

L'accidentalité routière en France

Principaux résultats **2025**

Données définitives





**Observatoire national
interministériel
de la sécurité routière**

Place Beauvau
75 800 PARIS Cedex 08
Tél. : 01 49 27 49 27
Mél : onisr-dscr@interieur.gouv.fr
Site : <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/>



L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) est un organisme statistique et d'études placé auprès du Délégué interministériel à la sécurité routière. Il a pour rôle d'assurer 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. Il pilote le programme d'études, recherche, et d'évaluation de la Délégation à la sécurité routière.

Des séries statistiques produites par l'ONISR et relatives aux accidents de la route enregistrés par les forces de l'ordre sont labellisées par l'Autorité de la statistique publique depuis le 13 novembre 2025 (*JO du 19 novembre 2025*). Les tableaux correspondants sont repérés par le logo  et sont en annexe de ce document.

Des séries de nombres annuels estimés de personnes blessées dans un accident de la route, dont des séries de blessés graves selon l'échelle MAIS3+, produites par l'ONISR d'après la modélisation ONISR-Université Gustave Eiffel (Registre du Rhône) sont reconnues d'intérêt général depuis le 13 novembre 2025 (*JO du 19 novembre 2025*). Les tableaux correspondants sont repérés par le logo  et sont en annexe de ce document.

Les **accidents de la route enregistrés par les forces de l'ordre** le sont dans le fichier national nommé fichier **BAAC - Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels de la circulation**.

Un **accident corporel** (mortel et non mortel) de la circulation routière :

- implique au moins une victime ;
- survient sur une voie publique ou privée, ouverte à la circulation publique ;
- implique au moins un véhicule.

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi ceux-ci, on distingue :

- **les personnes indemnes** : impliquées non décédées et dont l'état ne nécessite aucun soin médical du fait de l'accident ;
- **les victimes** : impliquées non indemnes.

Parmi les victimes, on distingue :

- **les personnes tuées** : personnes qui décèdent du fait de l'accident, sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident ;
- **les personnes blessées** : victimes non tuées.

Coordination rédactionnelle : Ornella Malagutti, Manuelle Salathé - ONISR

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

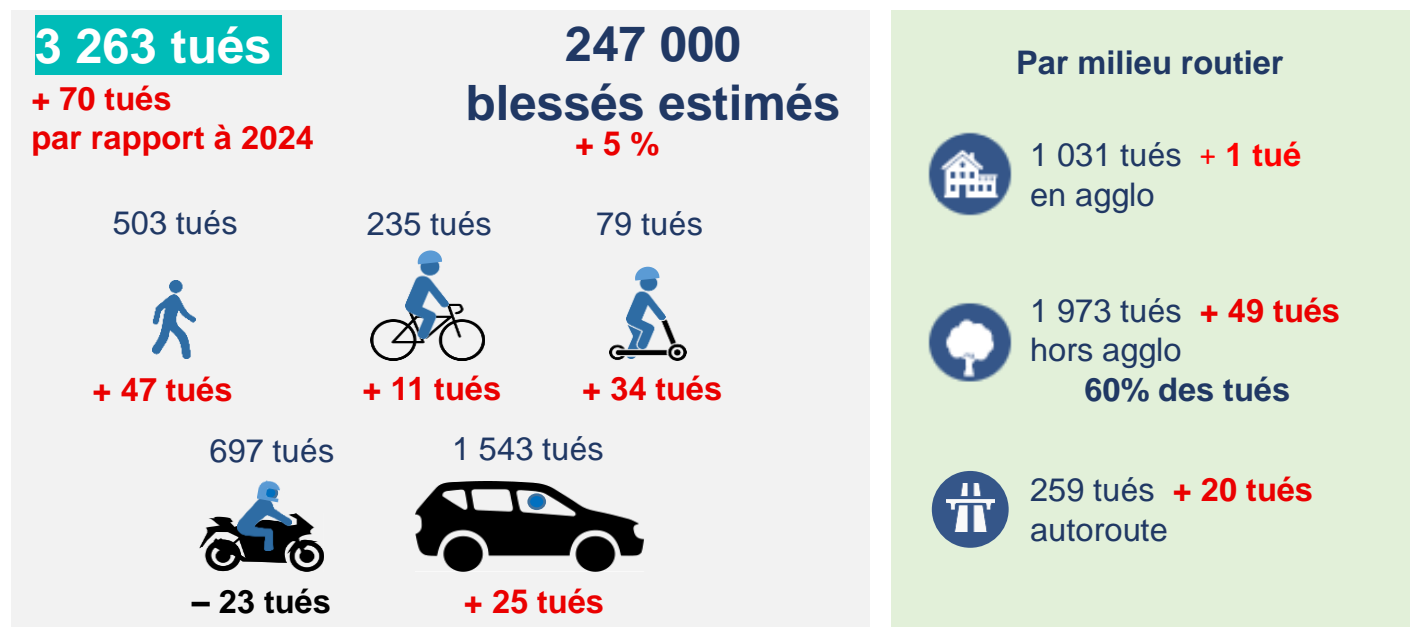
Relecteurs : Arnaud Guénivet, Ornella Malagutti, Isabelle Moina-Obeka, Manuelle Salathé - ONISR

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'État, Observatoires des gestionnaires de voirie et le Cerema

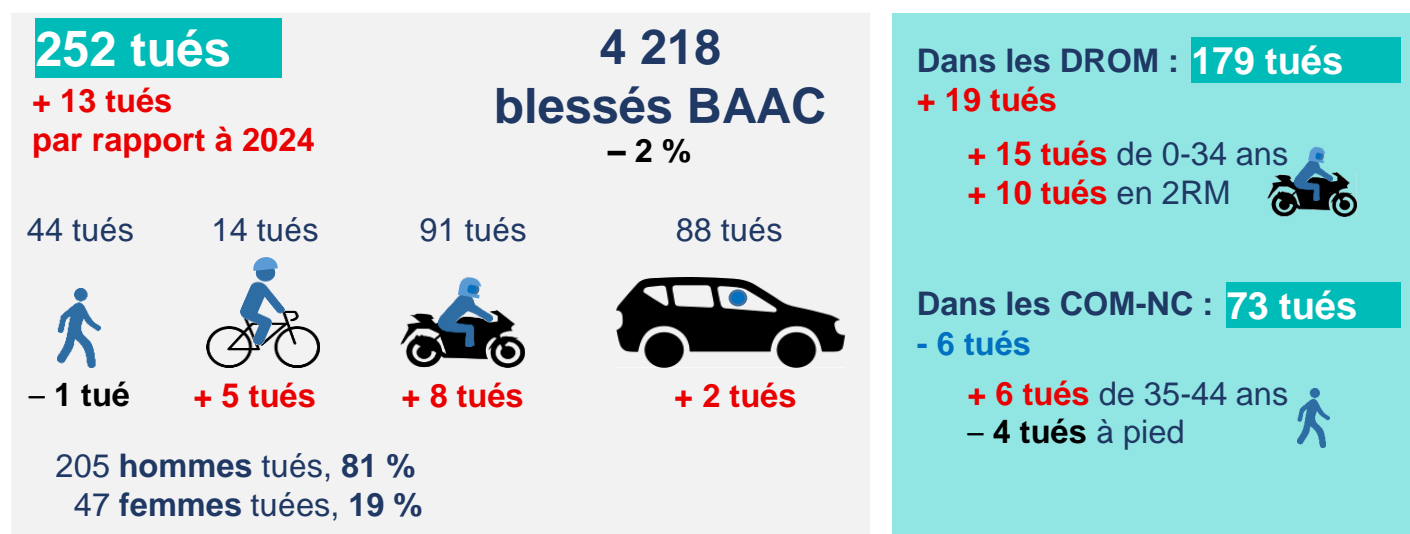
Visuels titres chapitres : CEREMA et ONISR

Chiffres clés de la sécurité routière pour l'année 2025 données définitives

France métropolitaine 2025 (définitif)



Dans les Outre-mer 2025 (définitif)



Sources : ONISR données définitives 2025.

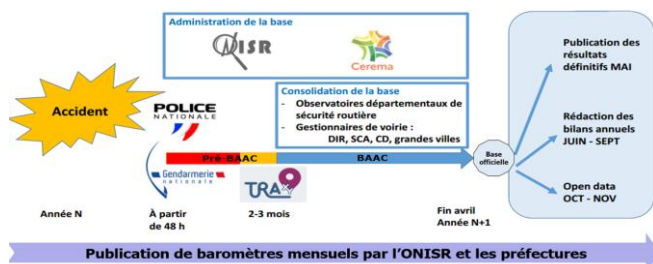
Sources de données et méthodologie

Le Fichier BAAC¹

Les bulletins d'analyse des accidents corporels de la circulation routière (BAAC) enregistrés par les forces de l'ordre (FO) intègrent les accidents corporels tels que définis dans l'arrêté du 27 mars 2007 relatif aux conditions d'élaboration des statistiques.

L'ONISR, en charge de l'administration et de la diffusion des statistiques d'accidentalité aux termes du décret du 15 mai 1975 relatif au CISR, a de longue date précisé les modalités de prise en compte des accidents.

Tout accident corporel de la circulation routière connu des forces de l'ordre (GN, SP, PP, CRS) fait l'objet d'une fiche BAAC. Cette fiche est saisie au niveau local à partir de leur outil respectif entre 0 et 3 jours après la date de l'accident. Les premières informations relatives au BAAC enregistrées par les forces de l'ordre sont considérées dans le système d'information de l'ONISR (TRAx) comme un pré-BAAC (BAAC en cours de saisie).



Remontées rapides des préfetures

En parallèle de l'alimentation des fiches BAAC, les FO fournissent aux préfetures, hebdomadairement et mensuellement, le nombre de personnes tuées par type d'usagers, par classe d'âge. Sont également fournies des informations concernant les auteurs présumés d'accidents mortels (APAM), 45 jours après l'accident : date de l'accident, la tranche horaire, le département, le type de route, la vitesse maximale autorisée, la gravité de blessure de l'APAM, l'âge de l'APAM, le sexe de l'APAM, les causes (3 maximum) de l'accident.

Les APAM constituent une base particulièrement surveillée des accidents mortels, et TRAx doit contenir autant ou plus d'accidents mortels que cette base. Certains identifiés comme des suicides seront requalifiés dans TRAx comme accident intentionnel. Cette base permet de faire un suivi de l'exhaustivité des accidents mortels dans TRAx.

Publication des résultats

Chaque année, les résultats provisoires sont publiés fin janvier N+1 sur la base d'estimations réalisées à partir de l'écart entre les remontées rapides et TRAx. Les résultats définitifs sont publiés fin mai N+1.

Estimation des blessés graves²

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, information requise pour les statistiques à renseigner pour l'UE.

L'Université Gustave Eiffel, 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 routière. Cependant, les données du Registre ne permettent 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'Université Gustave Eiffel 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'Université Gustave Eiffel. Le sous-enregistrement des blessés diffère fortement selon le type de l'accident, le milieu routier et les forces de l'ordre : police nationale ou gendarmerie nationale. 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'Université Gustave Eiffel 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'Université Gustave Eiffel des MAIS1-2 et MAIS3+.

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

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

¹ <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/outils-statistiques>

² <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etudes-et-recherches/victimes/blessures/methode-de-redressement-du-nombre-de-blesses-de-la-route>

Sommaire

Mentions	2
Chiffres clés	3
Sources de données et méthodologie	4

Panorama 6

Synthèse du bilan définitif 2025 de l'accidentalité routière	8
Bilan en France métropolitaine.....	10
Les réseaux routiers.....	11
L'âge et le sexe	12
Les modes de déplacement	14
Matrice de collision	15
Marche – Vélo – EDPm	16
2RM – Voiturette – VT	17
VU – PL – TC.....	18
Accidents seuls (sans tiers).....	19
Les tués non présumés responsables	20
Les présumés responsables d'accidents mortels	21
Bilan Outre-mer.....	22
Dans les départements et régions d'outre-mer	24
Dans les autres outre-mer	25

Atlas territorial 26

Les régions de France métropolitaine	28
Les territoires d'Outre-Mer	54

Annexes 56

La mortalité par région selon le mode de déplacement.....	58
Indicateurs départementaux et des territoires d'Outre-mer	60
Indicateurs régionaux.....	64
Évolution mensuelle de la mortalité et des blessés estimés	65
Les séries statistiques de la mortalité issues du BAAC	66
En France métropolitaine	66
Dans les départements et régions d'outre-mer (DROM).....	67
Dans les autres Outre-mer (COM-NC)	68
Dans l'ensemble des Outre-mer	69
Les séries statistiques des blessés	70
Les blessés estimés en France métropolitaine	70
Selon le réseau routier.....	70
Selon l'âge et le sexe.....	71
Selon le mode de déplacement.....	72
Les blessés du BAAC dans les Outre-mer	73
Les principaux facteurs des présumés responsables d'accidents mortels.....	74
Glossaire et sigles.....	76



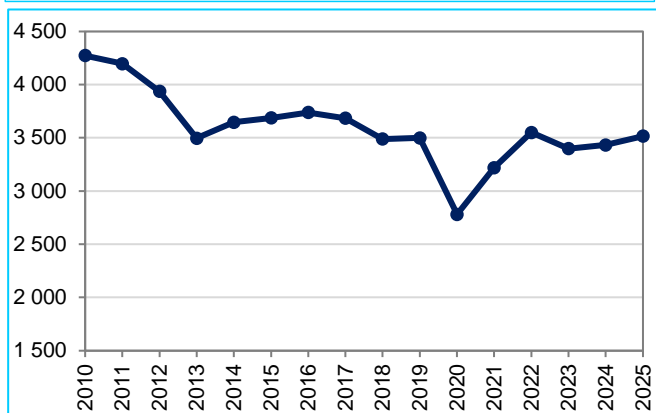


Panorama

Synthèse du bilan définitif 2025 de l'accidentalité routière	8
Bilan en France métropolitaine	10
Les réseaux routiers	11
L'âge et le sexe	12
Les modes de déplacement	14
Matrice de collision	15
Marche – Vélo – EDPm	16
2RM – Voiturette – VT	17
VU – PL – TC	18
Accidents seuls (sans tiers)	19
Les tués non présumés responsables	20
Les présumés responsables d'accidents mortels	21
Bilan Outre-mer	22
Dans les départements et régions d'Outre-mer	24
Dans les autres Outre-mer	25

Synthèse du bilan définitif 2025 de l'accidentalité routière

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



En 2025, 3 515 personnes sont décédées sur les routes de **France métropolitaine ou d'outre-mer**.

Ce bilan est :

- en hausse de + 2,4 % par rapport à 2024 ;
- en hausse de + 0,5 % par rapport à 2019 ;
- en baisse de - 18 % par rapport à 2010.

En France, le nombre de tués rapporté à la population est de 51 tués par million d'habitants (tués/Mhab.) en 2025. Ce taux atteint 80 tués/Mhab. chez les 18-34 ans.

France métropolitaine

En France métropolitaine, **3 263 personnes sont décédées** sur les routes (2 523 hommes et 740 femmes) soit 70 tués de plus qu'en 2024 (+ 2,2 %). Le nombre total de blessés est estimé à 247 000, en hausse de + 4,9 % **par rapport à 2024**, le nombre de blessés graves estimés est également en hausse (près de 16 800 blessés graves, soit + 5,2 %). **Par rapport à 2019**, la tendance est en hausse : + 0,6 % pour la mortalité et + 3,4 % pour les blessés estimés (dont + 3,1 % de blessés graves estimés).

Parmi les 3 263 personnes décédées, 2 047 sont décédées dans l'accident qu'elles ont causé et **1 216 n'étaient pas responsables de l'accident** (pour 122, le responsable de l'accident est aussi décédé et pour 1 071 il a survécu à l'accident). 30 % des personnes décédées non responsables sont piétons, 36 % sont conducteurs de véhicules et 33 % sont passagers. 53 % sont des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, EDPm, 2RM).

Si 77 % des tués et 75 % des blessés graves sont des **hommes**, **83 % des présumés responsables d'accidents mortels sont des hommes** ; alors que 64 % des personnes décédées non responsables sont des hommes.

Selon l'âge

Les jeunes adultes de **18-24 ans** restent ceux les plus à risque d'être tués ou blessés gravement sur les routes (2 fois plus que la moyenne). En 2025, 528 jeunes adultes sont décédés (- 1 tué **par rapport à 2024**) et 2 800 ont été blessés gravement (+ 1,8 %). Cette classe d'âge représente **19 % des présumés responsables d'accidents mortels pour 8 % de la population**.

Les seniors âgés de **75 ans ou plus** sont ensuite les plus à risque d'être tués (1 fois et demi par rapport à la moyenne), avec 538 tués de 75 ans ou plus (+ 3 tués). En 2025, on estime à 1 400 le nombre de blessés graves (+ 4,9 %). Cette classe d'âge représente **11 % des présumés responsables d'accidents mortels pour 11 % de la population**.

Les adultes de **25-34 ans** restent en sur-risque de décéder (471 tués, soit 30 tués de plus), et encore plus d'être blessés gravement (2 500 blessés graves, + 4 %). Cette classe d'âge représente **17 % des présumés responsables d'accidents mortels pour 12 % de la population**.

Le nombre de décès d'enfants de **0-13 ans** (58 tués, soit 12 de plus) et d'adolescents de **14-17 ans** (133 tués, soit 39 de plus) augmente cette année. Les 14-17 ans voient leur risque d'être tués sur les routes augmenter et se rapprocher de la moyenne. De plus, ils ont 2 fois plus de risque que la moyenne d'être blessés graves (1 700 blessés graves, + 5,3 %).

47 % des blessés graves (7 900 blessés graves) et **la moitié des blessés** qui garderont des **séquelles** un an après l'accident ont **moins de 35 ans**.

Presque **8 tués sur 10 sont de sexe masculin**. Chez les 0-13 ans, on compte presque autant de filles tuées que de garçons. Mais entre 14 et 17 ans, 9 tués sur 10 sont des garçons. Entre 18 et 44 ans, les hommes sont encore plus de 8 tués sur 10. Et ils représentent encore plus de 6 tués sur 10 chez les personnes âgées de 75 ans ou plus.

Selon le mode de déplacement

Les **modes** doux (piétons, cyclistes, EDPm) représentent 26 % de la mortalité et 36 % des blessés graves ; le deux-roues motorisé 21 % de la mortalité et 31 % des blessés graves, et le véhicule de tourisme 47 % de la mortalité mais 30 % des blessés graves.

Sur les 3 263 personnes décédées **en 2025** :

- 503 étaient des piétons (+ 47 tués **par rapport à 2024**). 6 tués sur 10 sont des hommes.
- 235 étaient sur un vélo (+ 11 tués). 9 tués sur 10 sont des hommes.
- 79 utilisaient un engin de déplacement personnel motorisé (EDPm) (+ 34 tués). 9 tués sur 10 sont des hommes.
- 697 se déplaçaient en deux-roues motorisé (2RM) (- 23 tués). 9 tués sur 10 sont des hommes.
- 1 543 étaient dans un véhicule de tourisme (+ 25 tués). 7 tués sur 10 sont des hommes. Plus de la moitié des passagers tués sont des hommes.

Parmi les 16 800 blessés graves, 2 000 étaient piétons (- 1,3 %), 2 800 cyclistes (+ 9,2 %), 1 200 utilisateurs d'EDPm (+ 39 %), 5 000 occupants de véhicule de tourisme (+ 4,6 %), 5 200 en 2RM (+ 2,4 %).

Facteurs d'accidents mortels

3 235 personnes sont identifiées comme présumées responsables d'accidents mortels (2 047 sont décédées, 423 blessées et 765 indemnes). 58 % sont conducteurs de VT, 17 % de 2RM, 12 % 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 21 % des présumés responsables). L'inattention, les stupéfiants et les malaises sont cités chez respectivement 13 %, 11 % et 11 % des présumés responsables (PR). Les manœuvres dangereuses (dépassement dangereux, changement de file, non-respect des distances de sécurité) sont citées chez 10 % des PR, les refus de priorité chez 10 % des PR et les contresens chez 4 % des PR.

1 381 personnes sont décédées (conducteurs ou passagers) dans des accidents **sans tiers impliqué** (42 % de la mortalité routière) ; notamment 834 occupants de véhicules de tourisme, 292 usagers de deux-roues motorisés, 96 cyclistes, 64 occupants de véhicules utilitaires, 31 occupants de poids lourds, 12 en quad, 11 en tracteur agricole et 1 en voiturette.

783 personnes sont décédées dans un **accident impliquant un VU, un PL, un bus ou un car** (24 % de la mortalité routière), dont 160 seulement étaient occupantes de ces véhicules.

Outre-mer

252 personnes sont décédées sur les routes **outre-mer** en 2025, soit 13 tués de plus par rapport à 2024 (+ 5,4 %) mais un nombre inférieur à celui de 2019 (- 2 tués).

- 179 personnes sont décédées dans les départements et régions d'outre-mer : + 19 tués par rapport à 2024 (+ 12 %) et + 17 tués par rapport à 2019 (+ 10 %) ;
- 73 dans les collectivités d'outre-mer ou en Nouvelle Calédonie : - 6 tués par rapport à 2024 (- 7,6 %) et - 19 tués par rapport à 2019 (- 21 %).

4 218 blessés ont été enregistrés par les forces de l'ordre, en baisse de - 1,9 % par rapport à 2024 mais en hausse de + 15 % par rapport à 2019.

Avec 91 tués (+ 8 tués), les usagers de **deux-roues motorisés** représentent une part importante de la mortalité routière outre-mer, légèrement supérieure à la mortalité en **véhicule de tourisme** (88 tués en 2025, soit + 2 tués). Les équipements de protection (casque à moto, ceinture en véhicule de tourisme) sont moins utilisés qu'en France métropolitaine.

44 **piétons** (- 1 tué) et 14 **cyclistes** (+ 5 tués) sont décédés dans les Outre-Mer en 2025.

La mortalité routière des **jeunes adultes de 25-44 ans** est en hausse : 100 tués en 2025 contre 88 tués en 2024

La mortalité des **seniors de 65 ans et plus** est en baisse par rapport à 2024 (29 tués, soit 3 de moins).

Si 81 % des tués et 75 % des blessés hospitalisés sont des **hommes**, **91 % des présumés responsables d'accidents mortels sont des hommes**.

Parmi les 252 personnes décédées, 132 sont décédées dans l'accident qu'elles ont causé et 120 n'étaient pas responsables de l'accident.

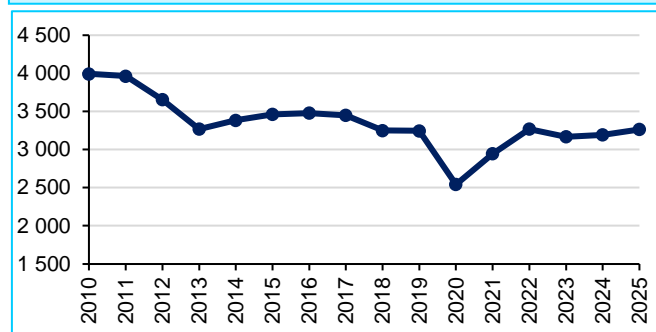
Bilan de l'accidentalité en France métropolitaine

En 2025, 3 263 personnes sont décédées en France métropolitaine en 2025. La mortalité est en hausse de + 2,2 % par rapport à 2024.

	2019	2024	2025	Evolution	
				2025-2019	2025-2024
Accidents BAAC	56 016	51 058	51 837	-7,5%	+1,5%
Accidents estimés	184 068	180 026	189 146	+2,8%	+5,1%
Blessés BAAC	70 490	64 535	65 366	-7,3%	+1,3%
Blessés estimés ◆ SR	239 045	235 610	247 155	+3,4%	+4,9%
dont Blessés graves	16 248	15 924	16 751	+3,1%	+5,2%
Tués ◆ SI	3 244	3 193	3 263	+0,6%	+2,2%

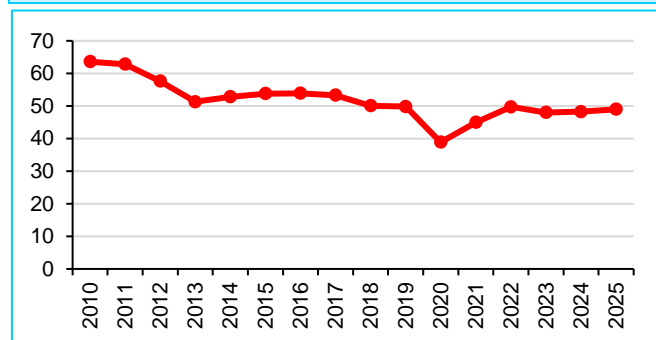
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2025

Évolution de la mortalité routière annuelle en France métropolitaine depuis 2010



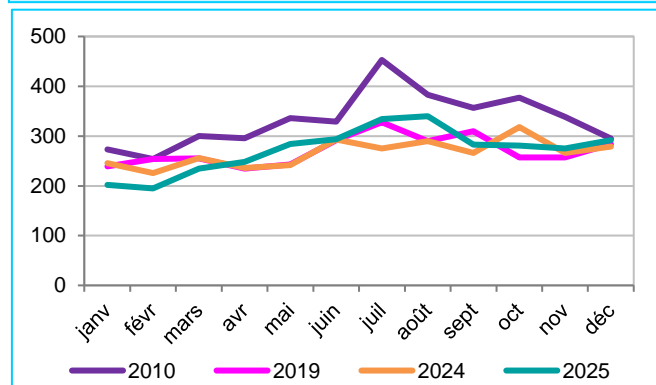
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2025

Évolution du nombre de tués annuel par million d'habitants en France métropolitaine depuis 2010



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2025

Évolution mensuelle de la mortalité en France métropolitaine, en 2010, 2019, 2024 et 2025



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2025

Une accidentalité en hausse

En 2025, 3 263 personnes ont été tuées sur les routes, soit une tendance à la hausse de + 2,2 % par rapport à 2024 (+ 70 tués) et par rapport à 2019 de +0,6 % (+ 19 tués).

D'après la méthode d'estimation ONISR-Université Gustave Eiffel (Registre du Rhône) appliquée aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre en 2025, **247 000 personnes ont été blessées** en 2025 sur les routes de France métropolitaine, **dont 16 800 gravement**. L'évolution du nombre de blessés toutes gravités est en hausse par rapport à 2024 (+ 4,9 %) ; la hausse des blessés graves par rapport à 2024 est encore plus marquée (+ 5,2 %).

La mortalité rapportée à la population

Pour comprendre la véritable évolution du risque, il est utile de regarder le nombre de tués par million d'habitants. En 2025, il est de **49 tués/Mhab.**, soit un ratio équivalent à celui de 2024 (48 tués/Mhab.) et à celui de 2019 (50 tués/Mhab.).

Les tranches d'âges les plus touchées sont :

- les jeunes de 18-24 ans (96 tués/Mhab) ;
- les seniors de 75 ans ou plus : 83 tués/Mhab. pour les 85 ans ou plus et 70 tués/Mhab pour les 75-84 ans ;
- les 25-34 ans (61 tués/Mhab.) ;
- les 65-74 ans (51 tués/Mhab).

La France se place désormais à un niveau supérieur à la **moyenne européenne (43 tués/Mhab)** en 2025 provisoire pour l'UE des 27 pays).

Selon la saisonnalité

En 2025, la moyenne mensuelle de la mortalité routière s'élève à 272 décès. Cette mortalité évolue au fil de l'année 2025 en étant la plus faible en début d'année : autour de 220 décès mensuels **de janvier à avril**, puis à **298 en moyenne entre mai et décembre**. Le mois d'août a été le mois au nombre de tués le plus élevé (340 tués) et le mois de février, le moins élevé (195 tués).

Chaque semaine, 61 personnes en moyenne ont perdu la vie, avec de fortes variations : de 36 décès (semaine du 20 octobre 2025) à 91 décès (semaine du 7 juillet 2025).

Selon les régions

En 2025, dans **7 régions** la mortalité est **stable ou en hausse**, il s'agit des régions Pays de la Loire, Hauts-de-France, Bretagne, Occitanie, Bourgogne-Franche-Comté, Grand Est et Ile-de-France. Elles cumulent 1 838 tués, soit une hausse de 137 tués par rapport à 2024.

Dans les 6 autres régions métropolitaines, la mortalité cumulée est de 1 425 tués, soit une baisse de 67 tués par rapport à 2024.

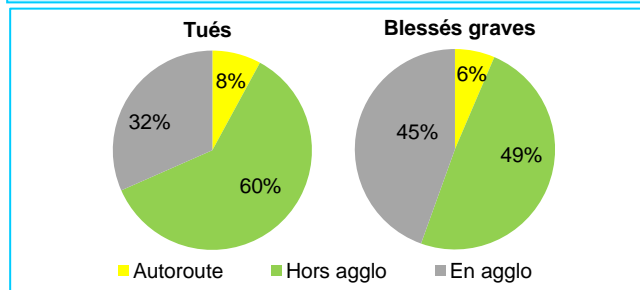
Les réseaux routiers

Parmi les 3 263 personnes décédées sur les routes en 2025, les routes hors agglomération enregistrent 60 % des décès (près de 2 000 tués) et 49 % des blessés graves.

