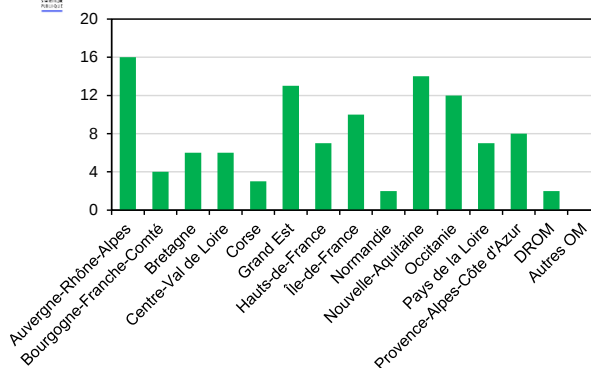
IV.4.c. Mortalité en agglomération



Mortalité piétonne en agglomération en 2024



Mortalité à vélo en agglomération en 2024

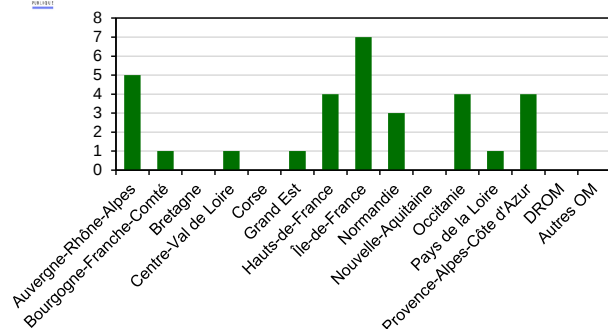


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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



Mortalité en EDPm en agglomération en 2024

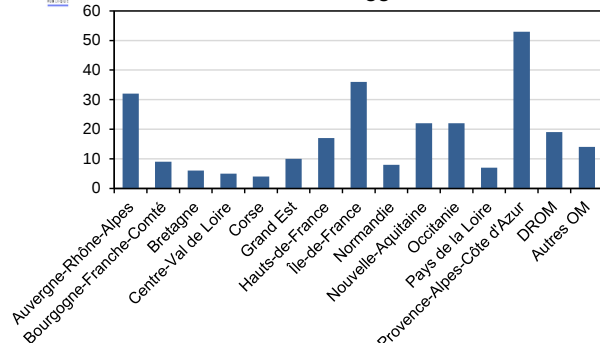


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

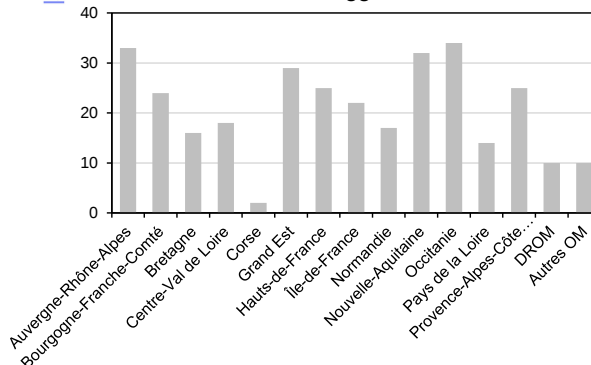
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, DROM, COM et NC



Mortalité en 2RM en agglomération en 2024



Mortalité en VT en agglomération en 2024

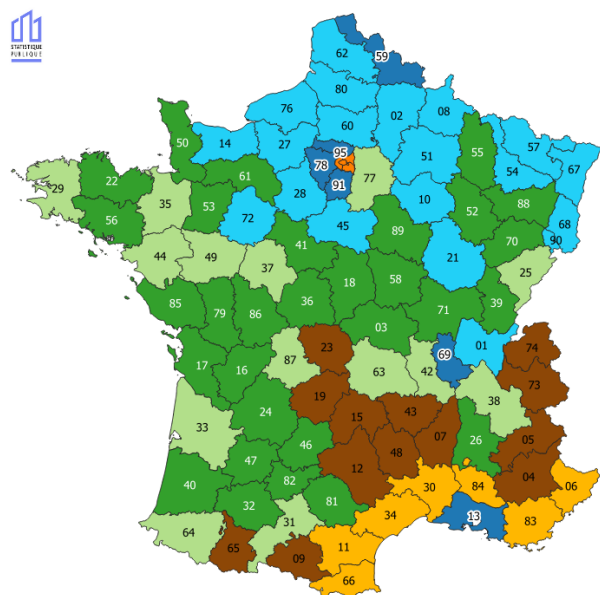


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

IV.5. Indicateurs locaux de sécurité routière

Typologie des départements en France métropolitaine



- 1 : Départements de montagne
- 2 : Départements ruraux à faible densité de population
- 3 : Départements méditerranéens
- 4 : Départements monopolarisés
- 5 : Départements multipolarisés
- 6 : Départements à très forte densité de population
- 7 : Paris et la petite couronne

Famille ILSR	Personnes tués/Mhab. 2020-2024
1-De montagne	63
2-Ruraux peu denses	69
3-Méditerranéens	58
4-Monopolarisés	42
5-Multipolarisés	46
6-A très forte densité	32
7-Paris et Petite Couronne	16
France métropolitaine	46

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine
Insee – Population au 1^{er} janvier 2024 (estimation 2025)

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), interministériel depuis 1993 et placé auprès de la Déléguée interministérielle à la sécurité routière, assure au titre de ses missions statistiques la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion au plan national ou international des données statistiques françaises se rapportant à la sécurité routière. Par ailleurs, l'ONISR pilote le programme d'études et recherches financé par la Délégation à la sécurité routière : il oriente ainsi la recherche et assure le suivi des études d'accidentologie routière ainsi que l'évaluation des mesures de sécurité routière prises ou envisagées. Il veille à la valorisation des résultats.

La présente édition, les méthodes de travail de l'observatoire, certains rapports d'études et recherches mentionnées, ainsi que des tableaux extraits du fichier national notamment relatifs aux indicateurs labellisés par l'Autorité de la Statistique Publique, peuvent être consultés et téléchargés en ligne sur les pages web de l'observatoire :

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



GOVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**