		2019	2024	2025	Évolution	
					2025-2019	2025-2024
Tués	Autoroute	263	239	259	-1,5%	+8,4%
	Hors agglo	1 944	1 924	1 973	+1,5%	+2,5%
	En agglo	1 037	1 030	1 031	-0,6%	+0,1%
	Total	3 244	3 193	3 263	+0,6%	+2,2%
Blessés graves estimés	Autoroute	1 144	1 074	1 078	-5,7%	+0,4%
	Hors agglo	7 545	7 578	8 218	+8,9%	+8,5%
	En agglo	7 558	7 272	7 454	-1,4%	+2,5%
	Total	16 248	15 924	16 751	+3,1%	+5,2%

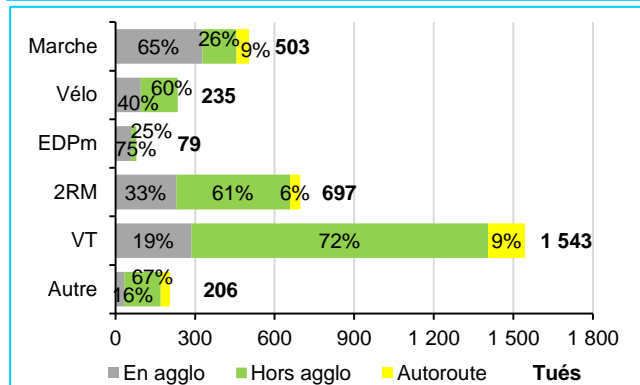
Sources : ONISR données définitives 2025

Répartition des tués et des blessés graves selon le milieu routier en France métropolitaine en 2025



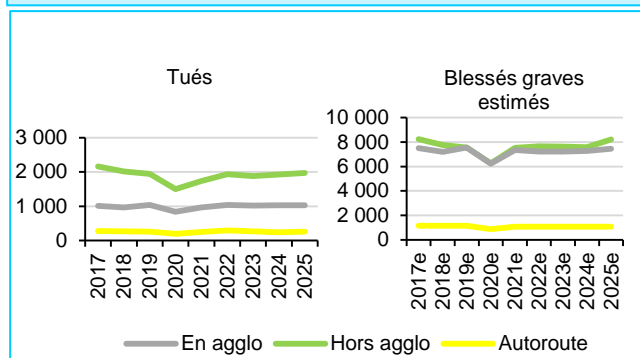
Sources : ONISR données définitives 2025

Répartition des tués selon le milieu routier et le mode de déplacement en France métropolitaine en 2025



Sources : ONISR données définitives 2025

Évolution du nombre de tués et de blessés graves en France métropolitaine depuis 2017



Sources : ONISR données définitives 2025

Une mortalité hors agglomération

Hors agglomération, 1 973 personnes sont décédées (+ 49 tués par rapport à 2024 soit + 3 %) et 8 200 ont été blessées gravement (+ 9 % par rapport à 2024). La hausse de la mortalité est portée par la hausse des tués à pied (+ 36 tués, soit + 38 %), des tués à vélo (+ 24 tués, soit + 21 %) et des tués en véhicule de tourisme (VT) (+ 11 tués, soit + 1 %), avec une baisse du nombre de tués en deux-roues motorisé (2RM) (- 12 tués, soit - 3 %).

En agglomération, 1 031 personnes sont décédées (+ 1 tué par rapport à 2024), 7 500 ont été blessées gravement (+ 3 % par rapport à 2024). La baisse de la mortalité concerne principalement les tués à vélo (- 13 tués). Cette baisse est ralentie par la hausse des tués en EDPm (+ 28 tués).

Sur autoroute, 259 personnes sont décédées (+ 20 tués par rapport à 2024, soit + 8 %), 1 100 ont été blessées gravement (un résultat stable par rapport à 2024). La tendance de la mortalité est en hausse pour les tués en VT (+ 18 tués) et pour les tués à pied (+ 5 tués) alors que le nombre de tués en 2RM diminue (- 10 tués).

Une mortalité en hausse par rapport à 2019

La mortalité en hausse de + 0,6 % (+ 19 tués) entre 2019 et 2025 est due aux accidents sur routes hors agglomération

Hausse de la mortalité sur les routes hors agglomération (+ 1,5 %, soit + 29 tués). Cette hausse concerne les tués à vélo (+ 49 %, soit + 46 tués), à pied (+ 33 %, soit + 32 tués) et en EDPm (+ 19 tués). Elle est compensée en partie par la baisse des tués en VT (- 7 %, soit - 87 tués).

Baisse de la mortalité en agglomération (- 0,6 %, soit - 6 tués) ; forte baisse pour les tués en 2RM (- 57 tués) et les tués à pied (- 11 tués), alors que le nombre de tués en EDPm (+ 50 tués), en VT (+ 11 tués) et à vélo (+ 4 tués) augmente.

Baisse de la mortalité sur autoroute (- 4 tués), seule la mortalité des usagers en 2RM (+ 3 tués) augmente. La mortalité des occupants de VT (- 3 tués) et des piétons (- 1 tué) baisse.

Évolution des blessés graves

En 2025, on estime que 16 800 personnes ont été blessées gravement, soit une hausse de + 3,1 % par rapport à 2019. Cette hausse s'observe sur les routes hors agglomération (+ 9 %) mais pas en agglomération (- 1 %) ni sur autoroute (- 6 %).

Les routes hors agglomération représentent désormais 49 % des blessés graves, contre 46 % en 2019. La part des autoroutes diminue (- 1 point), ainsi que celle des voies en agglomération qui passe de 47 % en 2019 à 44 % en 2025.

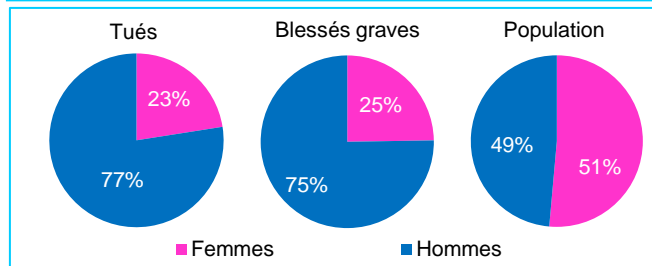
L'âge et le sexe

En 2025, sur les 3 263 personnes décédées sur les routes, 2 523 étaient des hommes (+ 58 tués par rapport à 2024) et 740 des femmes (+ 12 tuées).

		2019	2024	2025p	Evolution	
					2025-2019	2025-2024
Tués	homme	2 509	2 465	2 523	0,6%	2,4%
	femme	735	728	740	0,7%	1,6%
Blessés graves estimés	homme	12 097	11 960	12 618	4,3%	5,5%
	femme	4 151	3 964	4 132	-0,4%	4,2%

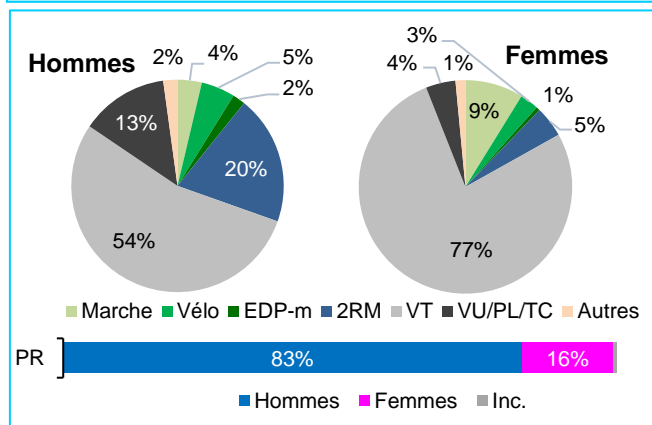
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2025

Répartition des tués, des blessés graves et de la population selon le sexe en 2025



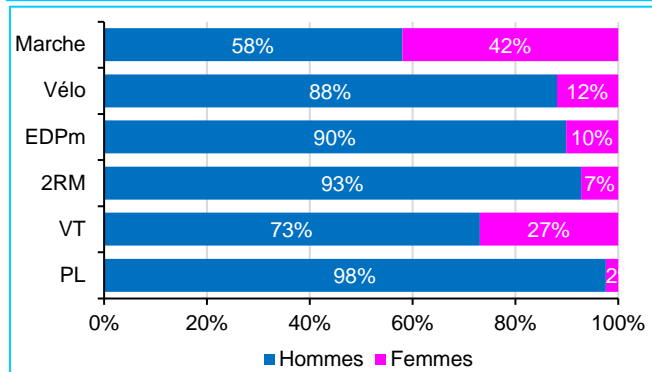
Source : ONISR données définitives 2025
Insee - Population 2025 estimée au 1er janvier.

Répartition des PR d'accidents mortels selon le sexe et le mode de déplacement en 2025



Source : ONISR données définitives 2025

Nombre de tués selon le sexe et le mode de déplacement en 2025



Source : ONISR données définitives 2025

Les hommes sont à la fois victimes et responsables

En 2025, parmi les 3 263 personnes décédées sur les routes, 2 523 étaient des hommes (+ 58 tués par rapport à 2024) et 740 des femmes (+ 12 tuées). La part des hommes blessés graves est de 75 % en 2025 comme en 2024 mais plus qu'en 2019 (74 %).

Ainsi la part des **hommes** dans la mortalité routière reste **prépondérante (77 %)**, comme en 2024 et en 2019). **83 % des présumés responsables (PR) d'accidents mortels sont des hommes.** Un homme présumé responsable sur 3 survit à l'accident mortel qu'il a causé.

Les personnes décédées selon l'âge

En 2025, 58 enfants de **0-13 ans** sont décédés, soit une hausse de + 12 tués par rapport à 2024 et une baisse de - 3 tués par rapport à 2019.

133 adolescents de **14-17 ans** sont décédés, soit une hausse de + 39 tués par rapport à 2024 et de + 41 tués par rapport à 2019.

528 jeunes adultes de **18-24 ans** sont décédés, soit un résultat équivalent à 2024 (- 1 tué) et en baisse par rapport à 2019 (- 21 tués). Le nombre de tués de **18-24 ans** pour un million de jeunes de cet âge reste très élevé, avec 96 tués par million d'habitants.

471 décès sont enregistrés chez les **25-34 ans**, un résultat en hausse par rapport à 2024 (+ 30 tués) mais en baisse par rapport à 2019 (- 45 tués).

354 décès sont constatés chez les **35-44 ans**, un bilan en forte baisse par rapport à 2024 (- 46 tués) et 2019 (- 29 tués).

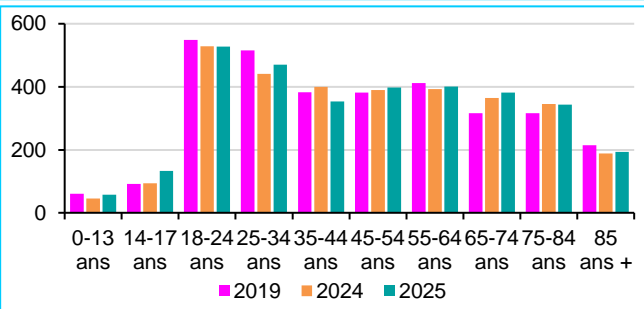
Chez les **45-64 ans**, avec 799 tués, la mortalité est en hausse en 2025 par rapport à 2024 (+ 16 tués) et par rapport à 2019 (+ 5 tués).

382 personnes âgées de **65-74 ans** sont décédées, une évolution en hausse par rapport à 2024 (+ 17 tués), et en forte hausse par rapport à 2019 (+ 65 tués).

538 personnes âgées de **75 ans ou plus** sont décédées, un résultat en légère hausse par rapport à 2024 (+ 3 tués) et par rapport à 2019 (+ 6 tués). Mais cette stabilité masque une augmentation de + 27 tués chez les **75-84 ans** (344 tués) et une baisse de - 21 tués chez les **85 ans ou plus** (194 tués) par rapport à 2019.

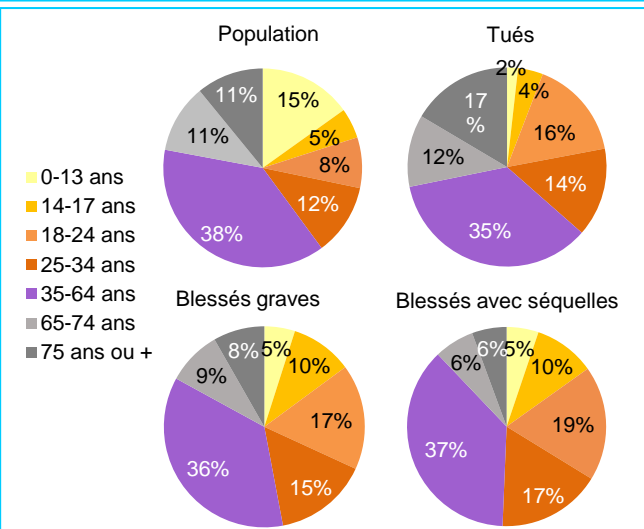
Ainsi, compte-tenu de l'augmentation de la population senior, les variations qui apparaissaient souvent en hausse sont relativisées à la baisse ou en stabilité. Les jeunes et adolescents de moins de 18 ans présentent désormais les taux de mortalité les plus faibles. Les progrès les plus forts concernant les décès ont été réalisés chez les 0-13 ans (baisse de - 48 % depuis 2010).

Nombre de tués par classe d'âge en 2019, 2024 et 2025



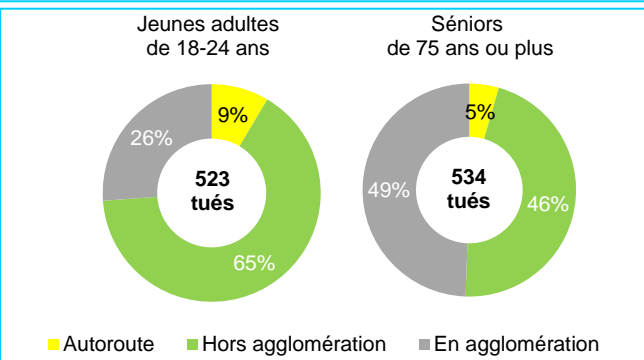
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2025

Répartition par classe d'âge de la population et des victimes de l'accidentalité routière en 2025



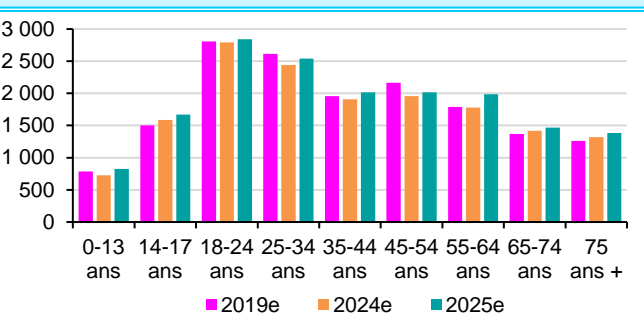
Source : ONISR données définitives 2025
Insee - Population par tranche d'âge 2025 estimée au 1er janvier.

Nombre de jeunes adultes et de seniors tués selon le milieu routier en 2025



Source : ONISR données définitives 2025

Nombre de blessés graves estimés par classe d'âge en 2019, 2024 et 2025



Les tués rapportés à la population

Pour comprendre la véritable évolution du risque pour chaque classe d'âge, il est utile de regarder le nombre de tués par million d'habitants de chaque classe d'âge.

En 2025, **49 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 :

- 96 tués par million d'habitants (tués/Mhab.) pour les jeunes de 18-24 ans ;
- 83 tués/Mhab. pour les seniors de 85 ans ou plus ;
- 70 tués/Mhab. pour les seniors de 75-84 ans ;
- 61 tués/Mhab. pour les 25-34 ans.

Les blessés graves

En 2025, on estime que 2 800 jeunes de **18-24 ans** (+ 1,8 % par rapport à 2024) et 2 500 adultes de **25-34 ans** (+ 4 % par rapport à 2024) ont été **blessés gravement**.

Le nombre de blessés graves chez les adolescents de **14-17 ans** est de 1 700 (+ 5,3 % par rapport à 2024).

Chez les seniors, le nombre de blessés graves est estimé à 1 500 chez les **65-74 ans** (+ 4% par rapport à 2024) et 1 400 chez les **75 ans et plus** (+ 5 % par rapport à 2024).

Par rapport à 2019, le nombre de **blessés graves** estimés augmente en 2025, plus fortement chez les **55-64 ans** (+ 11 %), les **14-17 ans** (+ 11 %), les **75 ans et plus** (+10%) et les **65-74 ans** (+ 8 %).

En revanche le nombre de blessés graves estimés diminue chez les **45-54 ans** (- 7 %) et les **25-34 ans** (- 3 %).

Les blessés graves rapportés à la population

L'indicateur **des blessés graves estimés rapportés à la population** s'était établi en 2019 à 250 blessés graves par million d'habitants. En 2025, l'indicateur baisse à **252 blessés graves estimés par million d'habitants**.

Les taux les plus élevés, indiquant les classes d'âge les plus à risque d'être blessées gravement lors de leurs déplacements sont les 14-35 ans. **Les 18-24 ans et 14-17 ans ont 2 fois plus de risque que la moyenne d'être blessés gravement :**

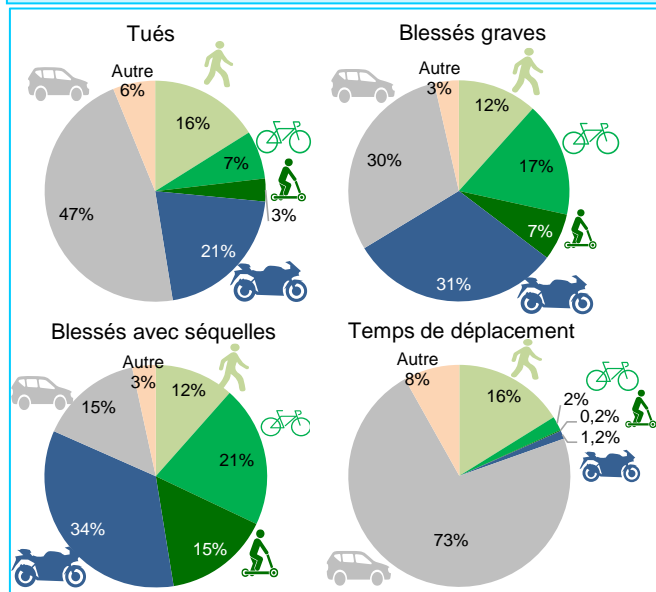
- 519 blessés graves estimés par million d'habitants pour les jeunes de **18-24 ans** ;
- 511 blessés graves estimés par million pour les adolescents de **14-17 ans**.

Les **25-34 ans ont 1,3 fois plus de risque d'être blessés graves** que la moyenne, avec 328 blessés graves estimés par million de personnes âgées de **25-34 ans**.

Les modes de déplacement

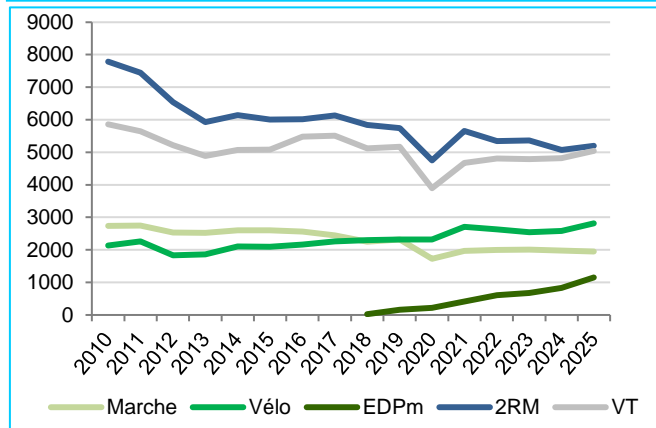
En 2025, les occupants de véhicules de tourisme représentent 47 % des décès sur la route ; la part des usagers vulnérables atteint 47 %.

Répartition par mode de déplacement en 2025



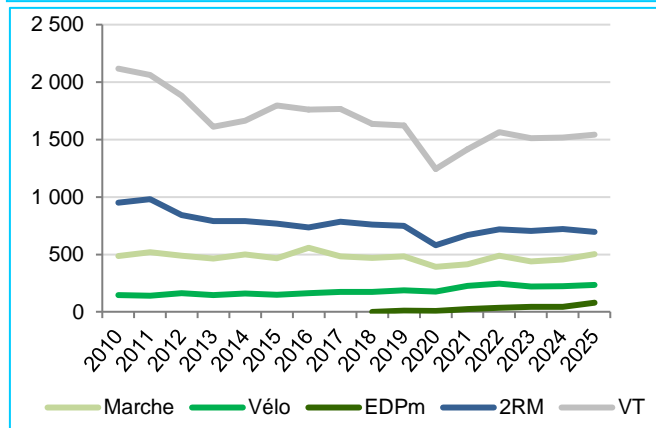
Sources : ONISR données définitives 2025
SDES, Enquête Mobilité des Personnes 2019

Évolution des usagers tués selon le mode de déplacement



Sources : ONISR données définitives jusqu'en 2025

Évolution des usagers blessés graves selon le mode de déplacement



Sources : ONISR données définitives jusqu'en 2025

3 235 personnes sont identifiées comme présumées responsables d'accidents mortels (2 047 sont décédées, 423 blessées). 58 % des PR d'accidents mortels sont des conducteurs de véhicules de tourisme (VT) et 73 % des tués non responsables ont été tués par un PR en VT.

Sur-risque des usagers vulnérables

Les occupants de VT représentent encore 47 % des personnes tuées, à égalité désormais avec la part des usagers vulnérables (usagers non carrossés : piétons, cyclistes, utilisateurs d'engins de déplacement personnel motorisé EDPm, usagers de deux-roues motorisés 2RM). La part des usagers vulnérables, importante dans la mortalité, est encore plus marquée parmi les blessés graves (77 %) et les blessés avec séquelles (82 %). Elle se renforce en 2025.

Les usagers de 2RM représentent 21 % des personnes tuées, 31 % des blessés graves et 34 % des blessés qui garderont des séquelles 1 an après l'accident, pour moins de 2 % du trafic motorisé.

Les cyclistes et utilisateurs d'EDPm représentent 10 % de la mortalité, 24 % des blessés graves et 36 % des blessés qui garderont des séquelles 1 an après l'accident, pour 2 % des temps de déplacement.

Mortalité en hausse

En 2025, 1 543 occupants de VT sont décédés, 697 usagers de 2RM, 503 piétons, 235 cyclistes, 79 utilisateurs d'EDPm.

La hausse par rapport à 2024 intègre notamment + 25 tués en VT (+ 2 %), + 47 tués piétons (+ 10 %), + 34 tués en EDPm et + 11 tués à vélo. La mortalité des usagers de 2RM est en baisse par rapport à 2024, avec 23 tués en moins (- 3 %).

Par rapport à 2019, on constate une hausse de la mortalité des utilisateurs d'EDPm (+ 69 tués), cyclistes (+ 48 tués, soit + 26 %) et piétons (+ 20 tués, soit + 4 %). Cette hausse est atténuée par une diminution de la mortalité des occupants de VT à hauteur de - 79 tués (- 5 %), et des usagers de 2RM avec - 52 tués (- 7 %).

Des blessés graves en hausse

En 2025, le nombre de blessés graves estimés est en hausse de + 5 % par rapport à 2024. Cette hausse est liée en grande partie à l'augmentation des blessés graves en EDPm de + 38 %, à vélo de + 9 %, en VT + 5 % et en 2RM + 2 %, alors que la tendance des blessés graves estimés est à la baisse pour les piétons (- 1 % par rapport à 2024).

Par rapport à 2019, le nombre de blessés graves est en hausse de + 3 %, une hausse principalement liée à la hausse des blessés graves en EDPm (+ 1000), ou à vélo (+ 500).

Matrice de collision

Les matrices de collision présentées ci-dessous indiquent l'antagoniste le plus lourd impliqué dans le décès de l'utilisateur selon son mode de déplacement.

Les 503 piétons tués sont répartis selon leur antagoniste principal : 298 ont été tués dans un choc contre un VT, 154 contre un véhicule lourd (VU, PL, TC), 16 contre un 2RM, 1 contre un EDPm et 1 contre un vélo.

Tués selon leur mode de déplacement et l'antagoniste principal de l'accident (tous milieux)

Tués	Dans une collision avec							Sans tiers ∅	Total
							Autres		
	0	1	1	16	298	154	33	0	503
	1	7	0	8	73	41	9	96	235
	0	0	1	2	34	8	2	32	79
	3	3	0	12	274	91	22	292	697
	2	0	0	1	360	325	21	834	1543
	0	0	0	0	9	53	1	97	160
Autres	0	0	0	0	11	4	1	30	46
Total	6	11	2	39	1059	676	89	1381	3263

42 % des décès le sont dans des accidents sans tiers impliqué (sans antagoniste) : 41 % des cyclistes, 42 % des 2RM, 54 % des occupants de VT décèdent dans un accident sans antagoniste.

Tués selon leur mode de déplacement et l'antagoniste principal de l'accident en agglo hors autoroute

Tués	Dans une collision avec							Sans tiers ∅	Total
							Autres		
	0	1	1	15	186	104	20	0	327
	1	2	0	3	29	22	3	35	95
	0	0	0	2	22	6	2	27	59
	2	3	0	4	76	22	3	120	230
	2	0	0	0	43	22	2	218	287
	0	0	0	0	2	1	0	16	19
Autres	0	0	0	0	3	2	1	8	14
Total	5	6	1	24	361	179	31	424	1031

Tués selon leur mode de déplacement et l'antagoniste principal de l'accident hors agglo hors autoroute

Tués	Dans une collision avec							Sans tiers ∅	Total
							Autres		
	0	0	0	1	86	34	9	0	130
	0	5	0	5	44	19	6	61	140
	0	0	1	0	12	2	0	5	20
	1	0	0	8	186	63	18	152	428
	0	0	0	1	279	251	19	568	1118
	0	0	0	0	5	35	1	64	105
Autres	0	0	0	0	8	2	0	22	32
Total	1	5	1	15	620	406	53	872	1973

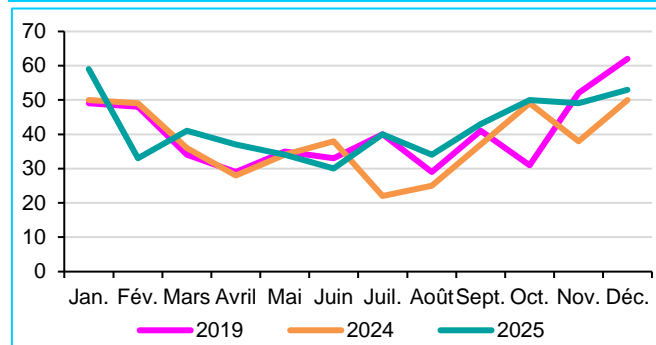
Source : ONISR données définitives 2025

Les modes doux (marche, vélo, EDPm) représentent 27 % de la mortalité en 2025, et 35 % des blessés graves.

	2019	2024	2025	Évolution	
				2025-2019	2025-2024
Marche	483	456	503	+4,1%	+10,3%
Vélo	187	224	235	+25,7%	+4,9%
EDPm	10	45	79	-	+75,6%

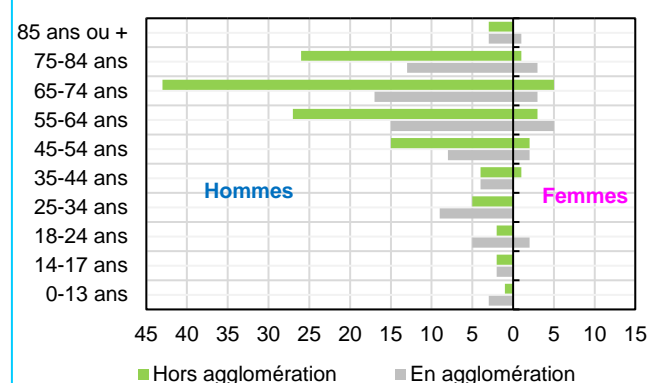
Sources : ONISR données définitives 2025

Évolution de la mortalité piétonne par mois



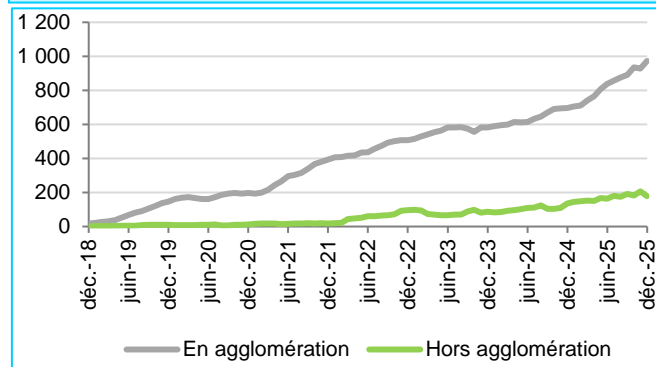
Sources : ONISR données définitives jusqu'en 2025

Répartition des tués à vélo selon le milieu routier et par sexe en 2025



Sources : ONISR données définitives 2025

Évolution du nombre de blessés graves estimés utilisateurs d'EDPm sur 12 mois glissants



Sources : ONISR données définitives jusqu'en 2025

La marche

503 piétons (dont 292 hommes) sont décédés en 2025, soit 47 tués de plus qu'en 2024. 2 000 piétons ont été blessés gravement (- 1 % par rapport à 2024). 51 % des piétons tués sont âgés de 65 ans ou plus. Parmi les piétons seniors tués, 53 % sont des femmes.

65 % des piétons tués l'ont été en agglomération, où la mortalité des piétons est en hausse de + 2 % par rapport à 2024, mais en baisse de - 3 % par rapport à 2019.

26 % des piétons tués l'ont été sur les routes hors agglomération, où la mortalité des piétons est en hausse de + 38 % par rapport à 2024 et de + 33 % par rapport à 2019.

9 % des piétons tués l'ont été sur autoroute, où la mortalité des piétons augmente de + 12 % par rapport à 2024 et retrouve le niveau de 2019.

Le vélo

235 cyclistes (dont 207 hommes) sont décédés en 2025 soit 11 tués de plus qu'en 2024. 2 800 ont été blessés gravement (+ 9 % par rapport à 2024). 50 % des cyclistes tués sont âgés de 65 ans ou plus. 62 % des cyclistes PR sont seuls dans leurs accidents.

En agglomération, le nombre de tués à vélo baisse de - 95 tués, soit - 12 % par rapport à 2024. Le nombre de blessés graves estimés augmente de + 1 % alors que la pratique du vélo augmente dans les grands centres urbains (+ 5 %) et dans les communes de densité intermédiaire (+ 5 %) selon Réseau Vélo & Marche.

Hors agglomération, le nombre de tués à vélo augmente, + 140 tués, soit une hausse de + 21 % par rapport à 2024. Le nombre de blessés graves estimés augmente de + 22 % hors agglomération. Par ailleurs, on estime que la pratique cycliste en milieu rural a augmenté en 2025 (+ 5 %).

En 2025, 31 usagers de Vélo à Assistance Electrique (VAE) sont décédés, soit un tué de moins qu'en 2024. Environ deux tiers des tués en VAE le sont en agglomération. Les plus de 65 ans, sont les plus représentés avec 16 tués.

Les EDPm

79 utilisateurs d'EDPm (dont 71 hommes) sont décédés en 2025, soit 34 de plus qu'en 2024. 62 % des usagers d'EDPm PR sont seuls dans leurs accidents.

On enregistre 59 tués en agglomération en 2025, soit deux fois plus qu'en 2024. 57 % des tués en EDPm ont entre 18 et 44 ans. 56 % des cyclistes PR sont seuls dans leurs accidents.

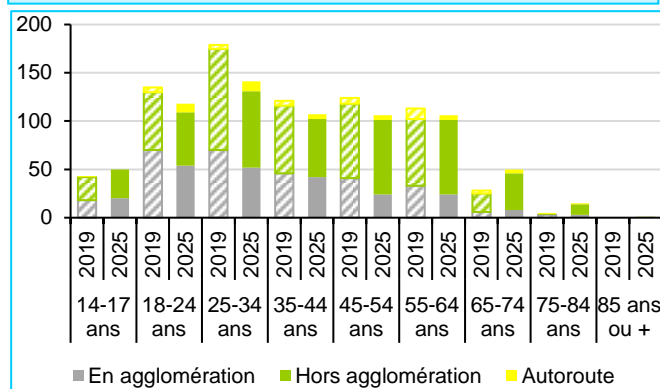
Un quart des EDPm tués le sont sur des routes hors agglomération où ils sont interdits de circulation. Le nombre estimé de blessés graves en EDPm ne cesse de croître depuis 2019 (1 200 blessés graves en 2025, soit + 38 % par rapport à 2024).

En 2025, on enregistre une baisse du nombre de tués en 2RM (- 3 %) et en voiturette (-25 tués) mais une hausse des tués en VT (+ 2 %).

	2019	2024	2025	Evolution	
				2025-2019	2025-2024
Tués en 2RM	749	720	697	-6,9%	-3,2%
Tués dans une voiturette	17	34	11	- 6 tués	- 23 tués
Tués dans acc. VT	2 371	2 252	2 287	-3,5%	+1,6%
Tués dans le VT	1 622	1 518	1 543	-4,9%	+1,6%

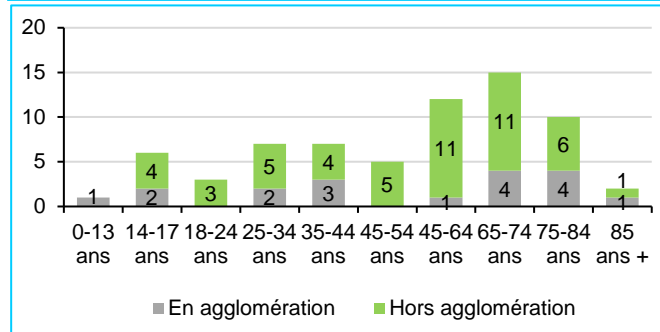
Sources : ONISR données définitives jusqu'en 2025

Évolution des tués en 2RM selon l'âge et le milieu routier en 2019 et en 2025



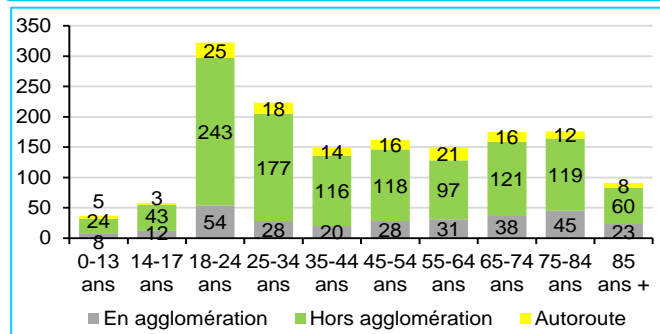
Sources : ONISR données définitives 2019 et 2025

Nombre d'occupants de voiturettes tués selon la classe d'âge et milieu routier en 3 ans (2023-2025)



Sources : ONISR données définitives 2023-2025

Nombre d'occupants de VT tués selon la classe d'âge et le milieu routier en 2025



Sources : ONISR données définitives 2025

Le deux-roues motorisé (2RM)

697 usagers de **deux-roues motorisés (2RM)** sont décédés en 2025 (579 motocyclistes et 118 cyclomotoristes) soit 23 tués de moins qu'en 2024. 5 200 ont été blessés gravement (+ 2 %).

En 2025, 93 % des tués en 2RM (647) sont des hommes. Parmi les 50 femmes tuées en 2RM, 42 l'ont été en motocyclette ; et parmi elles, 13 étaient des passagères.

37 % des tués en 2RM ont entre 18 et 34 ans.

La mortalité des usagers de 2RM est plus importante sur les routes hors agglomération (soit 61 % des tués en 2RM) et 31 % ont entre 18 et 34 ans.

En agglomération, parmi les conducteurs de 2RM tués, près de 8 % ne portaient pas de casque.

La mortalité des usagers de 2RM est en retrait de - 7 % par rapport à 2019, notamment du fait de la baisse de la mortalité 2RM en agglomération (- 20 %).

La voiturette

En 2025, 11 occupants de voiturette sont décédés (10 conducteurs et 1 passager). Un adolescent de 16 ans a été tué en voiturette, néanmoins le nombre de blessés BAAC¹ de 14-17 ans représente 30 % des blessés BAAC en voiturette en 2025, contre 10 % en 2019.

Sur la période 2023-2025, 68 usagers en voiturette ont été tués (50 hors agglomération et 18 en agglomération). Parmi ces tués, 40 % avaient 65 ans ou plus alors qu'ils ne représentent que 11 % des blessés BAAC. Les usagers de moins de 35 ans représentent 55 % des blessés BAAC et un quart des tués en voiturette.

Le véhicule de tourisme (VT)

En 2025, 2 287 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un VT, soit 70 % de la mortalité routière. Les routes hors agglomération enregistrent 72 % des tués occupants de VT mais 49 % des tués en dehors du VT dans les accidents impliquant un VT.

En 2025, 1 543 occupants de VT ont été tués (soit +25 tués par rapport à 2024), et 5 000 ont été blessés gravement (+ 5 %). Trois quarts des tués sont des hommes.

1 118 occupants de VT ont été sur les routes hors agglomération, soit + 5 % par rapport à 2024. Cette hausse concerne principalement les 25-34 ans (+ 20 tués), les 14-17 ans (+ 19 tués) et les 45-54 ans (+ 15 tués).

En agglomération, la mortalité diminue (- 1 %), notamment chez les 55-64 ans (- 11 tués) et les 25-34 ans (- 10 tués). Elle augmente chez les 14-17 ans (+ 10 tués).

Sur autoroute, le nombre de tués augmente (+ 18 tués), principalement chez les 55-64 ans (+ 10 tués) et les 65-74 ans (+ 7 tués).

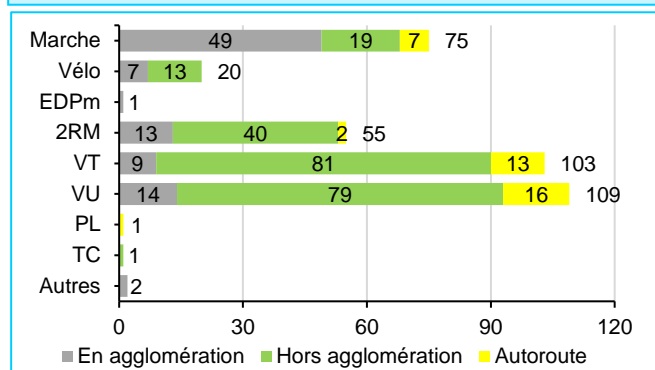
¹ Les blessés en voiturette sont issus des accidents enregistrés par les forces de l'ordre dans les BAAC car il n'y a pas d'estimation MAIS.

En 2025, le nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un véhicule utilitaire (VU), un poids lourd (PL) ou un TC est de 783 tués (dont 623 tués hors du VU, du PL ou du TC), soit 24 % de la mortalité routière.

	2019	2024	2025	Évolution	
				2025-2019	2025-2024
Tués dans acc. VU	300	338	367	+22,3%	+8,6%
Tués dans le VU	98	120	109	+11,2%	-9,2%
Tués dans acc. PL	390	399	404	+3,6%	+1,3%
Tués dans le PL	36	30	42	-6 tués	+12 tués
Tués dans acc. TC	58	53	55	-3 tués	+2 tués
Tués dans le TC	4	7	9	-5 tués	-2 tués

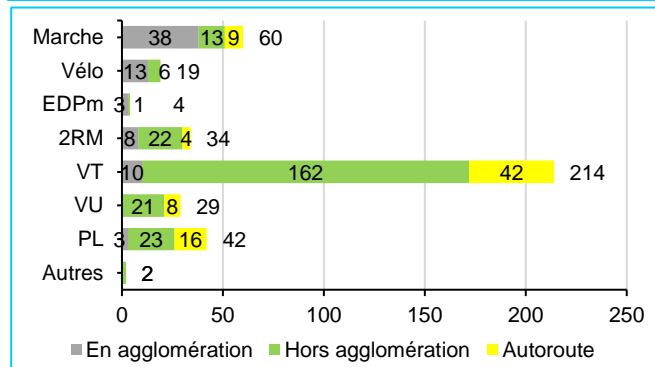
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2025.

Nombre d'usagers tués dans un accident impliquant un VU selon le milieu routier en 2025



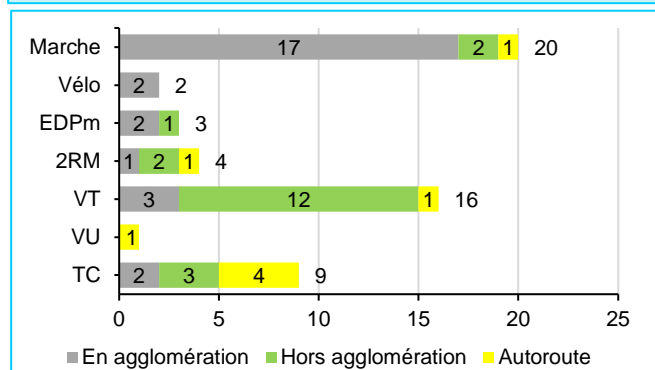
Source : ONISR données définitives 2025.

Nombre d'usagers tués dans un accident impliquant un PL selon le milieu routier en 2025



Source : ONISR données définitives 2025.

Nombre d'usagers tués dans un accident impliquant un TC selon le milieu routier en 2025



Source : ONISR données définitives 2025.

Le véhicule utilitaire (VU)

En 2025, 367 personnes ont été tuées dans un accident mortel impliquant un véhicule utilitaire (VU), soit une hausse de + 8,6 % par rapport à 2024. C'est 11 % de la mortalité routière. Parmi ces tués, 109 étaient dans le VU et 258 se déplacent autrement.

En 2025, 70 % des personnes tuées dans les accidents impliquant un VU sont en-dehors du VU. Parmi ces 258 personnes tuées, 41 % sont des usagers vulnérables avec notamment 75 piétons, 55 usagers de deux-roues motorisé (2RM) et 20 cyclistes. Les occupants de VT représentent 28 % des tués dans les accidents impliquant un VU.

Parmi les 109 tués en VU en 2025, 88 sont des conducteurs. La majorité (7 sur 10) ont entre 25 et 64 ans. Ce sont principalement des hommes (9 sur 10).

Les routes hors agglomération concentrent 63 % des tués dans les accidents de VU. Mais 49 des 75 tués piétons (65 %) décèdent en agglomération.

Le poids lourd (PL)

En 2025, 404 personnes ont été tuées dans un accident mortel impliquant un poids lourd (PL), soit une hausse de + 3,6 % par rapport à 2024. C'est 12 % de la mortalité routière. Parmi ces tués, 42 étaient dans le PL et 362 en dehors.

En 2025, 90 % des personnes tuées dans les accidents impliquant un PL sont en-dehors du PL. Parmi ces 362 personnes tuées, 29 % sont des usagers vulnérables avec notamment 60 piétons, 34 usagers de 2RM et 19 cyclistes. Les occupants de VT représentent 53 % des tués dans les accidents impliquant un PL.

Parmi les 42 tués en PL en 2025, 41 tués sont des conducteurs. La majorité (26 tués) ont entre 45 et 64 ans. Ce sont principalement des hommes (41 tués).

Les routes hors agglomération concentrent 62 % des tués dans les accidents de PL. Mais 38 des 60 tués piétons (63 %) décèdent en agglomération.

Le transport en commun (TC)

En 2025, 55 personnes ont été tuées dans un accident mortel impliquant un transport en commun (TC : autobus ou autocar), soit deux tués de plus par rapport à 2024. Parmi ces tués, 9 étaient dans le TC et 46 en dehors.

Parmi ces 46 personnes tuées, 29 sont des usagers vulnérables avec notamment 20 piétons et 4 usagers de 2RM et 2 cyclistes. On compte 16 tués occupants de VT dans les accidents impliquant un TC.

Parmi ces accidents mortels impliquant un TC, 27 sont en agglomération, 20 sur routes hors agglomération et 8 sur autoroute.

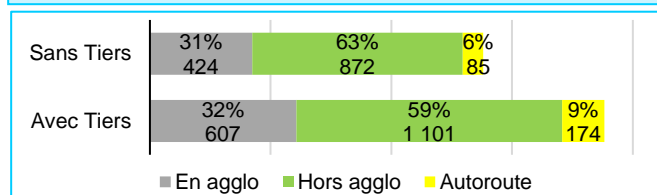
Les accidents sans tiers

En 2025, 1 381 personnes ont été tuées dans un accident sans tiers, soit une hausse de + 6 % par rapport à 2024 et de + 7 % par rapport à 2019.

		2019	2024	2025	Evolution	
					2025-2019	2025-2024
Tués	Avec tiers	1 948	1 889	1 882	-3%	-0,4%
	Sans tiers	1 296	1 304	1 381	+7%	+6%
	Total	3 244	3 193	3 263	+1%	+2%
Blessés graves estimés	Avec tiers	9 537	8 960	9 277	-3%	+4%
	Sans tiers	6 710	6 963	7 474	+11%	+7%
	Total	16 248	15 924	16 751	+3%	+5%

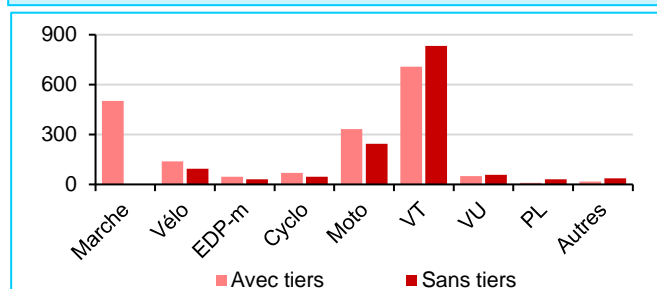
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2025

Répartition des tués dans un accident avec ou sans tiers selon le milieu routier en 2025



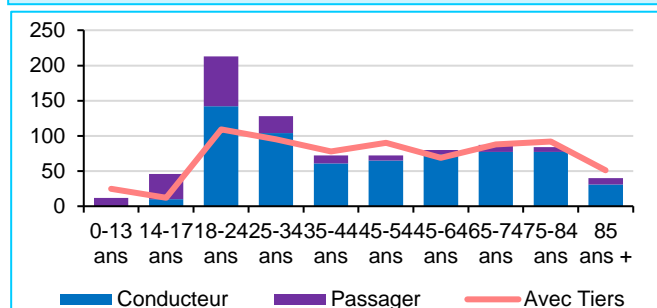
Source : ONISR données définitives 2025

Tués selon le mode de déplacement avec ou sans tiers en 2025



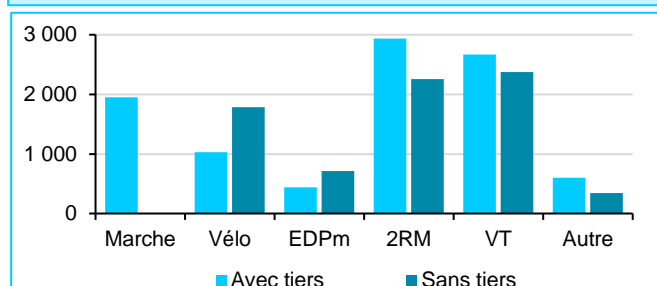
Source : ONISR données définitives 2025

Conducteurs et passagers tués en VT dans un accident sans tiers selon l'âge en 2025



Source : ONISR données définitives 2025

Blessés graves estimés selon le mode de déplacement avec ou sans tiers en 2025



Source : ONISR données définitives 2025

Parmi les 3 263 personnes décédées sur les routes en 2025, 42 % sont tuées dans un accident n'impliquant qu'un seul véhicule, dit « accident sans tiers ». Parmi les 16 751 blessés graves, on estime 7 474 auraient été blessés dans un accident sans tiers, soit 45 % des blessés graves estimés.

Mortalité hors agglomération

Parmi les 1 381 tués, 872 l'ont été sur les routes hors agglomération soit 63 % de la mortalité contre 59 % de la mortalité des personnes impliquées dans un accident avec tiers.

...en véhicule de tourisme...

En 2025, parmi les 1 381 tués dans un accident sans tiers, 834 étaient en véhicule de tourisme (VT), soit 60 % des tués sans tiers.

On compte 292 tués en deux-roues motorisé, (soit 42 % de la mortalité en 2RM) : 245 tués en moto et 47 tués en cyclomoteur.

La part de tués **sans tiers est supérieure à celle avec tiers** : 834 tués en VT sans tiers contre 709 avec tiers, 59 tués en VU sans tiers contre 50 avec tiers, 31 tués dans un PL sans tiers contre 11 avec tiers, 12 tués en quad sans tiers contre 2 avec tiers, 11 tués en tracteur agricole sans tiers contre 2 avec tiers, et 7 tués en autocar/autobus sans tiers contre 2 avec tiers.

La part de tués **sans tiers est inférieure à celle avec tiers** : 292 tués en 2RM sans tiers contre 405 avec tiers, 96 tués en vélo sans tiers contre 139 avec tiers ; 32 tués en EDPm sans tiers contre 47 avec tiers et 1 tué en voiturette sans tiers contre 10 avec tiers.

...des jeunes

En 2025, parmi les 834 tués en VT dans un accident sans tiers, 641 étaient des conducteurs et 193 des passagers. Plus d'un tiers des conducteurs tués (246 tués) avaient entre 18 et 34 ans. Près de la moitié des passagers tués (107 tués) avaient entre 14 et 24 ans.

La part de tués dans les accidents sans tiers augmente avec l'âge, il est de 67 % pour les 18-24 ans et de 81 % pour les 25-34 ans alors qu'il est entre 89 % et 93% pour les 35 ans ou plus.

Les blessés graves estimés

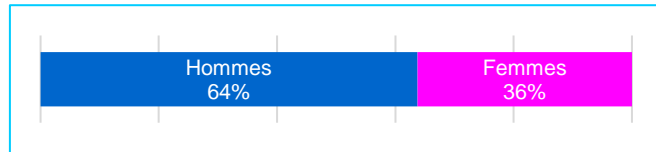
En 2025, parmi les 16 751 blessés graves, 7 474 le sont dans un accident sans tiers, soit 45 % des blessés graves.

Les blessés graves en mobilité douce sont souvent blessés dans des accidents sans tiers : 700 blessés graves en EDPm sans tiers contre 400 avec tiers, 1 800 blessés graves à vélo sans tiers contre 1 000 avec tiers, 2 300 blessés graves en 2RM sans tiers contre 2 900 avec tiers et 2 400 blessés graves en VT sans tiers contre 2 700 avec tiers.

Les tués non présumés responsables

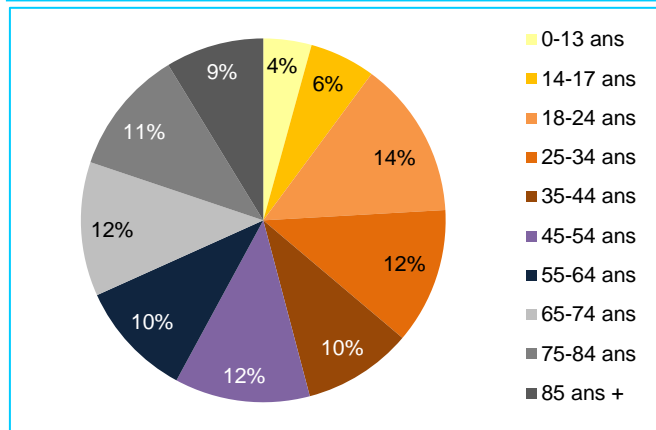
Parmi les 3 263 tués dans un accident en 2025, 1 216 étaient non présumés responsables soit 37 % de la mortalité.

Répartition des tués non présumés responsables par sexe en 2025



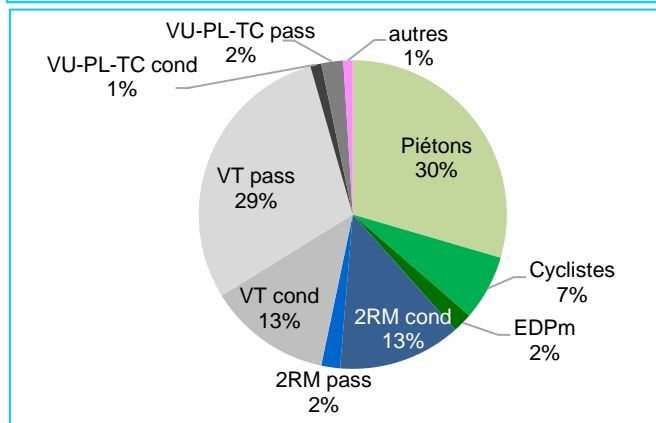
Source : ONISR données définitives 2025

Répartition des tués non présumés responsables par âge en 2025



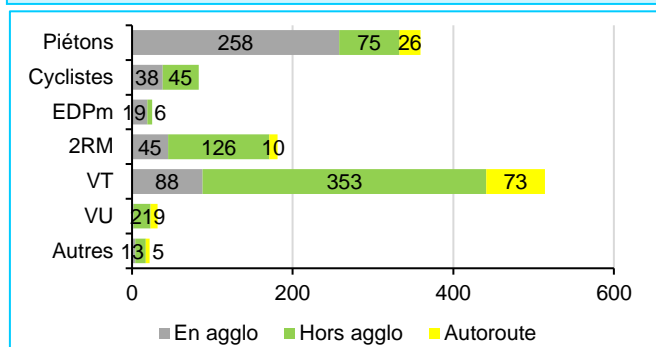
Source : ONISR données définitives 2025

Répartition des tués non présumés responsables par mode de déplacement en 2025



Source : ONISR données définitives 2025

Nombre de tués non présumés responsables par mode de déplacement et milieu routier en 2025



Source : ONISR données définitives 2025

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.

Parmi les 3 263 tués en 2025, 63 % étaient présumés responsables de leur accident, 4 % étaient victimes non responsables mais le PR n'a pas survécu, et 33 % étaient victimes non responsables alors que leur PR a survécu à l'accident.

1 216 personnes non présumées responsables sont décédées (64 % sont des hommes), dont 122 alors que leur présumé responsable est également décédé et 1 071 alors que leur présumé responsable est vivant.

Selon l'âge

En 2025, 24 % des victimes tuées non présumées responsables ont moins de 25 ans. 32 % des victimes tuées non présumées responsables ont 65 ans ou plus : 20 % ont 75 ans ou plus.

Des victimes usagers vulnérables

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

- 30 % de piétons ;
- 7 % de cyclistes ;
- 2 % d'EDPm ;
- 13 % de conducteurs et 2 % de passagers de 2RM ;
- 13 % de conducteurs et 29 % de passagers de VT ;
- 1 % de conducteurs et 2 % de passagers de VU ou PL.

Ainsi, 34 % des tués non présumés responsables sont des passagers de véhicules.

Les usagers vulnérables (piétons, cyclistes, EDPm, 2RM), aussi bien conducteurs que passagers, représentent 53 % des tués non présumés responsables.

Sur des routes hors agglomération

En 2025, parmi les 1 216 personnes décédées non présumées responsables, 639 ont été tuées sur une route hors agglomération (53 %), 454 personnes ont été tuées en agglomération (37 %) et 123 ont été tuées sur autoroute (10 %).

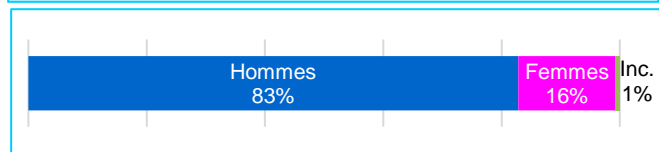
29 % des personnes tuées non présumées responsables étaient des occupants de VT sur une route hors agglomération. 21 % des personnes tuées non présumées responsables étaient des piétons en agglomération.

Les personnes non présumées responsables sont tuées à 81 % dans des accidents avec tiers. Ce taux est de 61 % chez les usagers de véhicules carrossés.

Les présumés responsables d'accidents mortels

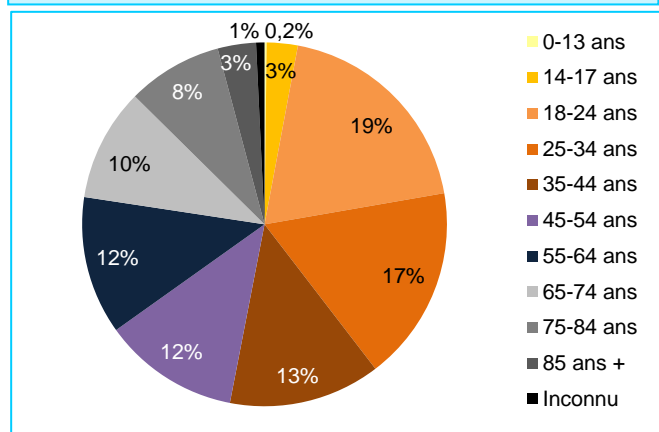
En 2025, 3 235 personnes étaient présumées responsables d'un accident mortel dont 2 047 sont décédées, soit 63 % des PR.

Répartition des présumés responsables d'accidents mortels par sexe en 2025



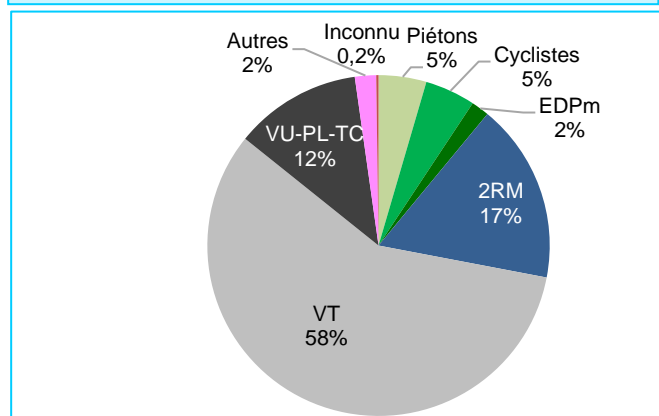
Source : ONISR données définitives 2025

Répartition des présumés responsables d'accidents mortels par âge en 2025



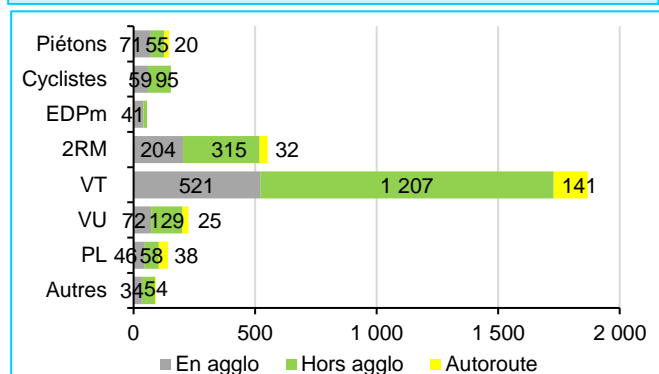
Source : ONISR données définitives 2025

Répartition des présumés responsables d'accidents mortels par mode en 2025



Source : ONISR données définitives 2025

Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode et milieu routier en 2025



Source : ONISR données définitives 2025

Des hommes

En 2025, 3 235 usagers ont été identifiés comme présumés responsables (PR) d'accidents mortels, dont 2 679 étaient des hommes (83 %), 533 étaient des femmes (16 %) et 23 n'étaient pas connus car en fuite non retrouvés (1 %).

Parmi les 3 235 présumés responsables d'accidents mortels, 2 047 sont décédés dans l'accident (1 748 hommes et 299 femmes), 423 sont blessés (dont 338 hommes) et 765 sont indemnes (dont 593 hommes).

Selon l'âge

En 2025, 37 % des présumés responsables d'accidents mortels ont entre 18 et 34 ans.

38 % des présumés responsables d'accidents mortels ont entre 35 et 64 ans.

22 % des présumés responsables d'accidents mortels ont 65 ans ou plus : 11 % ont 75 ans ou plus.

Des PR automobilistes

58 % des présumés responsables d'accidents mortels se déplaçaient en véhicule de tourisme, 17 % en 2RM, 12 % en véhicule lourd (VU, PL ou TC), 5 % à pied, 5 % en vélo et 2 % en EDPm.

Parmi les présumés responsables d'accidents mortels, 3 082 sont des conducteurs de véhicule : 2 575 hommes (dont 64 % sont décédés) et 484 femmes (dont 52 % 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 43 % des PR hommes conducteurs de VT survivent à l'accident, contre 51 % des PR femmes conductrices de VT.

Sur des routes hors agglomération

En 2025, parmi les 3 235 présumés responsables d'accidents mortels, 1 927 ont eu leur accident sur une route hors agglomération (60 %), 1 048 en agglomération (32 %) et 260 sur autoroute (8 %).

37 % des présumés responsables d'accidents mortels conduisaient un VT sur une route hors agglomération.

Les présumés responsables d'accidents mortels sont à 59 % dans un accident avec tiers. Surtout, les présumés responsables en véhicule volumineux : les PR en VU (76 %), les PR en PL (78 %) et les PR en TC (80 %).

À l'inverse, les présumés responsables d'accidents mortels en véhicule non carrossé sont à 55 % dans un accident sans tiers, notamment pour les PR en vélo (62 %), pour les PR en EDPm (56 %) et les PR en moto (52 %).

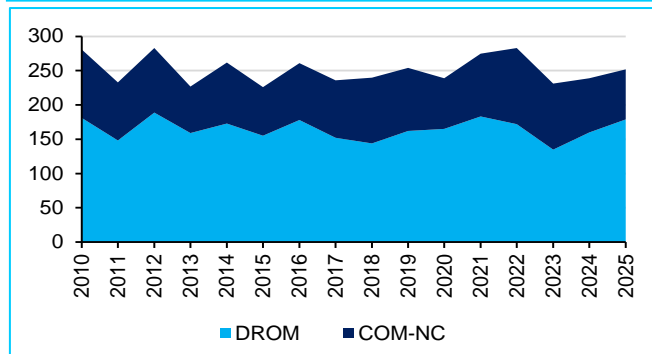
Les Outre-mer

En 2025, 252 personnes ont été tuées sur les routes des outre-mer, soit une tendance à la hausse de + 5 % par rapport à 2024 et en légère baisse de -1 % par rapport à 2019.

	2019	2024	2025	Evolution	
				2025-2019	2025-2024
Accidents BAAC	2 824	3 344	3 256	+15%	-2,6%
Tués à 30 jours	254	239	252	-0,8%	+5,4%
Blessés BAAC	3 675	4 300	4 218	+15%	-1,9%

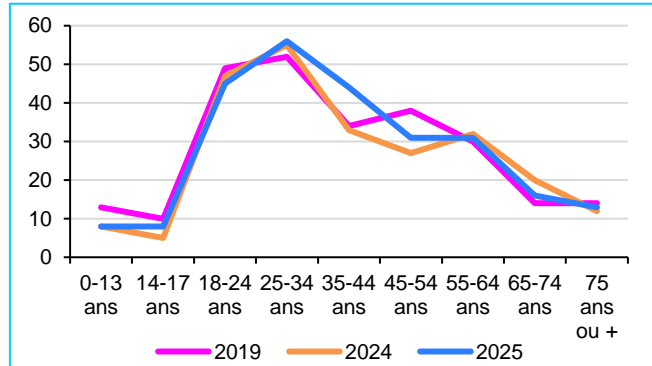
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2025

Évolution du nombre de tués sur les routes d'outre-mer depuis 2010



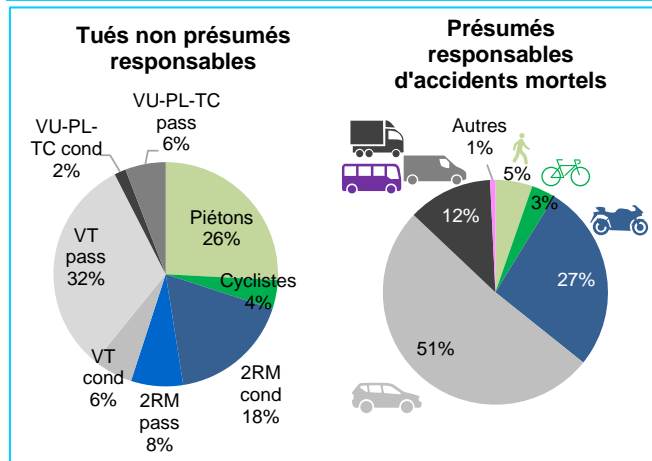
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2025

Nombre de tués selon la tranche d'âge en outre-mer en 2019, 2024 et 2025



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2025

Tués non PR et PR d'accidents mortels selon le mode de déplacement en outre-mer en 2025



Source : ONISR données définitives 2025

Une mortalité en hausse

La mortalité routière est en hausse outre-mer : 252 tués en 2025 contre 239 tués en 2024, soit + 13 tués.

Le nombre de blessés enregistrés par les forces de l'ordre est en baisse de - 1,9 % par rapport à 2024 mais en hausse de + 15 % par rapport à 2019.

En 2025, les outre-mer comptent **87 tués pour un million d'habitants (t/Mhab)**, ce qui est équivalent à la moyenne 2021-2025 (89 t/Mhab.) mais reste élevé comparé à la France métropolitaine (49 t/Mhab.).

La hausse en 2025 est portée par la hausse de la mortalité dans les départements et régions d'outre-mer (DROM) avec 179 tués en 2025 contre 160 en 2024. La mortalité dans les collectivités d'outre-mer et en Nouvelle-Calédonie (COM-NC) est en baisse avec 73 tués contre 79 tués en 2024.

4 tués sur 10 ont entre 18 et-34 ans

16 enfants âgés de **moins de 18 ans** sont décédés en 2025, contre 13 tués en 2024 et 23 tués en 2019.

La mortalité routière des **jeunes adultes de 18-34 ans** se maintient à un niveau élevé : 101 tués en 2025 contre 102 tués en 2024, 82 tués en 2023 et 101 tués en 2019.

La mortalité des **35-64 ans** est en hausse : 106 tués en 2025 contre 92 tués en 2024 et 102 en 2019.

La mortalité des seniors de **65 ans et plus** est en baisse par rapport à 2024 : 29 tués en 2025 soit 3 tués en moins, un bilan équivalent à 2019 (+1 tué). Les seniors restent toujours beaucoup moins représentés qu'en France métropolitaine.

En 2025, 81 % des tués sont des **hommes** et 75 % des blessés hospitalisés (BH) enregistrés dans le fichier BAAC.

Présumés responsables et victimes

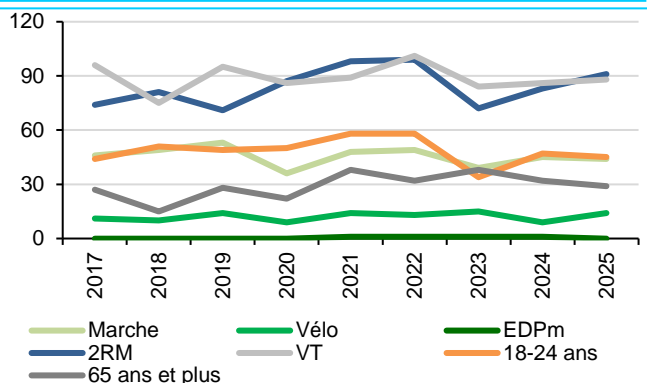
Parmi les 252 personnes décédées, 132 sont décédées dans l'accident qu'elles ont causé et 120 n'étaient pas responsables de l'accident. 26 % des personnes décédées non responsables sont piétons, 29 % sont conducteurs de véhicules et 45 % sont passagers. **55 % sont des usagers vulnérables** (piétons, cyclistes, EDPm, deux roues-motorisés).

263 personnes sont identifiées comme présumées responsables d'accidents mortels (132 sont décédées, 51 blessées et 80 indemnes). 51 % sont conducteurs de véhicule de tourisme, 27 % de deux-roues motorisé, 12 % de véhicule utilitaire, poids lourd, autobus ou autocar.

91 % des présumés responsables (PR) d'accidents mortels sont des hommes.

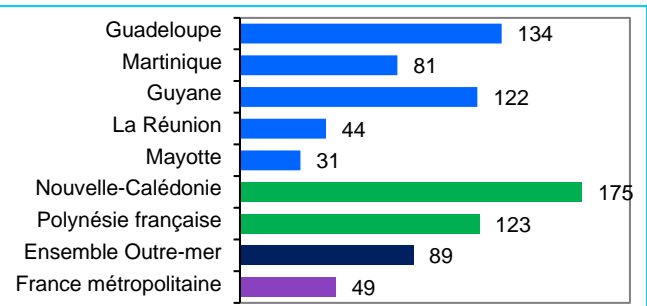
Les principaux facteurs d'accidents mortels sont l'alcool (40 %), la vitesse (34 %) et les stupéfiants (24 %).

Évolution du nombre de tués selon certains modes et certaines tranches d'âge outre-mer depuis 2017



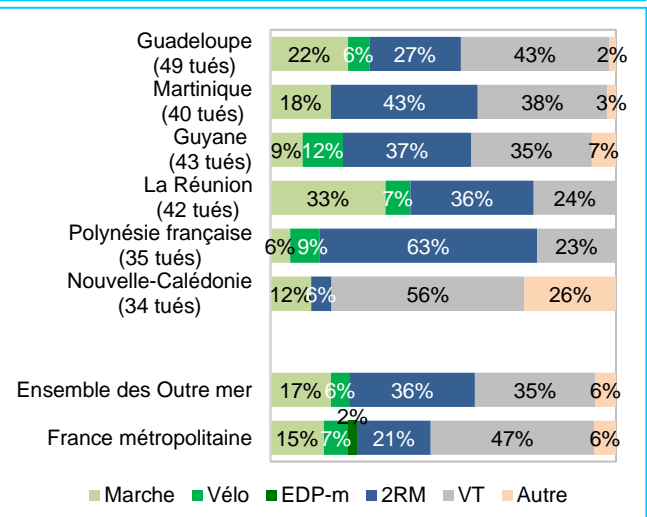
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2025

Mortalité moyenne annuelle par million d'habitants Outre-mer (période 2021-2025)



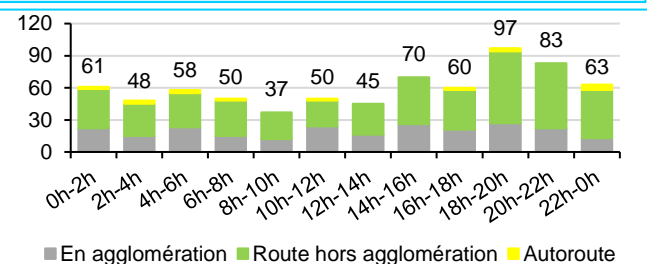
Source : ONISR données définitives 2021-2025

Répartition de la mortalité routière 2025 par territoire d'outre-mer selon le mode de déplacement



Source : ONISR données définitives 2025

Répartition des tués outre-mer selon l'heure et le milieu routier pour la période 2023-2025



Source : ONISR données définitives 2023-2025

Deux tiers des tués en 2RM et en VT

En 2025, la mortalité en **deux-roues motorisé**, qui représente plus du tiers de la mortalité routière outre-mer, est en hausse par rapport à 2024 (91 usagers tués contre 83 tués en 2024), et à 2019 (+ 28 %). Le **non-port du casque** concerne un tiers des décès en deux-roues motorisé.

La mortalité **automobiliste**, qui représente plus du tiers de la mortalité routière outre-mer, augmente par rapport à 2024, avec 88 tués contre 86 tués en 2024. La **ceinture de sécurité** est un enjeu majeur dans les territoires d'outre-mer, où dans plusieurs territoires la moitié voire les trois quarts des personnes décédées ne s'étaient pas attachées.

La mortalité **piétonne** est stable en 2025 par rapport à 2024, avec 44 piétons tués contre 45 tués. Ce sont 9 piétons tués de moins qu'en 2019.

La mortalité à **vélo** augmente en 2025, avec 14 cyclistes tués contre 9 tués en 2024, et retrouve le niveau de 2019.

Les **accidents seuls** concernent 39 % de la mortalité (89 tués), 28 % dans les DROM et 53 % dans les COM-NC.

Des territoires plus à risque...

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

Sur la période 2021-2025, 89 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 148 t/Mhab dans les autres outre-mer.

La variabilité territoriale est présentée ci-contre en moyenne sur cette période. Les territoires les plus à risque sont : la Nouvelle-Calédonie (175 t/Mhab), la Guadeloupe (134 t/Mhab), la Polynésie française (123 t/Mhab) et la Guyane (122 t/Mhab).

...avec plus d'usagers de 2RM

La répartition des décès selon le mode de déplacement met en évidence des parts très différentes selon les territoires.

Alors que la part moyenne représentée par les décès en 2RM est de 36 % sur l'ensemble des Outre-mer, soit 15 points de plus qu'en France métropolitaine, ce ratio est le plus bas en Nouvelle-Calédonie (6 %) et en Guadeloupe (27 %). Dans les autres territoires, il est équivalent ou supérieur : à La Réunion (36 %), en Guyane (37 %), en Martinique (43 %) et en Polynésie française (63 %). La Nouvelle-Calédonie (56 % des tués en VT) et la Polynésie française (63 % des tués en 2RM) font exception avec respectivement des parts de tués en VT et en 2RM bien supérieures à celles des autres territoires.

Sur les routes hors agglomération

À l'instar de la France métropolitaine, on observe sur les territoires d'outre-mer un enjeu de sécurité routière hors agglomération (hors autoroute) avec 64 % des tués.

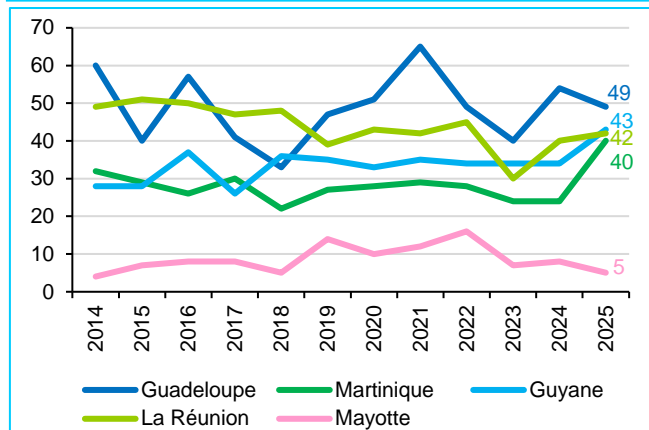
Les départements et régions d'outre-mer

En 2025, 179 personnes ont été tuées sur les routes des départements et régions d'outre-mer, soit une hausse de + 12 % par rapport à 2024 et de + 10 % par rapport à 2019.

	2019	2024	2025	Evolution	
				2025-2019	2025-2024
Accidents BAAC	2 273	2 851	2 729	+20%	-4%
Tués à 30 jours	162	160	179	+10%	+12%
Blessés BAAC	2 953	3 672	3 555	+20%	-3%

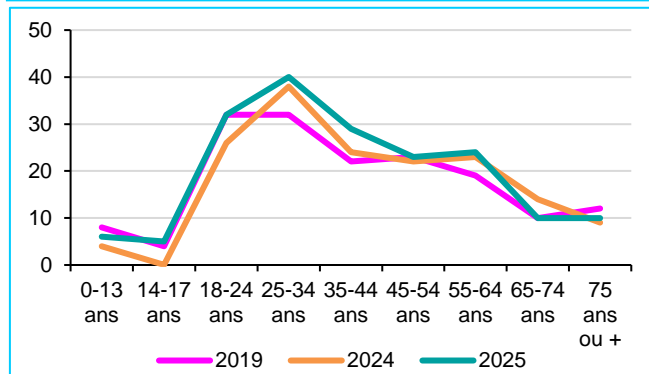
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2025

Évolution du nombre de tués dans les DROM entre 2014 et 2025



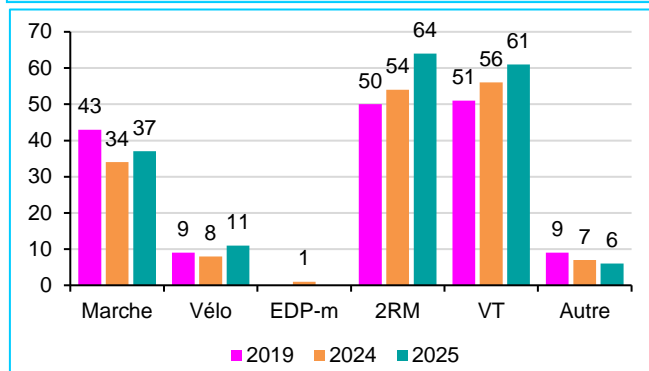
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2025

Nombre de tués selon la classe d'âge dans les DROM en 2019, 2024 et 2025



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2025

Nombre de tués selon le mode de déplacement dans les DROM en 2019, 2024 et 2025



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2025

Une mortalité en hausse

La mortalité routière est en hausse dans les départements et régions d'outre-mer (DROM). Elle passe ainsi de 160 tués en 2024 à 179 tués en 2025.

Le nombre de blessés enregistrés par les forces de l'ordre est en baisse de - 3 % par rapport à 2024 mais en hausse de + 20 % par rapport à 2019.

En 2025, les départements et régions d'outre-mer comptent **79 tués pour un million d'habitants**, ce chiffre est équivalent à la moyenne sur la période 2021-2025 (73 t/M hab.) mais reste élevé comparé à la France métropolitaine (49 t/Mhab.).

La hausse est portée par la hausse de la mortalité en Martinique (+ 16 tués par rapport à 2024) et par celle de la Guyane (+ 9 tués). En revanche la mortalité en Guadeloupe est en baisse avec 49 tués en 2025 contre 54 tués en 2024.

4 tués sur 10 ont entre 18 et 34 ans

En 2025, la mortalité augmente par rapport à 2024 pour tous les âges sauf les seniors. 72 tués ont entre **18 et 34 ans**, un bilan en hausse de + 8 tués par rapport à 2024. 76 tués ont entre **35 et 64 ans** (+ 7 tués). 11 tués ont **moins de 18 ans** (+ 7 tués).

20 tués sont âgés de **65 ans ou plus**, un bilan en baisse par rapport à 2024 (- 3 tués).

Par rapport à 2019, la mortalité est aussi en hausse : on compte 119 tués âgés entre 25 et 64 ans en 2025, soit + 23 tués par rapport à 2019, alors que le nombre de tués des autres âges est soit stable, soit en baisse.

En Martinique et en Guyane, une grande partie des tués a entre 18 et 34 ans (respectivement 50 % et 40 % des tués).

Un tiers des tués en 2RM, un tiers en VT

Avec 64 tués, la mortalité en **deux-roues motorisé (2RM)** est supérieure à celle de 2024 (+ 10 tués) et de 2019 (+ 14 tués). Elle représente 36 % des tués de 2025, cette part était de 34 % en 2024 et de 31 % en 2019. En Martinique et à La Réunion, une grande partie des tués sont des usagers de 2RM (respectivement 43 % et 36 %).

En 2025, 61 occupants de **véhicules de tourisme (VT)** ont été tués, ce nombre est supérieur à celui de 2024 (+ 5 tués) et de 2019 (+ 10 tués). Ils représentent 34 % des tués en 2025 ; cette part était de 35 % en 2024 et de 31 % en 2019. En Guadeloupe, 43 % des tués sont des occupants de VT.

Après une baisse en 2023, le nombre de tués à pied repart à la hausse avec 37 tués en 2025. Ce bilan est toutefois inférieur à 2019 (- 6 tués). La part de la marche dans la mortalité est de 21 % en 2025 comme en 2024 et contre 27 % en 2019. En 2025, la part des tués à pied est de 33 % à La Réunion.

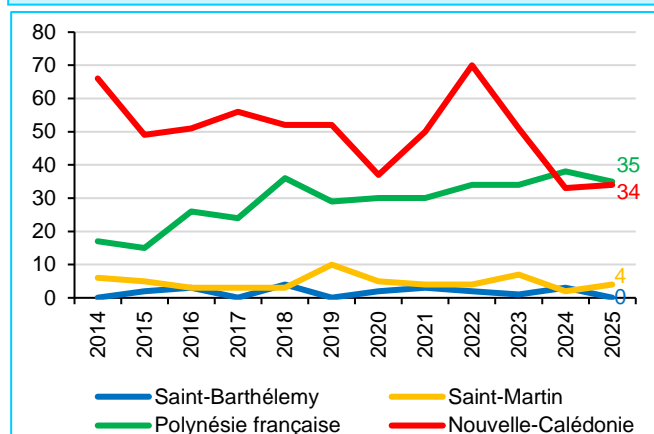
Les collectivités d'outre-mer et la Nouvelle-Calédonie

En 2025, 73 personnes ont été tuées sur les routes des collectivités d'outre-mer ou en Nouvelle-Calédonie, soit une baisse de - 8 % par rapport à 2024 et de - 21 % par rapport à 2019.

	2019	2024	2025	Evolution	
				2025-2019	2025-2024
Accidents BAAC	551	493	527	-4%	+7%
Tués à 30 jours	92	79	73	-21%	-8%
Blessés BAAC	722	628	663	-8%	+6%

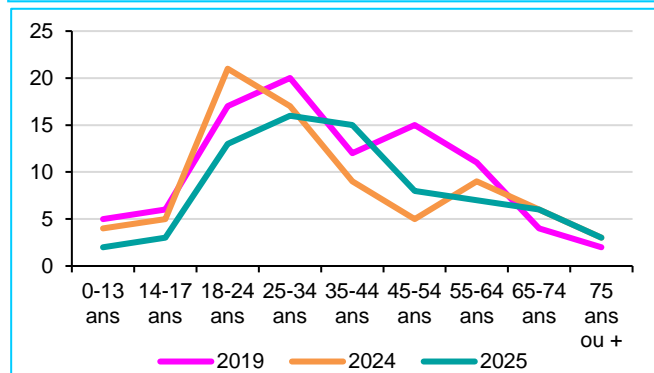
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2025

Évolution du nombre de tués dans les COM-NC entre 2014 et 2025



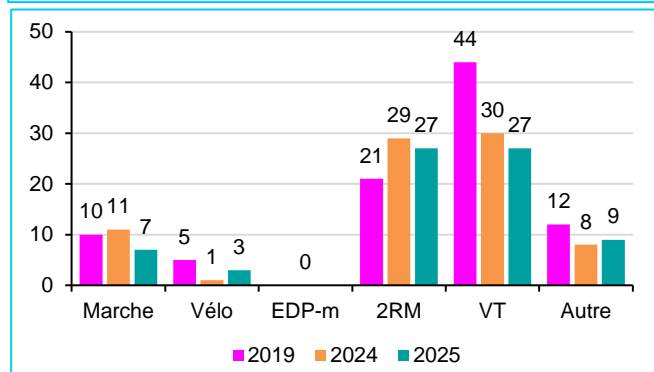
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2025

Nombre de tués selon la classe d'âge dans les COM-NC en 2019, 2024 et 2025



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2025

Nombre de tués selon le mode de déplacement dans les COM-NC en 2019, 2024 et 2025



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2025

Une mortalité en baisse

La mortalité routière est en baisse dans les **collectivités d'outre-mer et en Nouvelle-Calédonie (COM-NC)**. Elle passe ainsi de 79 tués en 2024 à 73 tués en 2025, dont 45 % en Polynésie française et 44 % en Nouvelle-Calédonie.

Le nombre de blessés enregistrés par les forces de l'ordre est en hausse de + 6 % par rapport à 2024 mais en baisse de - 8 % par rapport à 2019.

En 2025, les collectivités d'outre-mer et la Nouvelle-Calédonie comptent **120 tués pour un million d'habitants**, ce chiffre est inférieur à la moyenne sur la période 2021-2025 (148 t/M hab.) mais reste élevé comparé à la France métropolitaine (49 t/Mhab.).

La mortalité baisse en Polynésie française, à Saint-Barthélemy et à Wallis-et-Futuna (respectivement chacun - 3 tués par rapport à 2024). En revanche, elle est plus forte à Saint-Martin et en Nouvelle-Calédonie (respectivement + 2 tués et + 1 tué par rapport à 2024).

4 tués sur 10 ont entre 18 et 34 ans

En 2025, 29 tués ont entre **18 et 34 ans**, un bilan en baisse de - 9 tués par rapport à 2024. 30 tués ont entre **35 et 64 ans**, en hausse de + 7 tués.

5 tués ont **moins de 18 ans**, en baisse de - 4 tués.

9 tués sont âgés de **65 ans ou plus**, un bilan stable par rapport à 2024.

Par rapport à 2019, la mortalité est aussi en baisse (- 19 tués), principalement parmi les moins de 35 ans : 34 tués au total en 2025, soit - 14 tués.

Les 18-34 ans représentent 46 % des tués en Polynésie française mais 35 % des tués en Nouvelle-Calédonie.

Un tiers des tués en 2RM, un tiers en VT

Avec 27 tués, la mortalité en **deux-roues motorisés (2RM)**, est inférieure à celle de 2024 (- 2 tués) mais supérieure à celle de 2019 (+ 6 tués). Elle représente 37 % des tués de 2025, comme en 2024 et cette part est de 23 % en 2019.

En 2025, 27 occupants de **véhicules de tourisme (VT)** ont été tués, un nombre inférieur à celui de 2024 (- 3 tués) et à celui de 2019 (- 17 tués). La mortalité en VT représente 37 % des tués en 2025. Cette part était de 38 % en 2024 et de 48 % en 2019.

Le nombre de tués à pied est en baisse avec 7 tués en 2025 (- 4 tués par rapport à 2024). La part de la marche dans la mortalité est de 10 % en 2025 contre 14 % en 2024 et 11 % en 2019.

81 % de la mortalité des 2RM en COM-NC concerne la Polynésie française. 70 % de la mortalité des VT en COM-NC concerne la Nouvelle-Calédonie.





Atlas territorial

Les régions de France métropolitaine	28
Auvergne-Rhône-Alpes	28
Bourgogne-Franche-Comté	30
Bretagne	32
Centre-Val de Loire	34
Corse	36
Grand Est	38
Hauts-de-France	40
Ile-de-France	42
Normandie	44
Nouvelle-Aquitaine	46
Occitanie	48
Pays de la Loire	50
Provence-Alpes-Côte d'Azur	52
Les territoires d'Outre-Mer	54

Auvergne-Rhône-Alpes

Sources : ONISR données définitives 2025, Insee, population des départements 2025 estimée au 1er janvier 2026, grille communale de densité au 1er janvier 2025 et population municipale du RP 2022.

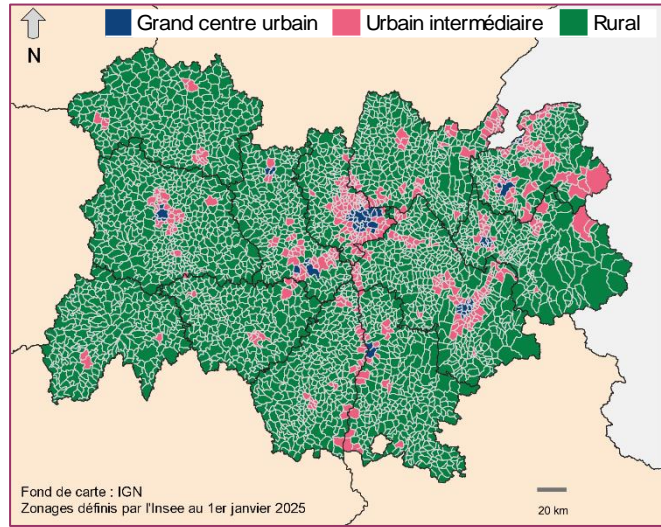
Chiffres clés en 2025

Part de population		
8 270 088 habitants	Grand centre urbain	29%
	Urbain intermédiaire	37%
	Rural	34%
Part de tués		
396 tués	Grand centre urbain	12%
	Urbain intermédiaire	31%
	Rural	58%



64 tués 27 tués **11 tués** **88 tués** **175 tués**

Densité des communes dans la région d'Auvergne-Rhône-Alpes en 2025

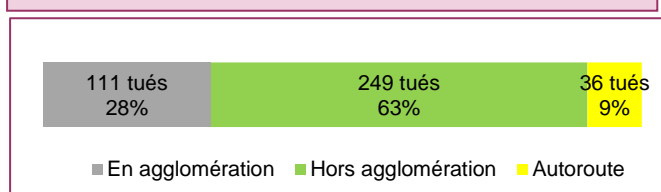


	Nombre de tués				Ecart		
	2010	2019	2024	2025	2025-2010	2025-2019	2025-2024
Total	492	451	413	396	-96	-55	-17
18-24 ans	105	87	76	79	-26	-8	+3
65 ans +	95	118	117	103	+8	-15	-14

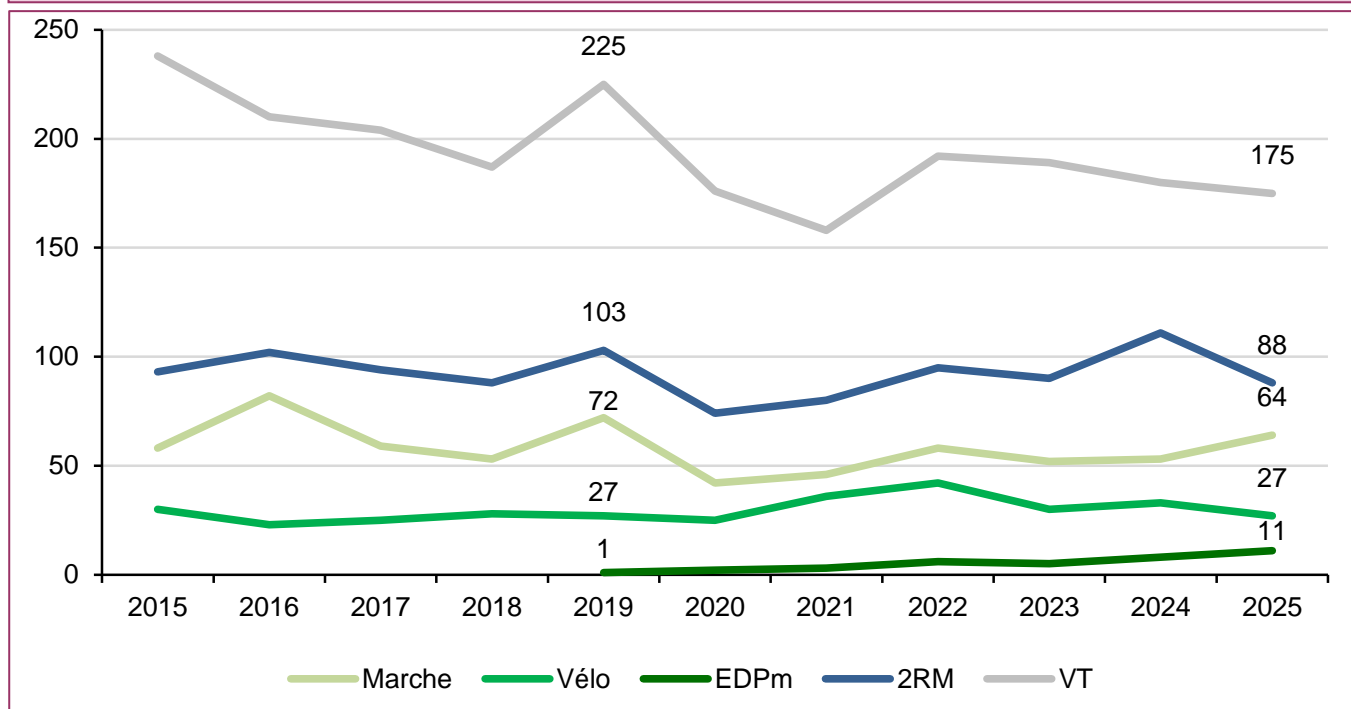
Marche	68	72	53	64	-4	-8	+11
Vélo	22	27	33	27	+5	+0	-6
EDPm	0	1	8	11	+11	+10	+3
2RM	107	103	111	88	-19	-15	-23
VT	263	225	180	175	-88	-50	-5
Autre	32	23	28	31	-1	+8	+3

Moyenne de tués 2021-2025 par million d'habitants de	
Auvergne-Rhône-Alpes	France métropolitaine
48	48
105	95
61	59

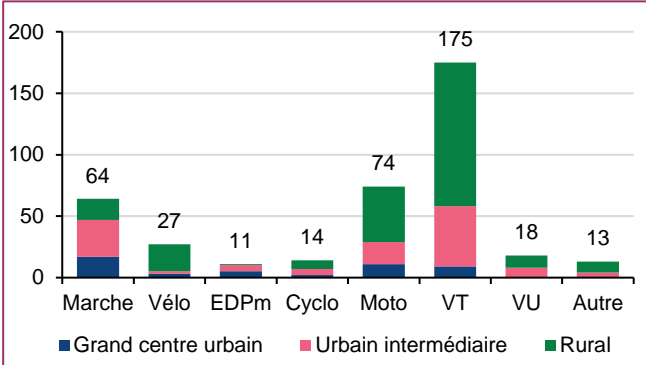
Nombre de tués selon le milieu routier en 2025



Évolution du nombre de tués selon le mode de déplacement de 2015 à 2025

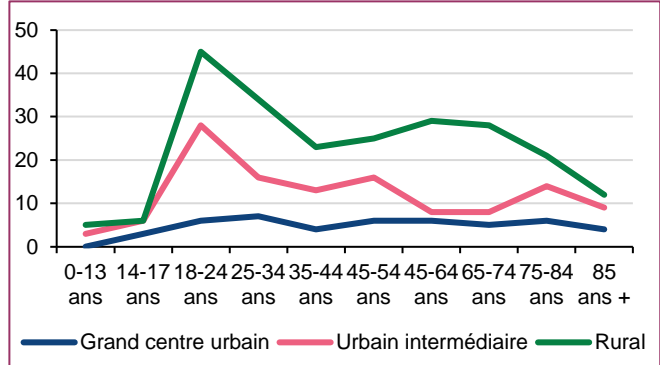


Répartition des personnes tuées selon le mode et le niveau de densité des communes en 2025



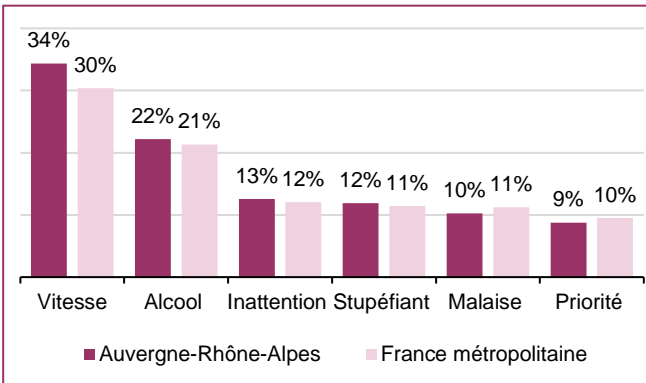
Tués	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	Autre
Grand centre urbain	17	3	5	2	11	9	0	0
Urbain intermédiaire	30	2	5	5	18	49	8	0
Rural	17	22	1	7	45	117	10	0
Total	64	27	11	14	74	175	18	0

Nombre de tués selon la tranche d'âge et le niveau de densité des communes en 2025

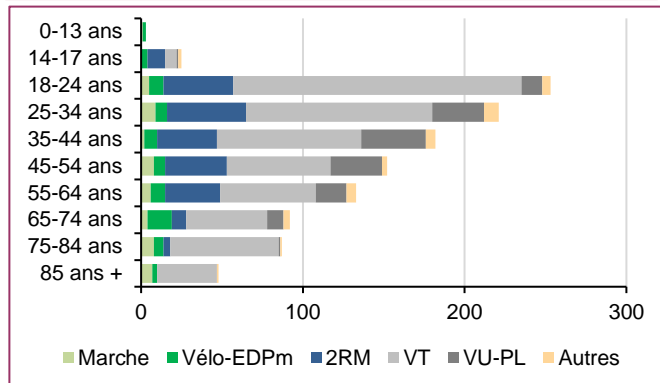


Tués	Ages									
	0-13	14-17	18-24	25-34	35-44	45-54	45-64	65-74	75-84	85 +
Grand centre urbain	0	3	6	7	4	6	6	5	6	4
Urbain intermédiaire	3	6	28	16	13	16	8	8	14	9
Rural	5	6	45	34	23	25	29	28	21	12
Total	8	15	79	57	40	47	43	41	41	25

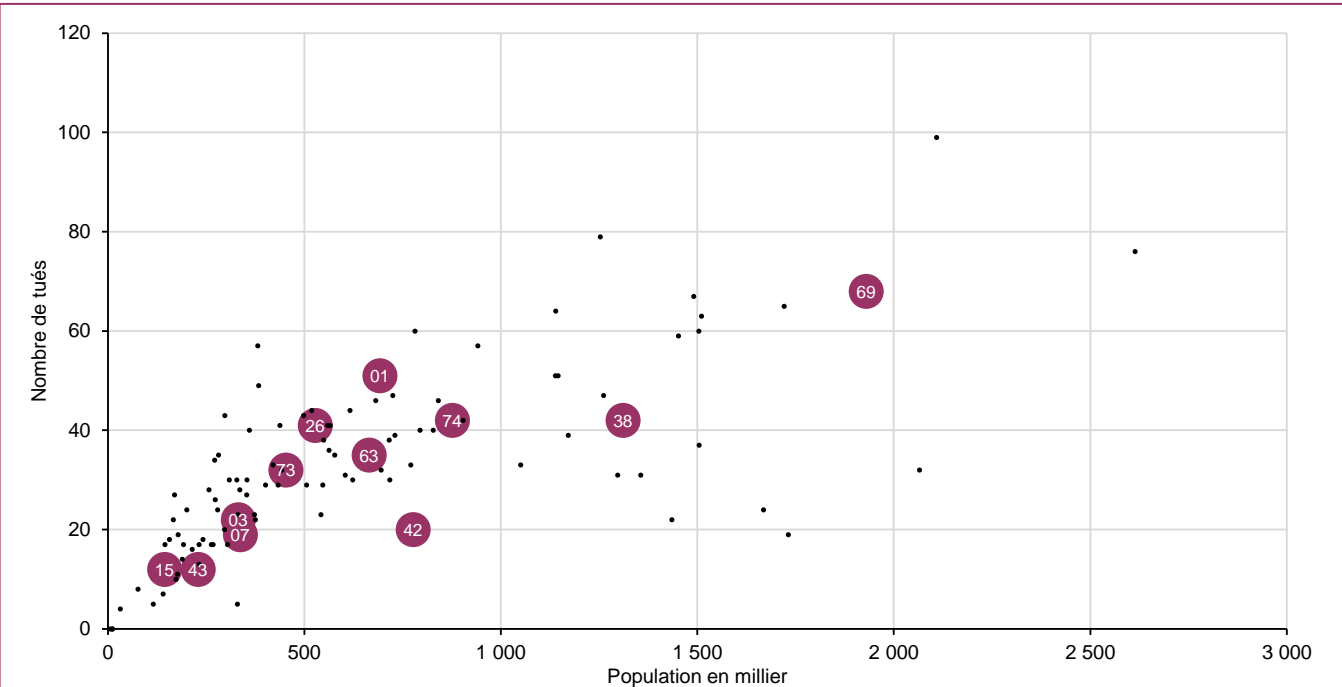
Facteurs principaux d'accidents mortels en moyenne pour la période 2023-2025



Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode et âge pour la période 2023-2025



Nombre de tués comparé au nombre d'habitants de chaque département de France en 2025
Les pastilles représentent les départements de la région Auvergne-Rhône-Alpes



Bourgogne-Franche-Comté

Sources : ONISR données définitives 2025, Insee, population des départements 2025 estimée au 1er janvier 2026, grille communale de densité au 1^{er} janvier 2025 et population municipale du RP 2022.

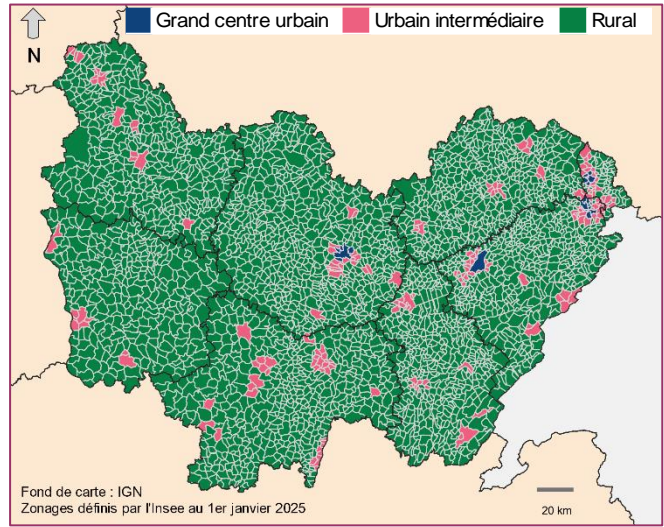
Chiffres clés en 2025

		Part de population	
2 796 878 habitants	Grand centre urbain	17%	
	Urbain intermédiaire	30%	
	Rural	53%	
		Part de tués	
189 tués	Grand centre urbain	21%	
	Urbain intermédiaire	77%	
	Rural	2%	



20 tués 15 tués 4 tués 38 tués 98 tués

Densité des communes dans la région de Bourgogne-Franche-Comté en 2025

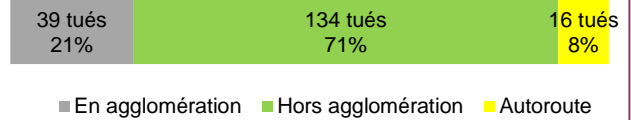


	Nombre de tués				Ecart		
	2010	2019	2024	2025	2025-2010	2025-2019	2025-2024
Total	254	207	175	189	-65	-18	+14
18-24 ans	60	32	30	31	-29	-1	+1
65 ans +	48	65	47	59	+11	-6	+12

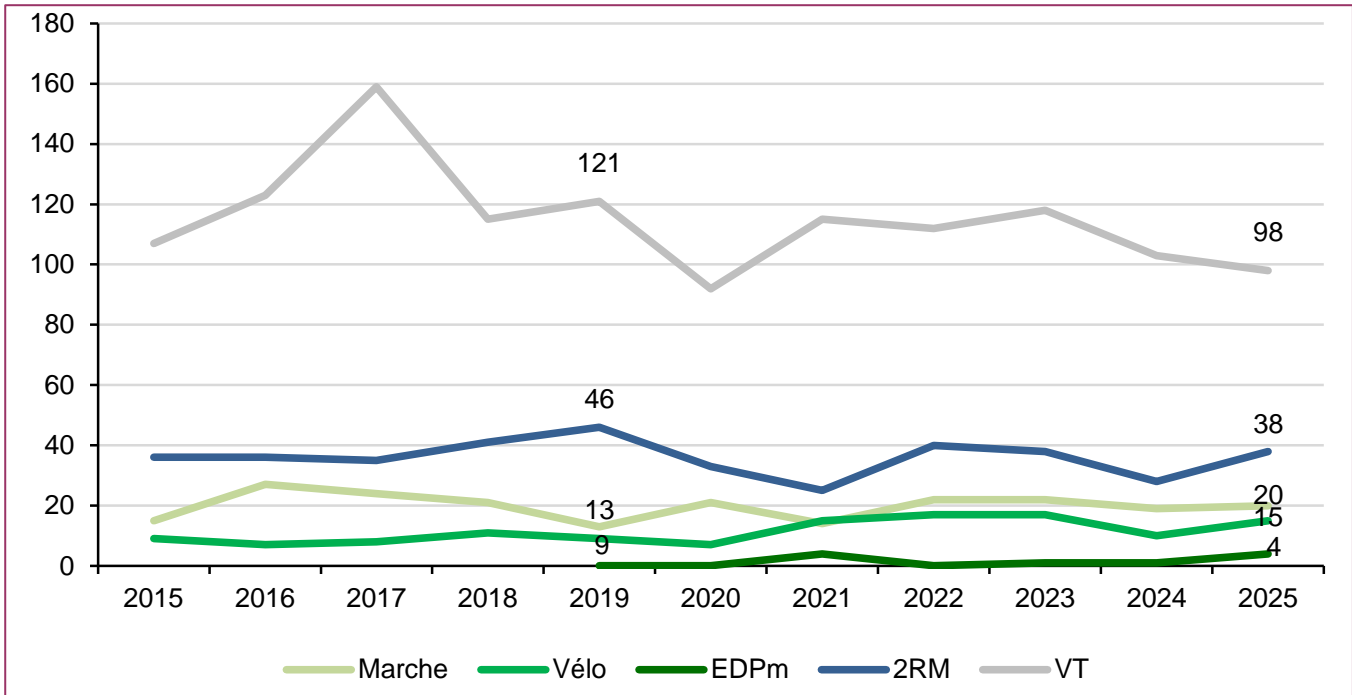
Marche	24	13	19	20	-4	+7	+1
Vélo	5	9	10	15	+10	+6	+5
EDPm	0	0	1	4	+4	+4	+3
2RM	34	46	28	38	+4	-8	+10
VT	163	121	103	98	-65	-23	-5
Autre	28	18	14	14	-14	-4	+0

Moyenne de tués 2021-2025 par million d'habitants de	
Bourgogne-Franche-Comté	France métropolitaine
70	48
152	95
90	59

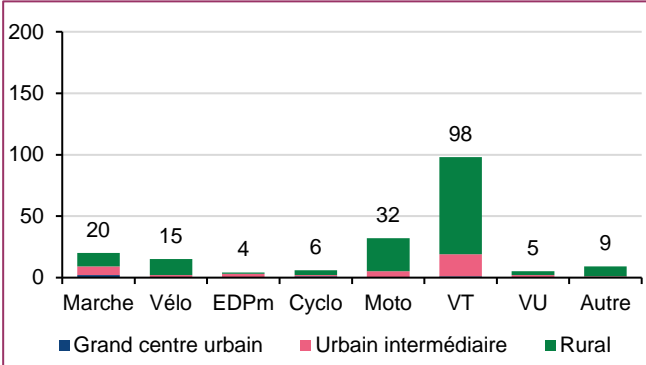
Nombre de tués selon le milieu routier en 2025



Évolution du nombre de tués selon le mode de déplacement de 2015 à 2025

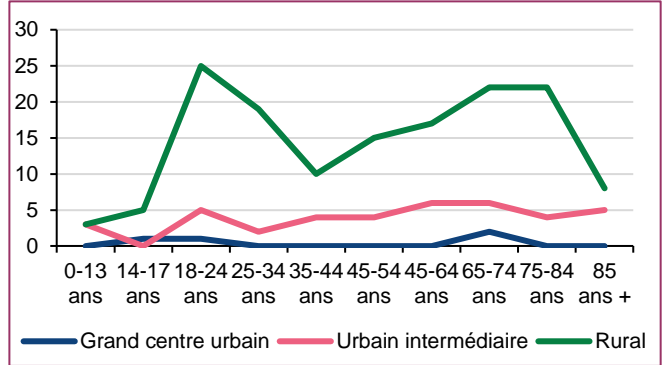


Répartition des personnes tuées selon le mode et le niveau de densité des communes en 2025



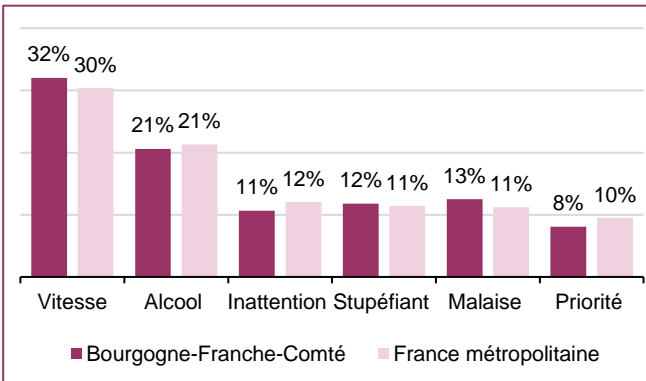
Tués	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	Autre
Grand centre urbain		2	0	1	0	1	0	0
Urbain intermédiaire	7	2	3	1	5	18	2	1
Rural	11	13	1	4	27	79	3	8
Total	20	15	4	6	32	98	5	9

Nombre de tués selon la tranche d'âge et le niveau de densité des communes en 2025

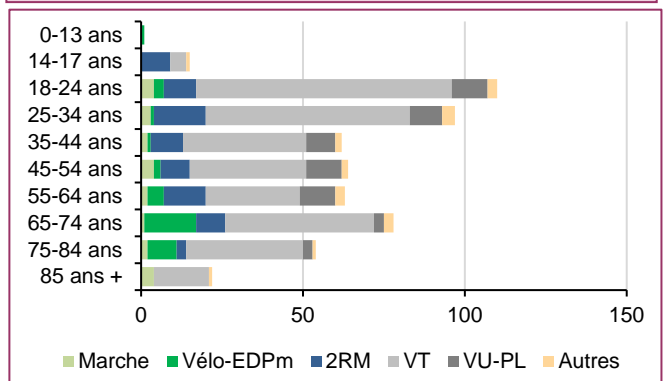


Tués	Ages									
	0-13	14-17	18-24	25-34	35-44	45-54	45-64	65-74	75-84	85 +
Grand centre urbain	0	1	1	0	0	0	0	2	0	0
Urbain intermédiaire	3	0	5	2	4	4	6	6	4	5
Rural	3	5	25	19	10	15	17	22	22	8
Total	6	6	31	21	14	19	23	30	26	13

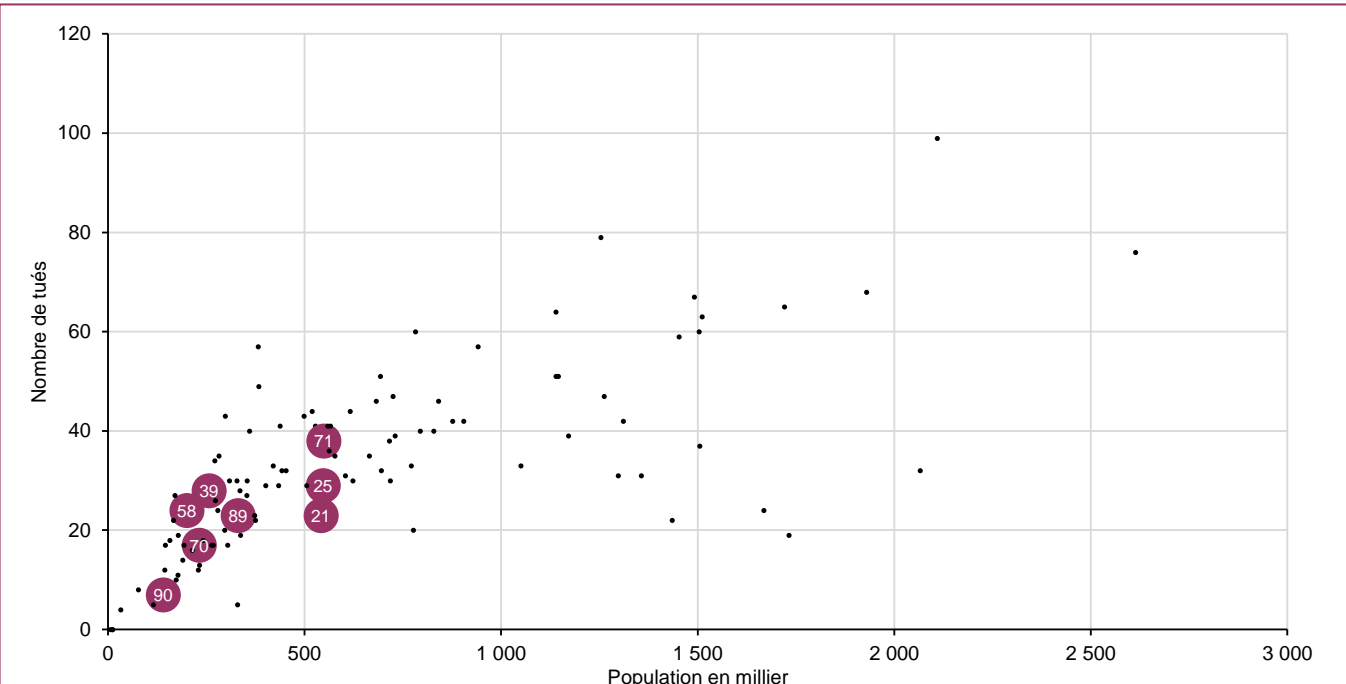
Facteurs principaux d'accidents mortels en moyenne pour la période 2023-2025



Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode et âge pour la période 2023-2025



Nombre de tués comparé au nombre d'habitants de chaque département de France en 2025
Les pastilles représentent les départements de la région Bourgogne-Franche-Comté



Bretagne

Sources : ONISR données définitives 2025, Insee, population des départements 2025 estimée au 1er janvier 2026, grille communale de densité au 1er janvier 2025 et population municipale du RP 2022.

Chiffres clés en 2025

		Part de population	
3 489 252 habitants	Grand centre urbain	21%	
	Urbain intermédiaire	27%	
	Rural	52%	
		Part de tués	
192 tués	Grand centre urbain	9%	
	Urbain intermédiaire	20%	
	Rural	70%	

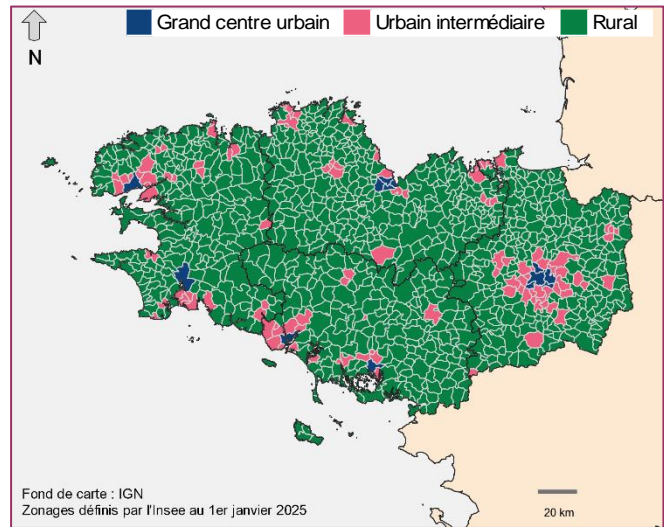


35 tués 30 tués 5 tués 31 tués 83 tués

	Nombre de tués				Ecart		
	2010	2019	2024	2025	2025-2010	2025-2019	2025-2024
Total	183	171	171	192	+9	+21	+21
18-24 ans	40	29	24	23	-17	-6	-1
65 ans +	41	51	50	40	-1	-11	-10

Marche	24	37	20	35	+11	-2	+15
Vélo	7	11	23	30	+23	+19	+7
EDPm	0	0	0	5	+5	+5	+5
2RM	49	30	37	31	-18	+1	-6
VT	94	83	79	83	-11	+0	+4
Autre	9	10	12	8	-1	-2	-4

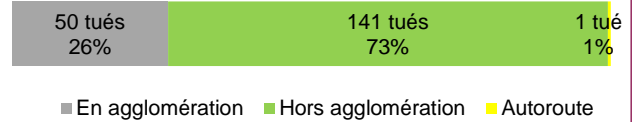
Densité des communes dans la région de Bretagne en 2025



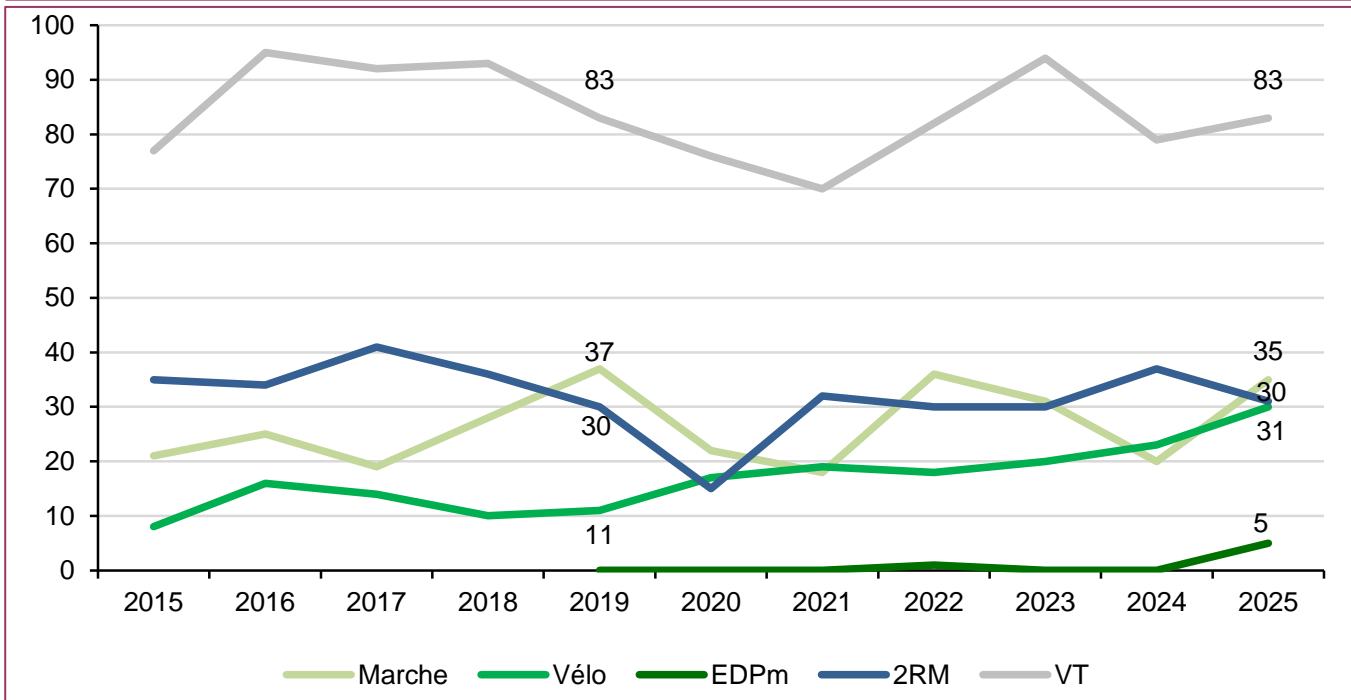
Moyenne de tués 2021-2025 par million d'habitants de

	Bretagne	France métropolitaine
	50	48
	92	95
	68	59

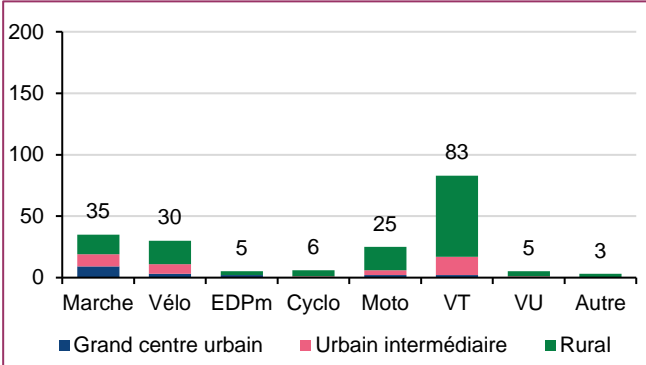
Nombre de tués selon le milieu routier en 2025



Évolution du nombre de tués selon le mode de déplacement de 2015 à 2025

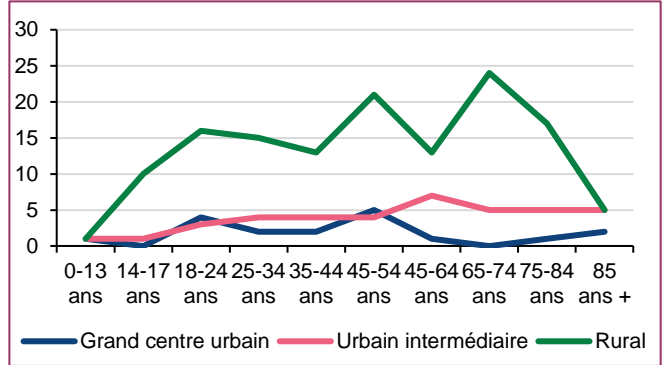


Répartition des personnes tuées selon le mode et le niveau de densité des communes en 2025



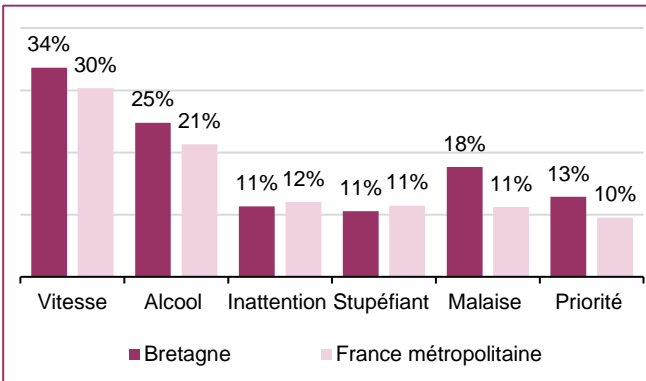
Tués	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	Autre
Grand centre urbain	9	3	2	0	2	2	0	0
Urbain intermédiaire	10	8	0	1	4	15	1	0
Rural	16	19	3	5	19	66	4	3
Total	35	30	5	6	25	83	5	3

Nombre de tués selon la tranche d'âge et le niveau de densité des communes en 2025

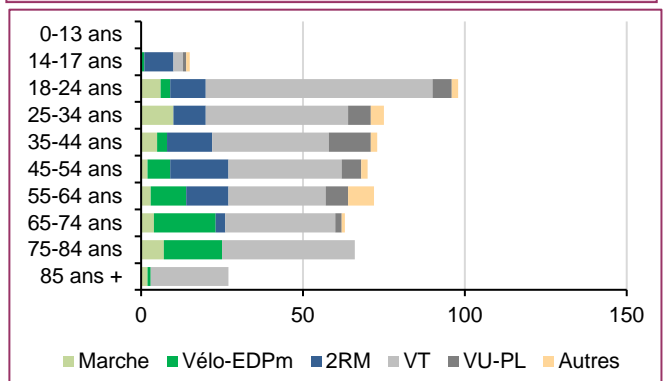


Tués	Ages									
	0-13	14-17	18-24	25-34	35-44	45-54	45-64	65-74	75-84	85 +
Grand centre urbain	1	0	4	2	2	5	1	0	1	2
Urbain intermédiaire	1	1	3	4	4	4	7	5	5	5
Rural	1	10	16	15	13	21	13	24	17	5
Total	3	11	23	21	19	30	21	29	23	12

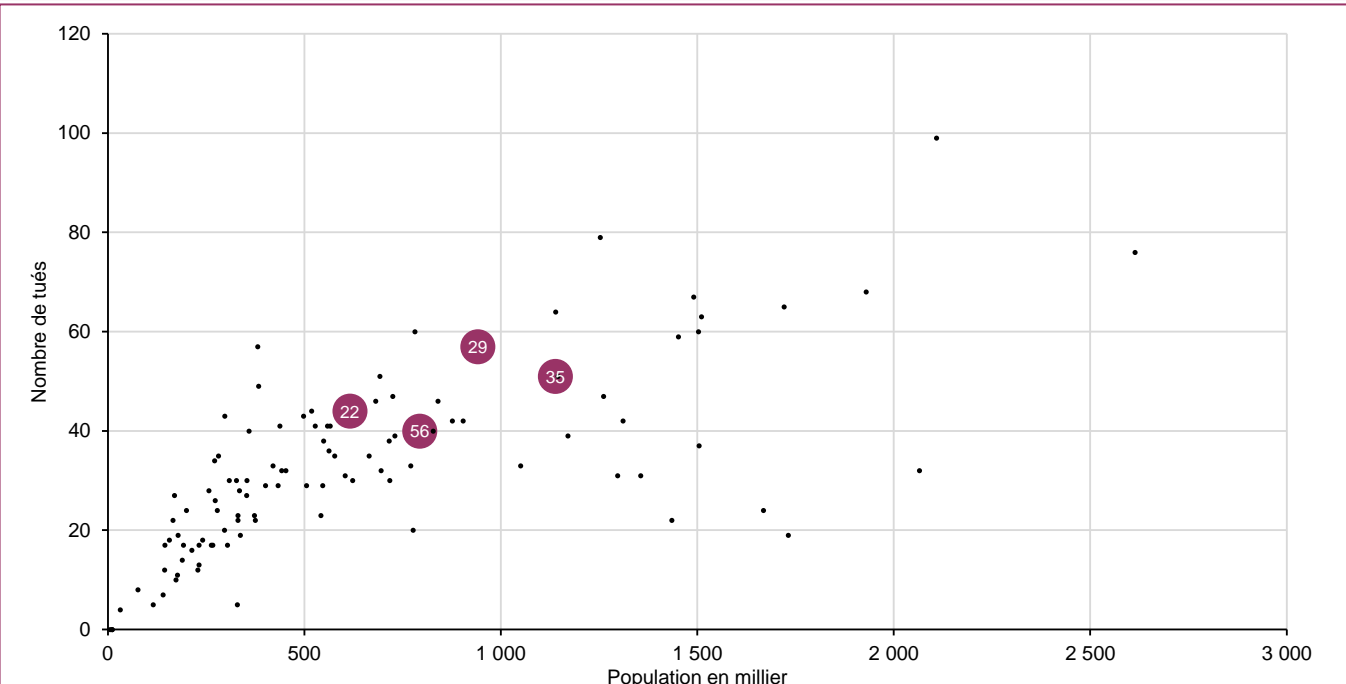
Facteurs principaux d'accidents mortels en moyenne pour la période 2023-2025



Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode et âge pour la période 2023-2025



Nombre de tués comparé au nombre d'habitants de chaque département de France en 2025
Les pastilles représentent les départements de la région Bretagne



Centre-Val de Loire

Sources : ONISR données définitives 2025, Insee, population des départements 2025 estimée au 1er janvier 2026, grille communale de densité au 1er janvier 2025 et population municipale du RP 2022.

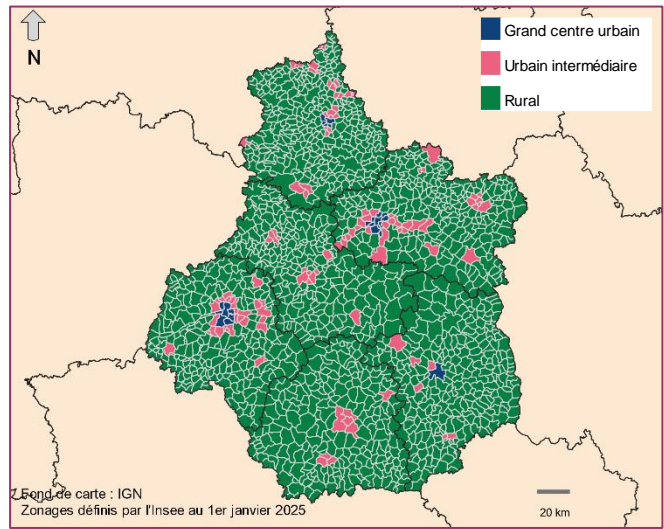
Chiffres clés en 2025

		Part de population	
2 588 306 habitants	Grand centre urbain		24%
	Urbain intermédiaire		28%
	Rural		47%
		Part de tués	
157 tués	Grand centre urbain		8%
	Urbain intermédiaire		22%
	Rural		69%



10 tués **13 tués** **3 tués** **31 tués** **92 tués**

Densité des communes dans la région Centre-Val de Loire en 2025

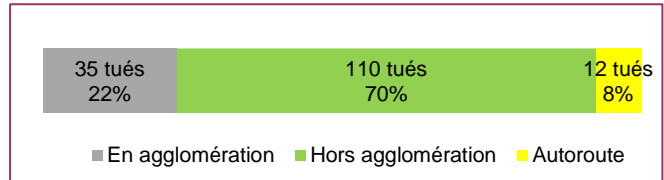


	Nombre de tués				Ecart		
	2010	2019	2024	2025	2025-2010	2025-2019	2025-2024
Total	230	163	170	157	-73	-6	-13
18-24 ans	45	29	29	31	-14	+2	+2
65 ans +	43	40	44	55	+12	+15	+11

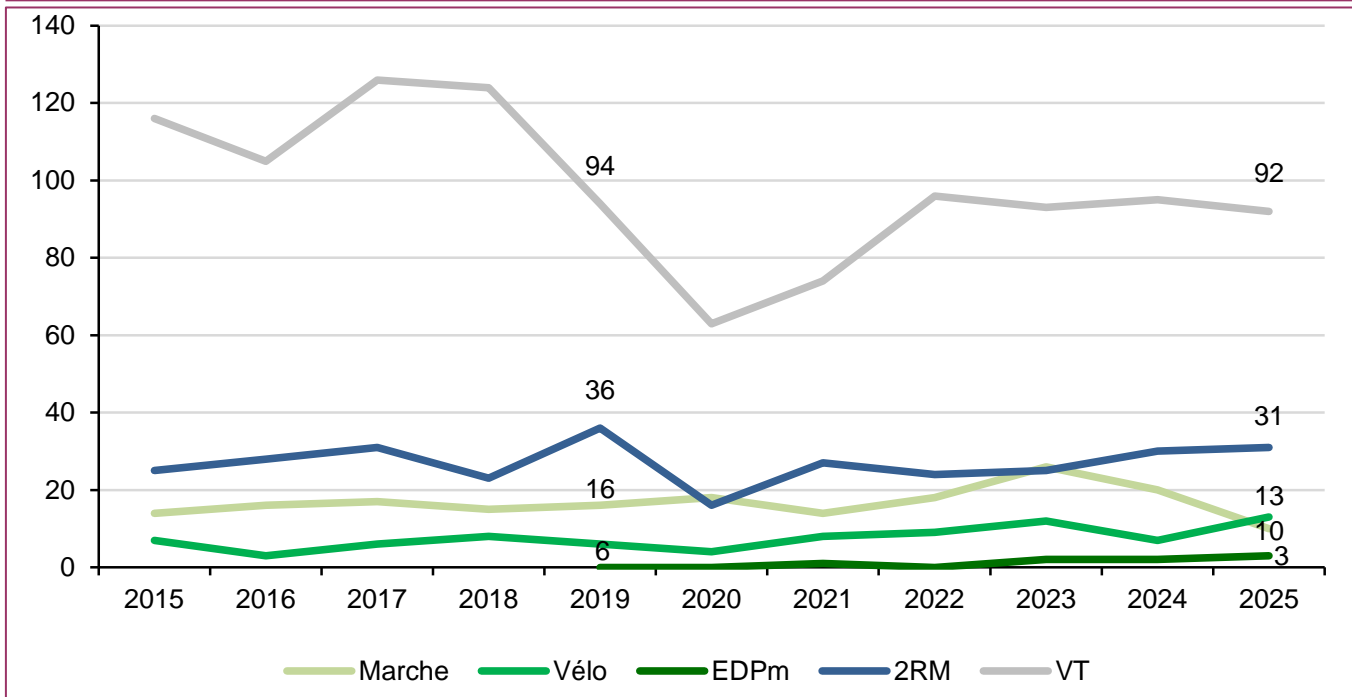
Marche	21	16	20	10	-11	-6	-10
Vélo	8	6	7	13	+5	+7	+6
EDPm	0	0	2	3	+3	+3	+1
2RM	48	36	30	31	-17	-5	+1
VT	135	94	95	92	-43	-2	-3
Autre	18	11	16	8	-10	-3	-8

Moyenne de tués 2021-2025 par million d'habitants de	
Centre-Val de Loire	France métropolitaine
62	48
132	95
65	59

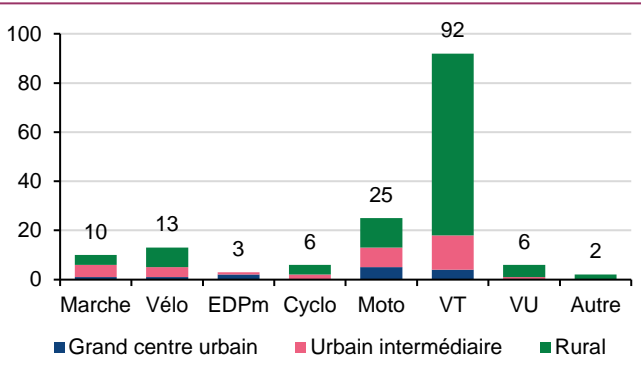
Nombre de tués selon le milieu routier en 2025



Évolution du nombre de tués selon le mode de déplacement de 2015 à 2025

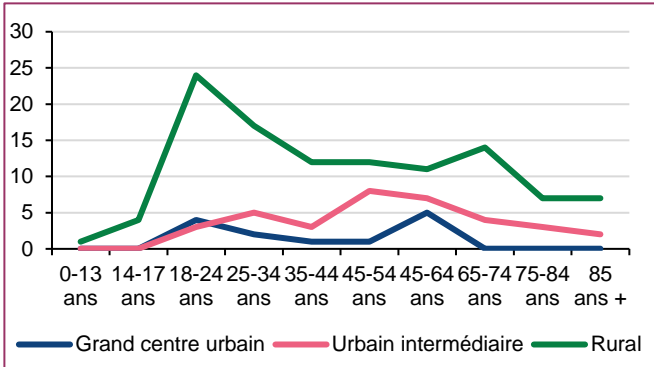


Répartition des personnes tuées selon le mode et le niveau de densité des communes en 2025



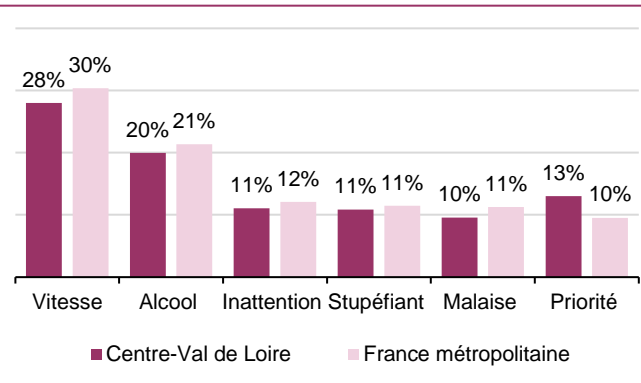
Tués	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	Autre
Grand centre urbain		1	1	2	0	5	4	0
Urbain intermédiaire		5	4	1	2	8	14	1
Rural		4	8	0	4	12	74	5
Total	10	13	3	6	25	92	6	2

Nombre de tués selon la tranche d'âge et le niveau de densité des communes en 2025

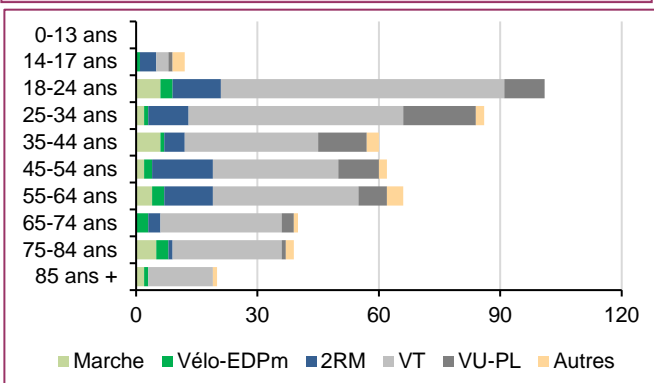


Tués	Ages										
	0-13	14-17	18-24	25-34	35-44	45-54	45-64	65-74	75-84	85+	
Grand centre urbain	1	0	4	2	2	5	1	0	1	2	
Urbain intermédiaire	1	1	3	4	4	4	7	5	5	5	
Rural	1	10	16	15	13	21	13	24	17	5	
Total	3	11	23	21	19	30	21	29	23	12	

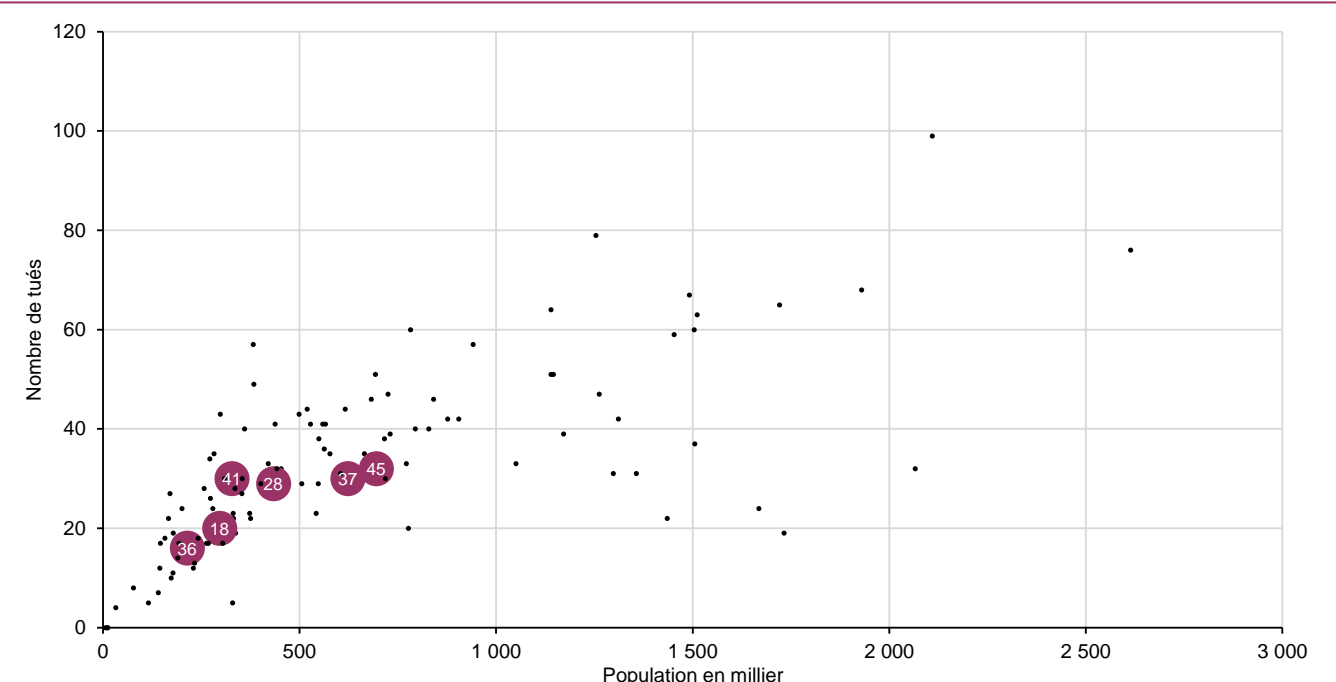
Facteurs principaux d'accidents mortels en moyenne pour la période 2023-2025



Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode et âge pour la période 2023-2025



Nombre de tués comparé au nombre d'habitants de chaque département de France en 2025
Les pastilles représentent les départements de la région Centre-Val de Loire



Corse

Sources : ONISR données définitives 2025, Insee, population des départements 2025 estimée au 1er janvier 2026, grille communale de densité au 1er janvier 2025 et population municipale du RP 2022.
 * Il n'y a pas d'autoroute en Corse.

Chiffres clés en 2025

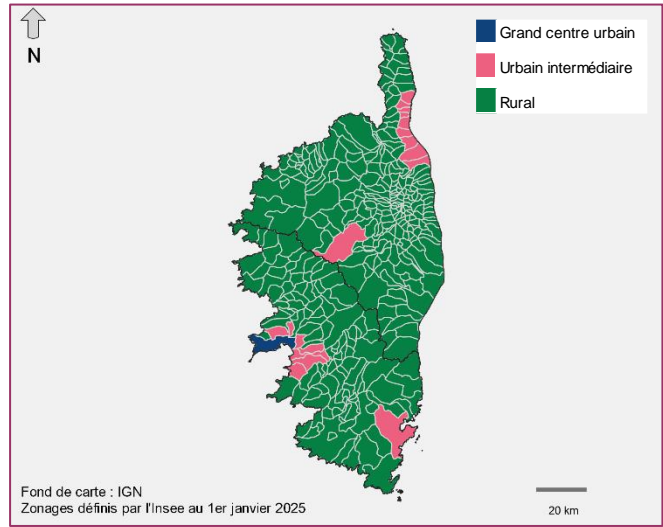
		Part de population	
362 253 habitants	Grand centre urbain		21%
	Urbain intermédiaire		36%
	Rural		42%
		Part de tués	
24 tués	Grand centre urbain		4%
	Urbain intermédiaire		13%
	Rural		83%



	Nombre de tués				Ecart		
	2010	2019	2024	2025	2025-2010	2025-2019	2025-2024
Total	36	30	41	24	-12	-6	-17
18-24 ans	5	3	4	2	-3	-1	-2
65 ans +	8	9	3	7	-1	-2	+4

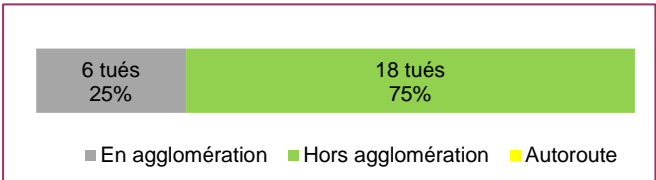
Marche	3	2	0	0	-3	-2	+0
Vélo	0	1	5	1	+1	+0	-4
EDPm	0	0	1	1	+1	+1	+0
2RM	7	6	16	6	-1	+0	-10
VT	23	18	19	16	-7	-2	-3
Autre	3	3	0	0	-3	-3	+0

Densité des communes dans la région Corse en 2025

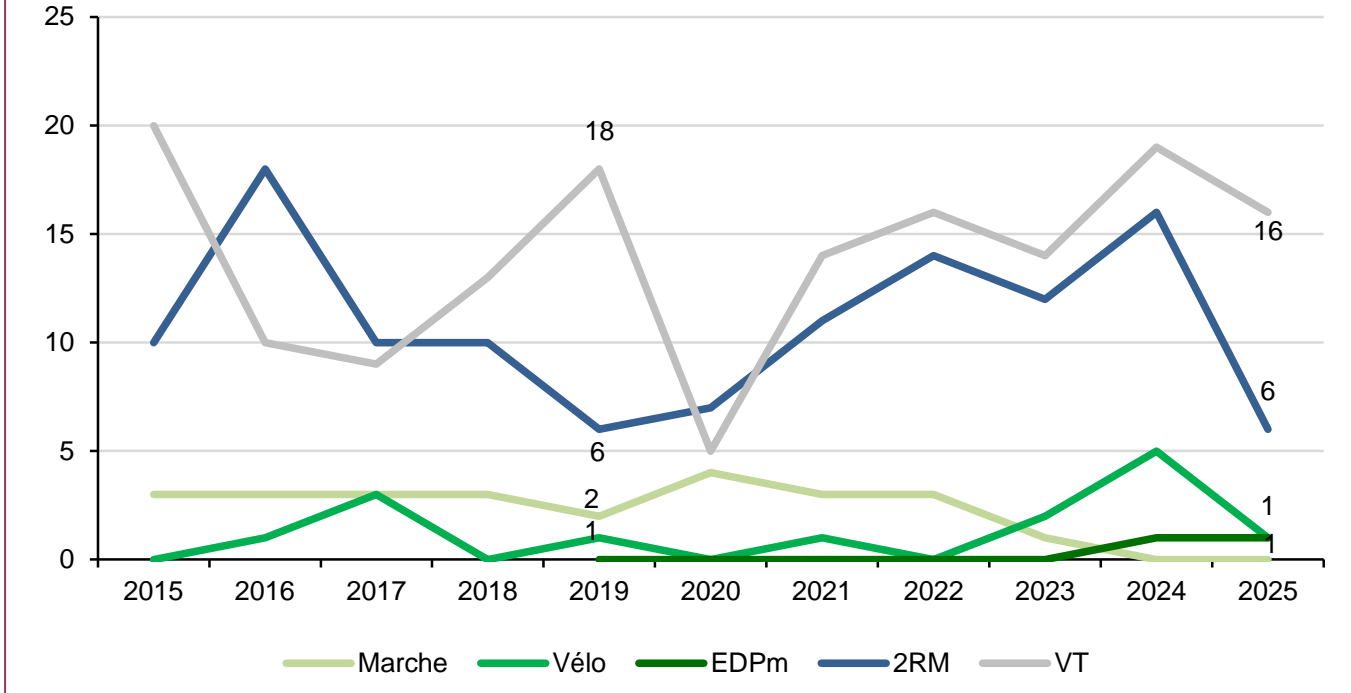


Moyenne de tués 2021-2025 par million d'habitants de	
Corse	France métropolitaine
91	48
191	95
107	59

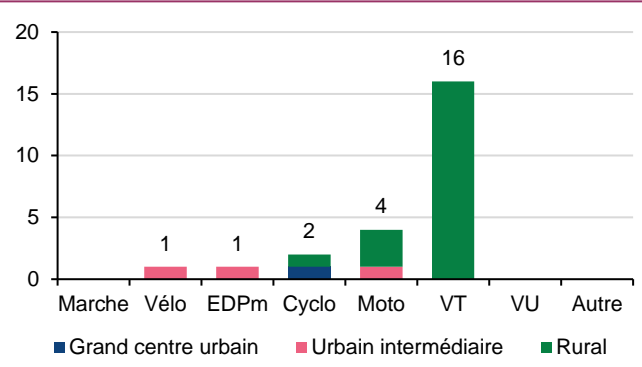
Nombre de tués selon le milieu routier * en 2025



Évolution du nombre de tués selon le mode de déplacement de 2015 à 2025

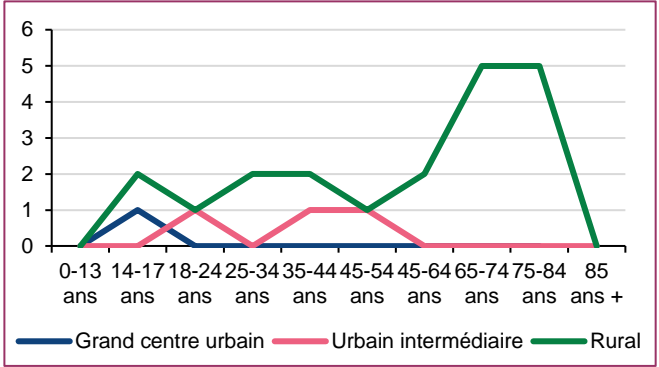


Répartition des personnes tuées selon le mode et le niveau de densité des communes en 2025



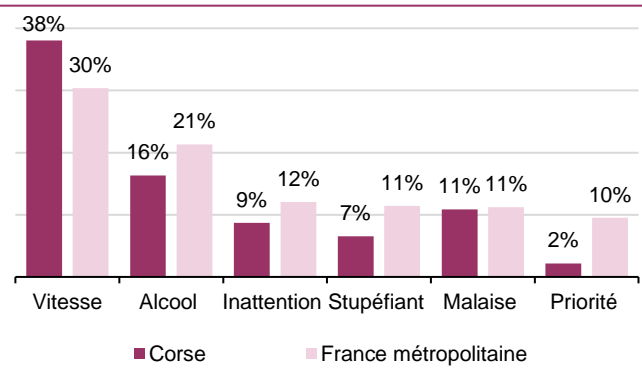
Tués	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	Autre
Grand centre urbain	0	0	0	1	0	0	0	0
Urbain intermédiaire	0	1	1	0	1	0	0	0
Rural	0	0	0	1	3	16	0	0
Total	0	1	1	2	4	16	0	0

Nombre de tués selon la tranche d'âge et le niveau de densité des communes en 2025

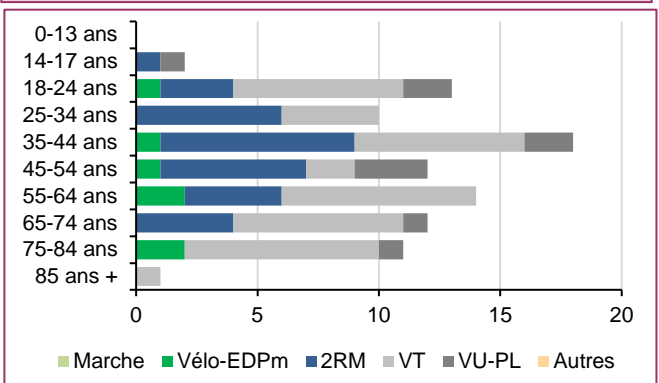


Tués	Ages									
	0-13	14-17	18-24	25-34	35-44	45-54	45-64	65-74	75-84	85 +
Grand centre urbain	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Urbain intermédiaire	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0
Rural	0	2	1	2	2	1	2	5	5	0
Total	0	3	2	2	3	2	2	5	5	0

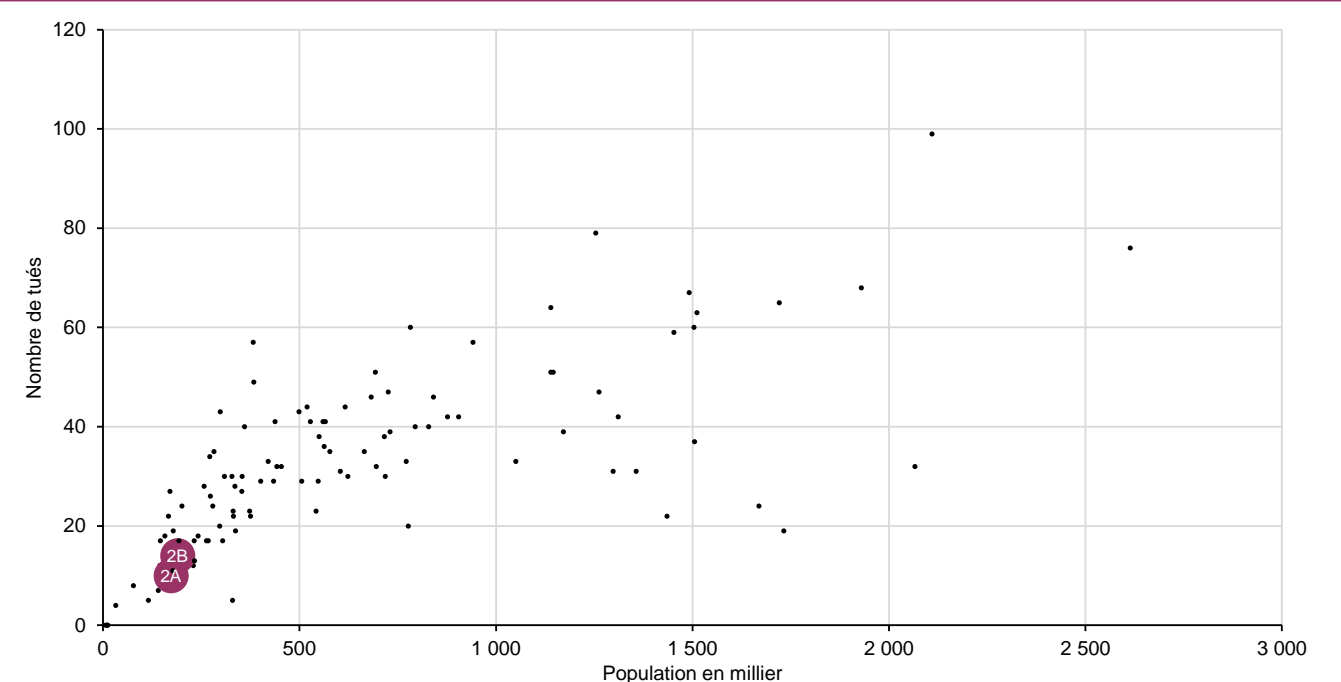
Facteurs principaux d'accidents mortels en moyenne pour la période 2023-2025



Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode et âge pour la période 2023-2025



Nombre de tués comparé au nombre d'habitants de chaque département de France en 2025
Les pastilles représentent les départements de la région Corse



Grand Est

Sources : ONISR données définitives 2025, Insee, population des départements 2025 estimée au 1er janvier 2026, grille communale de densité au 1^{er} janvier 2025 et population municipale du RP 2022.

Chiffres clés en 2025

		Part de population	
5 550 155 habitants	Grand centre urbain		26%
	Urbain intermédiaire		36%
	Rural		38%
		Part de tués	
303 tués	Grand centre urbain		13%
	Urbain intermédiaire		24%
	Rural		62%

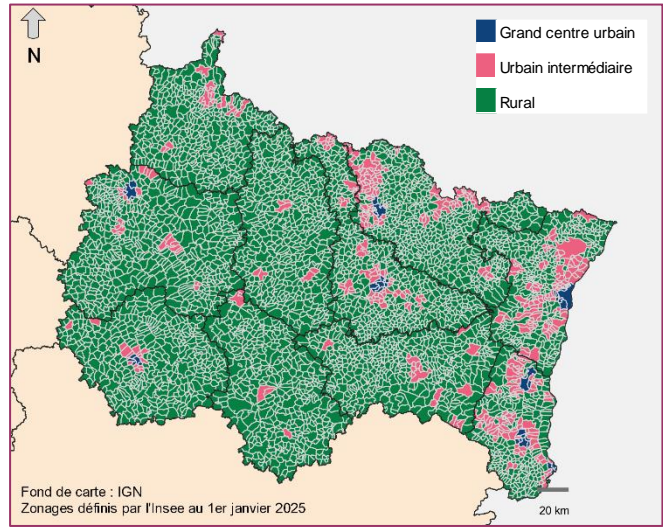


51 tués 18 tués 9 tués 34 tués 166 tués

	Nombre de tués				Ecart		
	2010	2019	2024	2025	2025-2010	2025-2019	2025-2024
Total	322	276	296	303	-19	+27	+7
18-24 ans	68	50	40	46	-22	-4	+6
65 ans +	52	72	85	65	+13	-7	-20

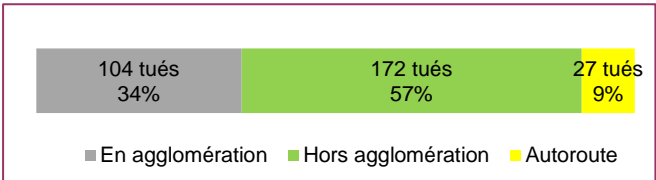
Marche	41	43	46	51	+10	+8	+5
Vélo	9	23	20	18	+9	-5	-2
EDPm	0	1	2	9	+9	+8	+7
2RM	66	47	51	34	-32	-13	-17
VT	181	142	152	166	-15	+24	+14
Autre	25	20	25	25	+0	+5	+0

Densité des communes dans la région Grand Est en 2025

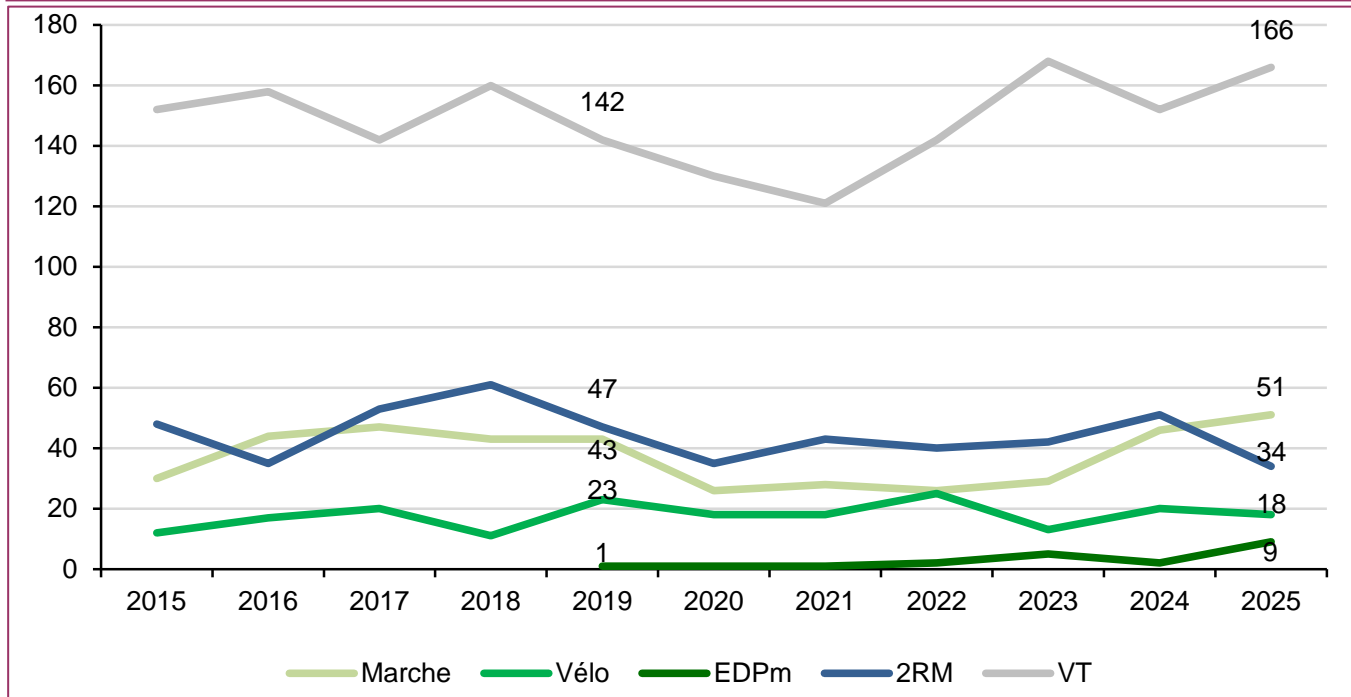


Moyenne de tués 2021-2025 par million d'habitants de	
Grand Est	France métropolitaine
50	48
100	95
64	59

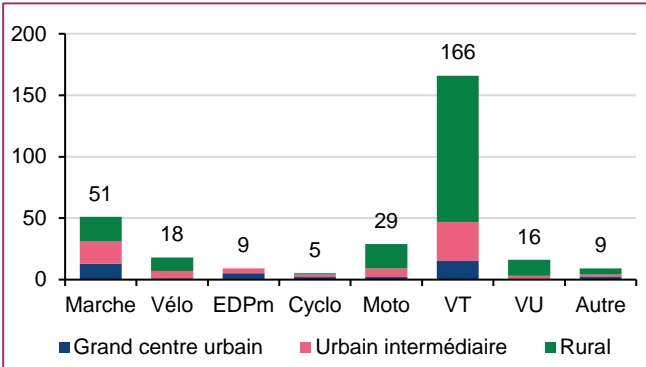
Nombre de tués selon le milieu routier en 2025



Évolution du nombre de tués selon le mode de déplacement de 2015 à 2025

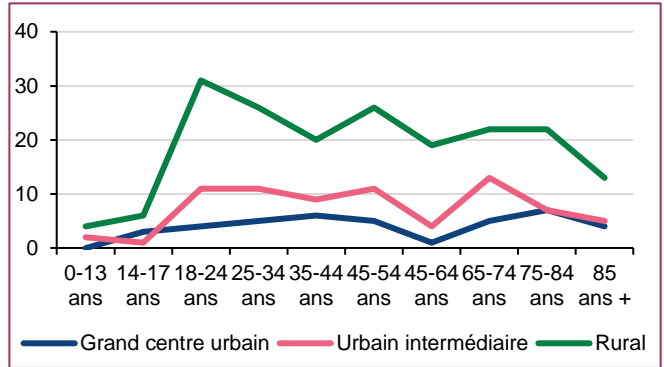


Répartition des personnes tuées selon le mode et le niveau de densité des communes en 2025



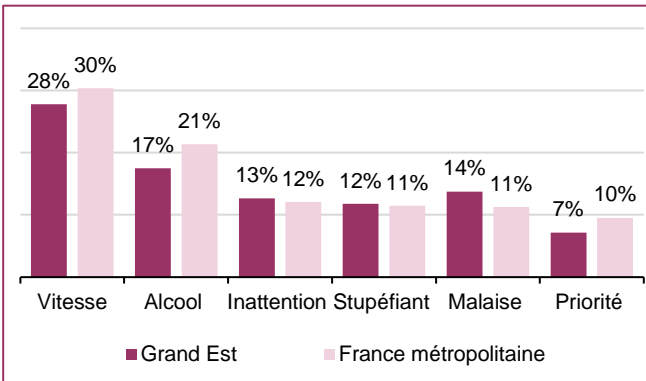
Tués	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	Autre
Grand centre urbain	13	1	5	2	2	15	0	2
Urbain intermédiaire	18	6	4	2	7	32	3	2
Rural	20	11	0	1	20	119	13	5
Total	51	18	9	5	29	166	16	9

Nombre de tués selon la tranche d'âge et le niveau de densité des communes en 2025

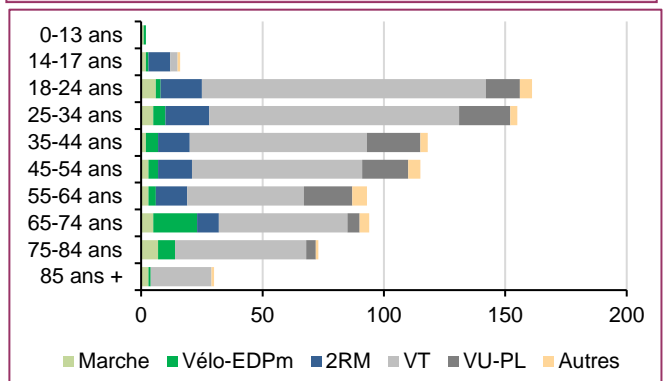


Tués	Ages									
	0-13	14-17	18-24	25-34	35-44	45-54	45-64	65-74	75-84	85 +
Grand centre urbain	0	3	4	5	6	5	1	5	7	4
Urbain intermédiaire	2	1	11	11	9	11	4	13	7	5
Rural	4	6	31	26	20	26	19	22	22	13
Total	6	10	46	42	35	42	24	40	36	22

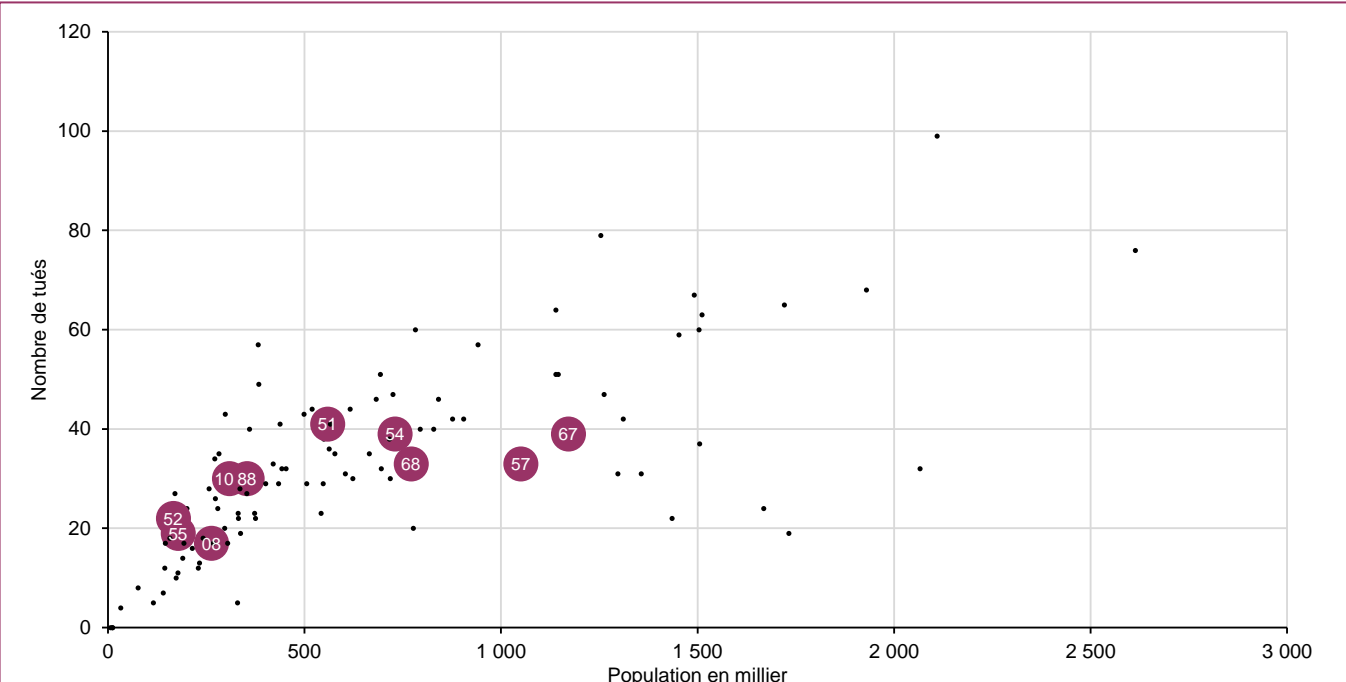
Facteurs principaux d'accidents mortels en moyenne pour la période 2023-2025



Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode et âge pour la période 2023-2025



Nombre de tués comparé au nombre d'habitants de chaque département de France en 2025
Les pastilles représentent les départements de la région Grand Est



Hauts-de-France

Sources : ONISR données définitives 2025, Insee, population des départements 2025 estimée au 1er janvier 2026, grille communale de densité au 1er janvier 2025 et population municipale du RP 2022.

Chiffres clés en 2025

		Part de population	
5 974 447 habitants	Grand centre urbain	32%	
	Urbain intermédiaire	40%	
	Rural	29%	
		Part de tués	
255 tués	Grand centre urbain	14%	
	Urbain intermédiaire	34%	
	Rural	53%	

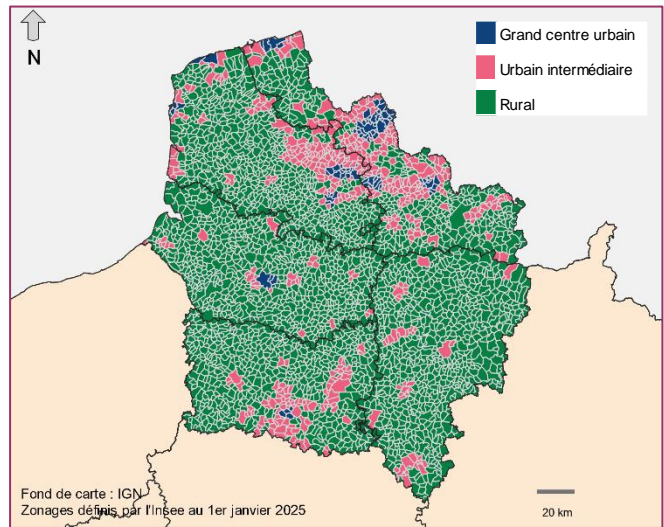


41 tués 11 tués 11 tués 44 tués 137 tués

	Nombre de tués				Ecart		
	2010	2019	2024	2025	2025-2010	2025-2019	2025-2024
Total	295	257	223	255	-40	-2	+32
18-24 ans	49	45	32	52	+3	+7	+20
65 ans +	43	44	62	63	+20	+19	+1

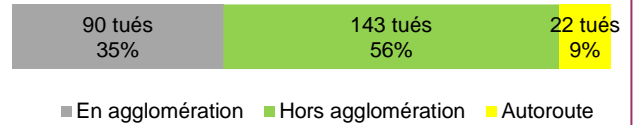
Marche	34	37	50	41	+7	+4	-9
Vélo	13	16	8	11	-2	-5	+3
EDPm	0	1	6	11	+11	+10	+5
2RM	83	60	39	44	-39	-16	+5
VT	146	129	105	137	-9	+8	+32
Autre	19	14	15	11	-8	-3	-4

Densité des communes dans la région Hauts-de-France en 2025

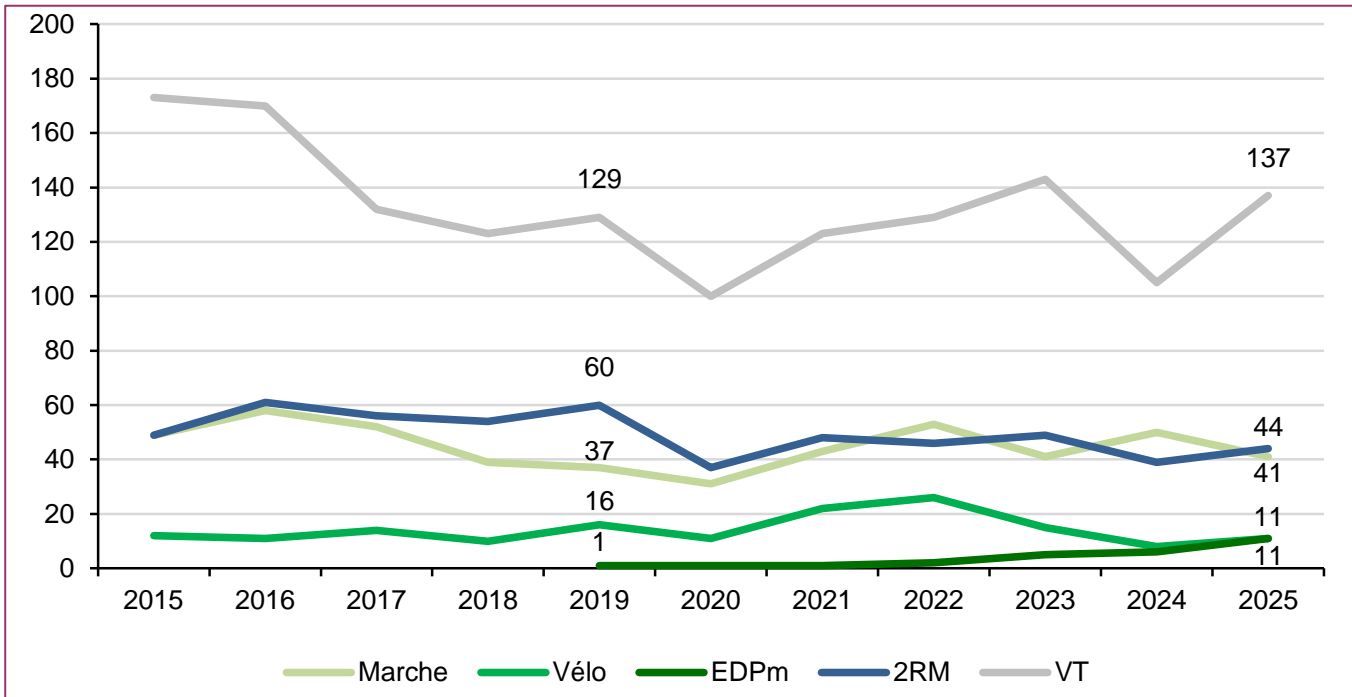


Moyenne de tués 2021-2025 par million d'habitants de	
Hauts-de-France	France métropolitaine
43	48
81	95
48	59

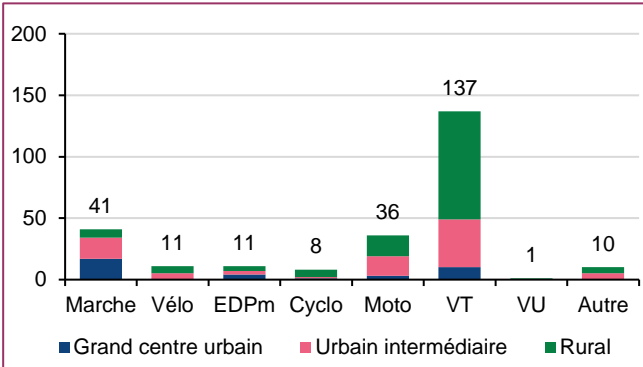
Nombre de tués selon le milieu routier en 2025



Évolution du nombre de tués selon le mode de déplacement de 2015 à 2025

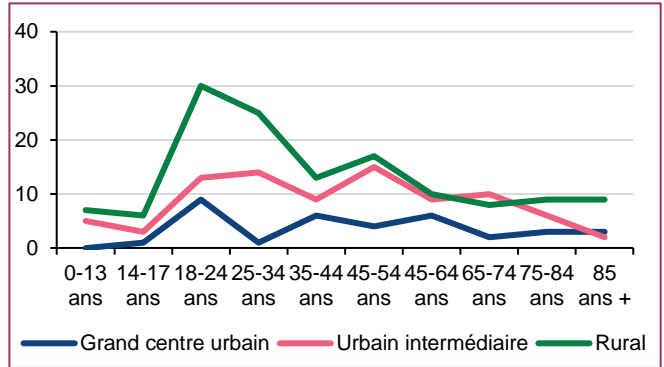


Répartition des personnes tuées selon le mode et le niveau de densité des communes en 2025



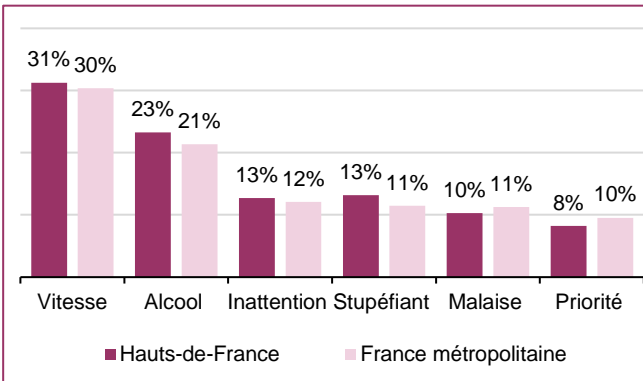
Tués	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	Autre
Grand centre urbain	17	0	4	1	3	10	0	0
Urbain intermédiaire	17	5	3	1	16	39	0	5
Rural	7	6	4	6	17	88	1	5
Total	41	11	11	8	36	137	1	10

Nombre de tués selon la tranche d'âge et le niveau de densité des communes en 2025

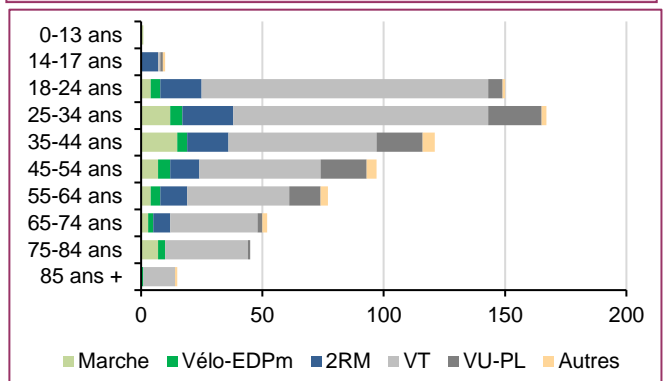


Tués	Ages									
	0-13	14-17	18-24	25-34	35-44	45-54	45-64	65-74	75-84	85+
Grand centre urbain	0	1	9	1	6	4	6	2	3	3
Urbain intermédiaire	5	3	13	14	9	15	9	10	6	2
Rural	7	6	30	25	13	17	10	8	9	9
Total	12	10	52	40	28	36	25	20	18	14

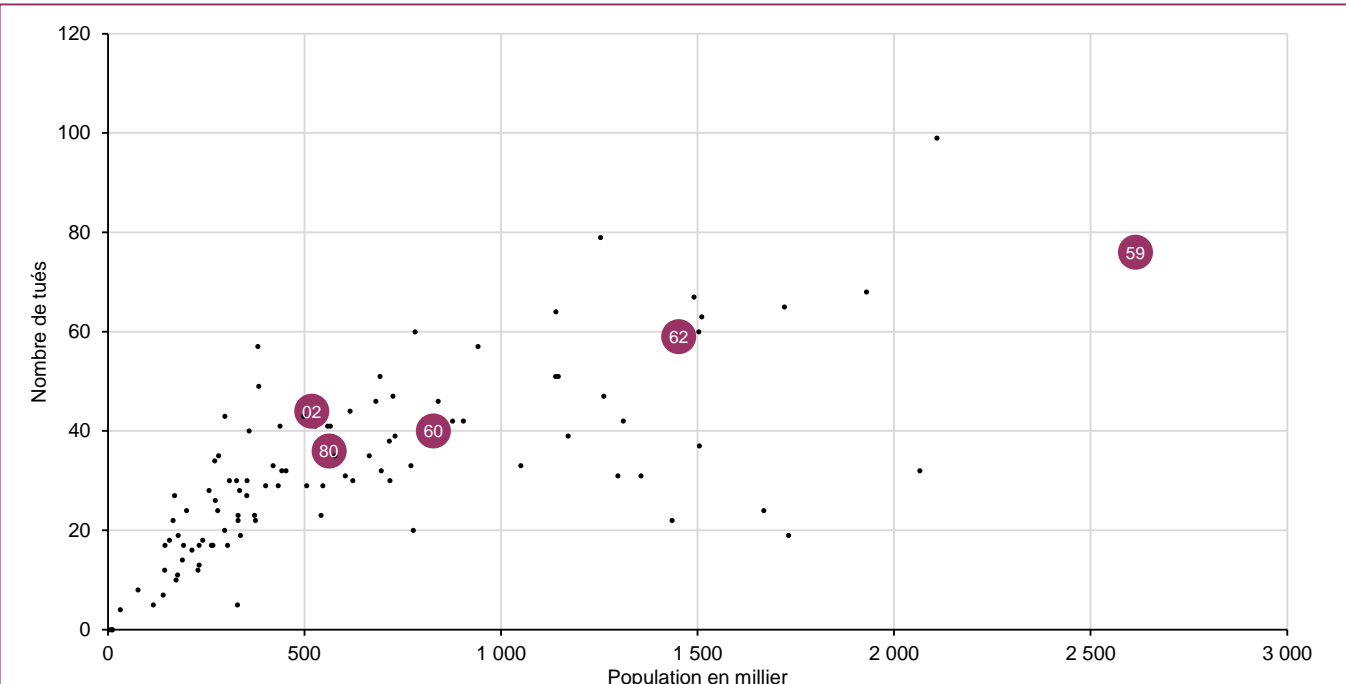
Facteurs principaux d'accidents mortels en moyenne pour la période 2023-2025



Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode et âge pour la période 2023-2025



Nombre de tués comparé au nombre d'habitants de chaque département de France en 2025
Les pastilles représentent les départements de la région Hauts-de-France



Île-de-France

Sources : ONISR données définitives 2025, Insee, population des départements 2025 estimée au 1er janvier 2026, grille communale de densité au 1^{er} janvier 2025 et population municipale du RP 2022.

Chiffres clés en 2025

		Part de population	
12 549 288 habitants	Grand centre urbain	84%	
	Urbain intermédiaire	12%	
	Rural	4%	
		Part de tués	
263 tués	Grand centre urbain	62%	
	Urbain intermédiaire	20%	
	Rural	17%	

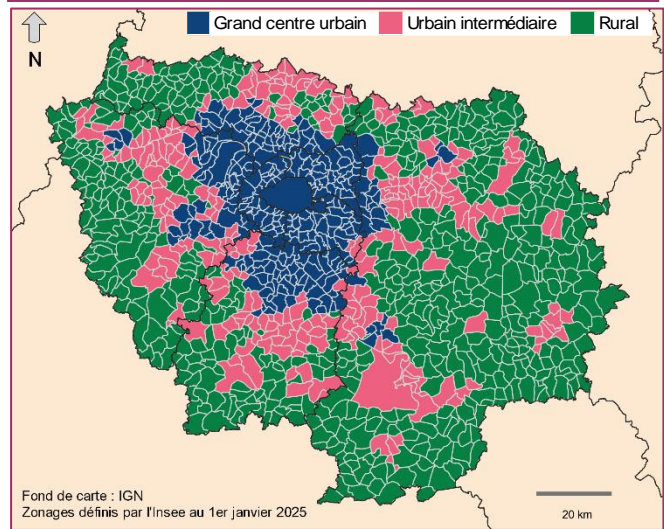


72 tués 14 tués 15 tués 74 tués 80 tués

	Nombre de tués				Ecart		
	2010	2019	2024	2025	2025-2010	2025-2019	2025-2024
Total	356	267	263	263	-93	-4	+0
18-24 ans	75	49	37	39	-36	-10	+2
65 ans +	58	57	62	76	+18	+19	+14

Marche	73	71	75	72	-1	+1	-3
Vélo	15	14	12	14	-1	+0	+2
EDPm	0	5	8	15	+15	+10	+7
2RM	132	79	70	74	-58	-5	+4
VT	123	87	86	80	-43	-7	-6
Autre	13	11	12	8	-5	-3	-4

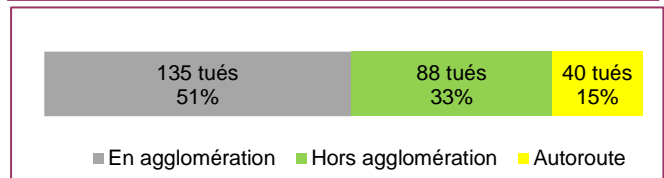
Densité des communes dans la région Île-de-France en 2025



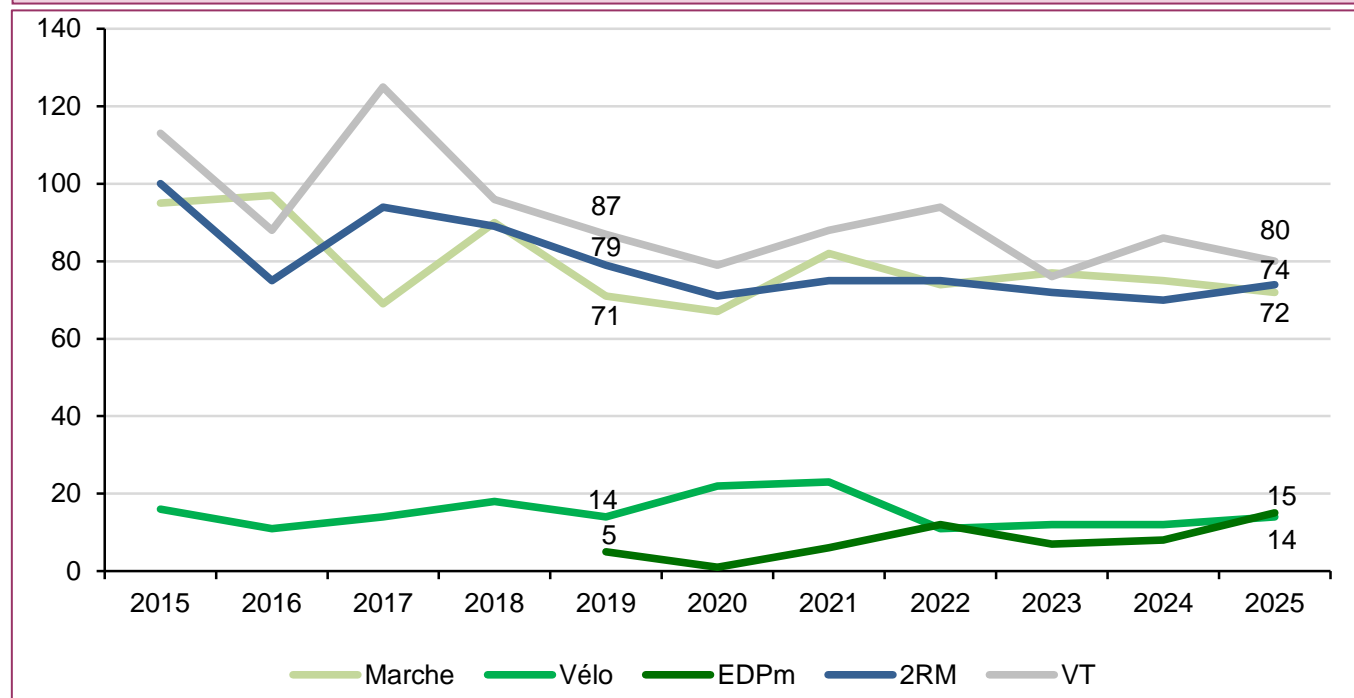
Moyenne de tués 2021-2025 par million d'habitants de

Île-de-France	France métropolitaine
22	48
32	95
30	59

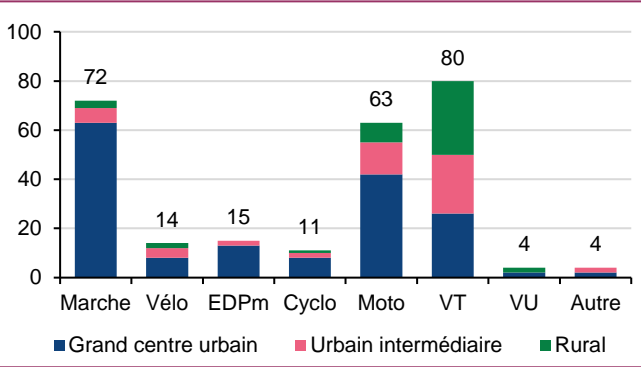
Nombre de tués selon le milieu routier en 2025



Évolution du nombre de tués selon le mode de déplacement de 2015 à 2025

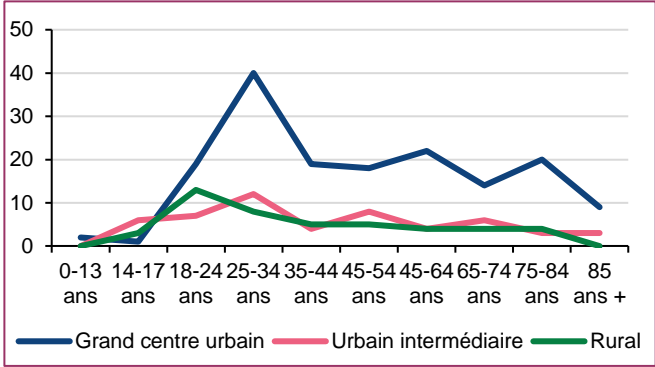


Répartition des personnes tuées selon le mode et le niveau de densité des communes en 2025



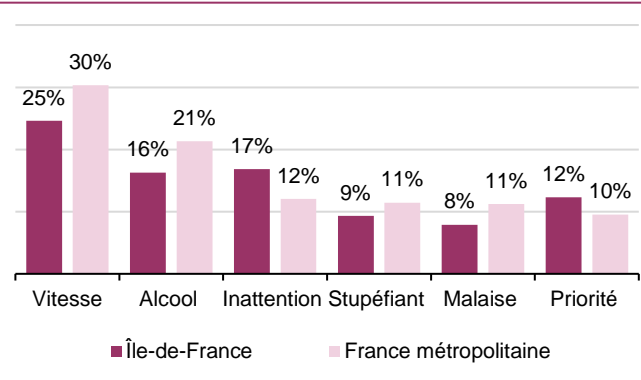
Tués	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	Autre
Grand centre urbain	63	8	13	8	42	26	2	2
Urbain intermédiaire	6	4	2	2	13	24	0	2
Rural	3	2	0	1	8	30	2	0
Total	72	14	15	11	63	80	4	4

Nombre de tués selon la tranche d'âge et le niveau de densité des communes en 2025

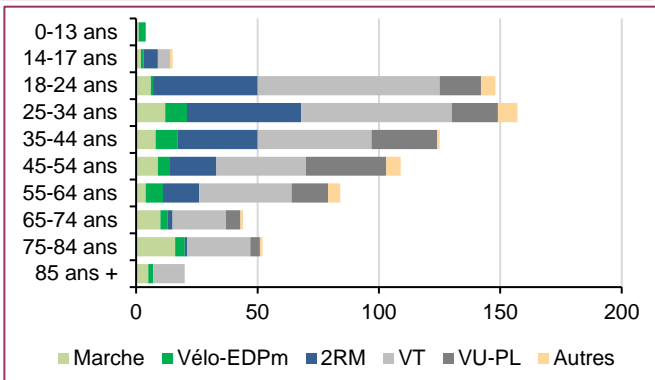


Tués	Ages									
	0-13	14-17	18-24	25-34	35-44	45-54	45-64	65-74	75-84	85 +
Grand centre urbain	2	1	19	40	19	18	22	14	20	9
Urbain intermédiaire	0	6	7	12	4	8	4	6	3	3
Rural	0	3	13	8	5	5	4	4	4	0
Total	2	10	39	60	28	31	30	24	27	12

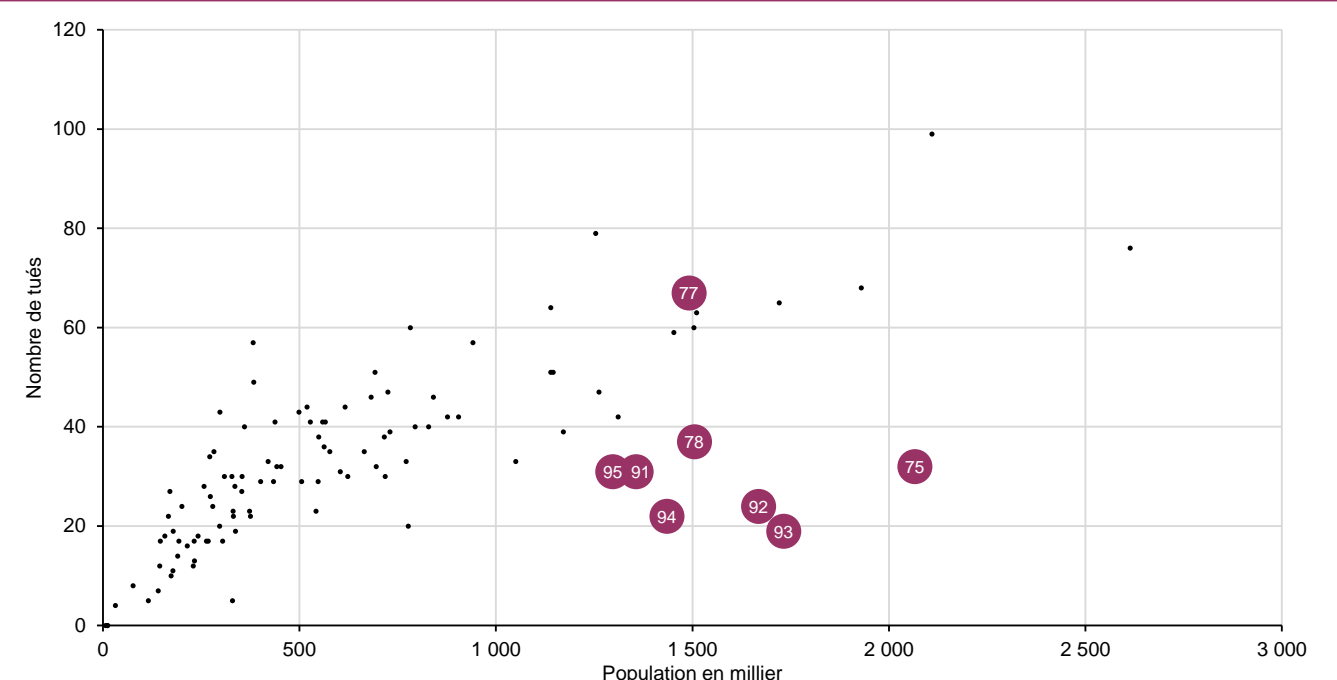
Facteurs principaux d'accidents mortels en moyenne pour la période 2023-2025



Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode et âge pour la période 2023-2025



Nombre de tués comparé au nombre d'habitants de chaque département de France en 2025
Les pastilles représentent les départements de la région Île-de-France



Normandie

Sources : ONISR données définitives 2025, Insee, population des départements 2025 estimée au 1er janvier 2026, grille communale de densité au 1er janvier 2025 et population municipale du RP 2022.

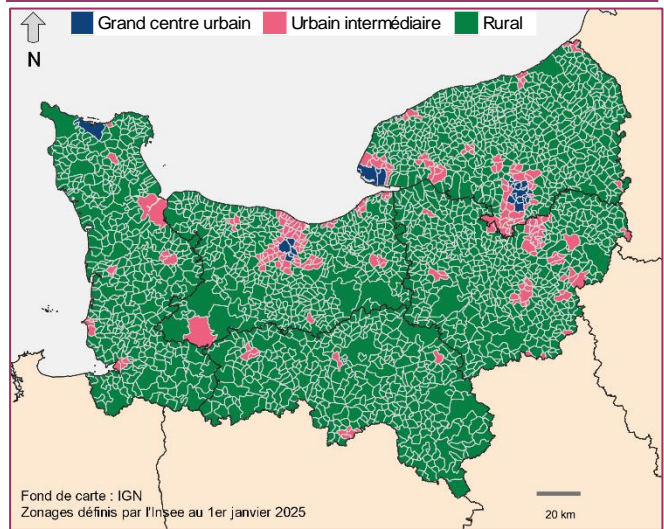
Chiffres clés en 2025

		Part de population	
3 350 982 habitants	Grand centre urbain	23%	
	Urbain intermédiaire	31%	
	Rural	45%	
		Part de tués	
185 tués	Grand centre urbain	8%	
	Urbain intermédiaire	15%	
	Rural	77%	



28 tués 16 tués 1 tué 35 tués 89 tués

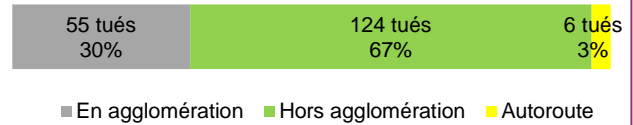
Densité des communes dans la région Normandie en 2025



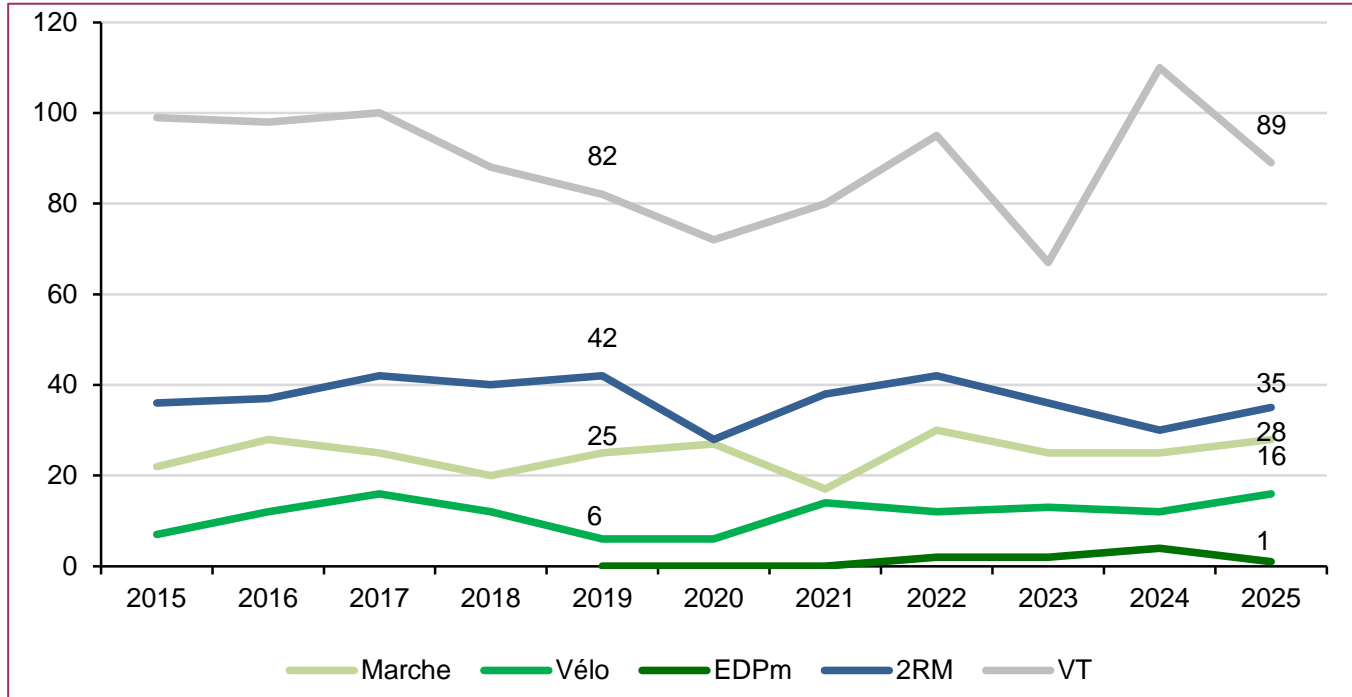
	Nombre de tués				Écart		
	2010	2019	2024	2025	2025-2010	2025-2019	2025-2024
Total	222	173	195	185	-37	+12	-10
18-24 ans	55	31	41	24	-31	-7	-17
65 ans +	43	42	45	54	+11	+12	+9
Marche	22	25	25	28	+6	+3	+3
Vélo	5	6	12	16	+11	+10	+4
EDPm	0	0	4	1	+1	+1	-3
2RM	51	42	30	35	-16	-7	+5
VT	130	82	110	89	-41	+7	-21
Autre	14	18	14	16	+2	-2	+2

Moyenne de tués 2021-2025 par million d'habitants de	
Normandie	France métropolitaine
53	48
113	95
60	59

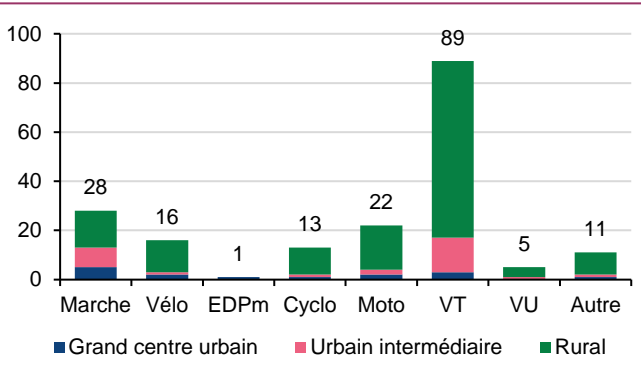
Nombre de tués selon le milieu routier en 2025



Évolution du nombre de tués selon le mode de déplacement de 2015 à 2025

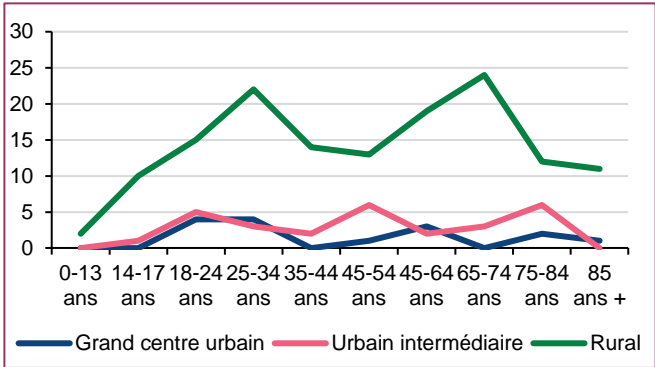


Répartition des personnes tuées selon le mode et le niveau de densité des communes en 2025



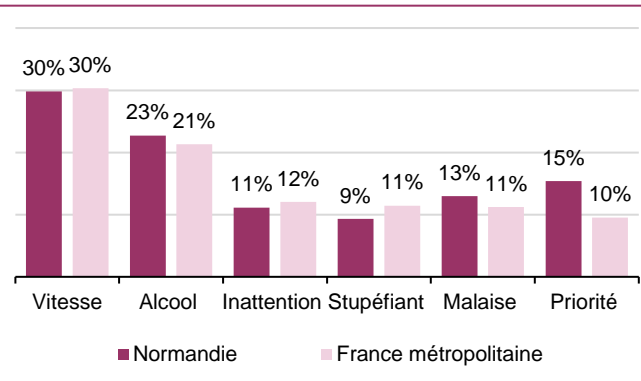
Tués	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	Autre
Grand centre urbain	5	2	1	1	2	3	0	1
Urbain intermédiaire	8	1	0	1	2	14	1	1
Rural	15	13	0	11	18	72	4	9
Total	28	16	1	13	22	89	5	11

Nombre de tués selon la tranche d'âge et le niveau de densité des communes en 2025

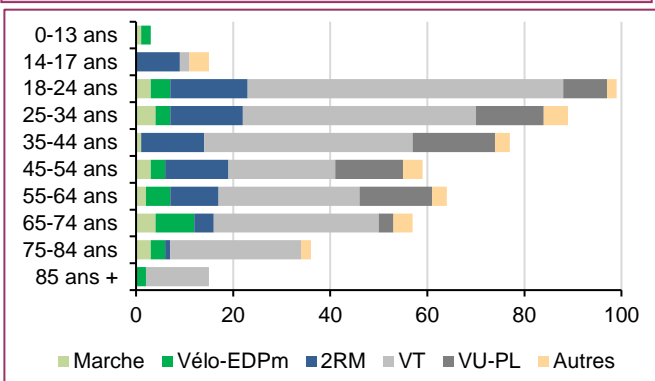


Tués	Ages									
	0-13	14-17	18-24	25-34	35-44	45-54	45-64	65-74	75-84	85+
Grand centre urbain	0	0	4	4	0	1	3	0	2	1
Urbain intermédiaire	0	1	5	3	2	6	2	3	6	0
Rural	2	10	15	22	14	13	19	24	12	11
Total	2	11	24	29	16	20	24	27	20	12

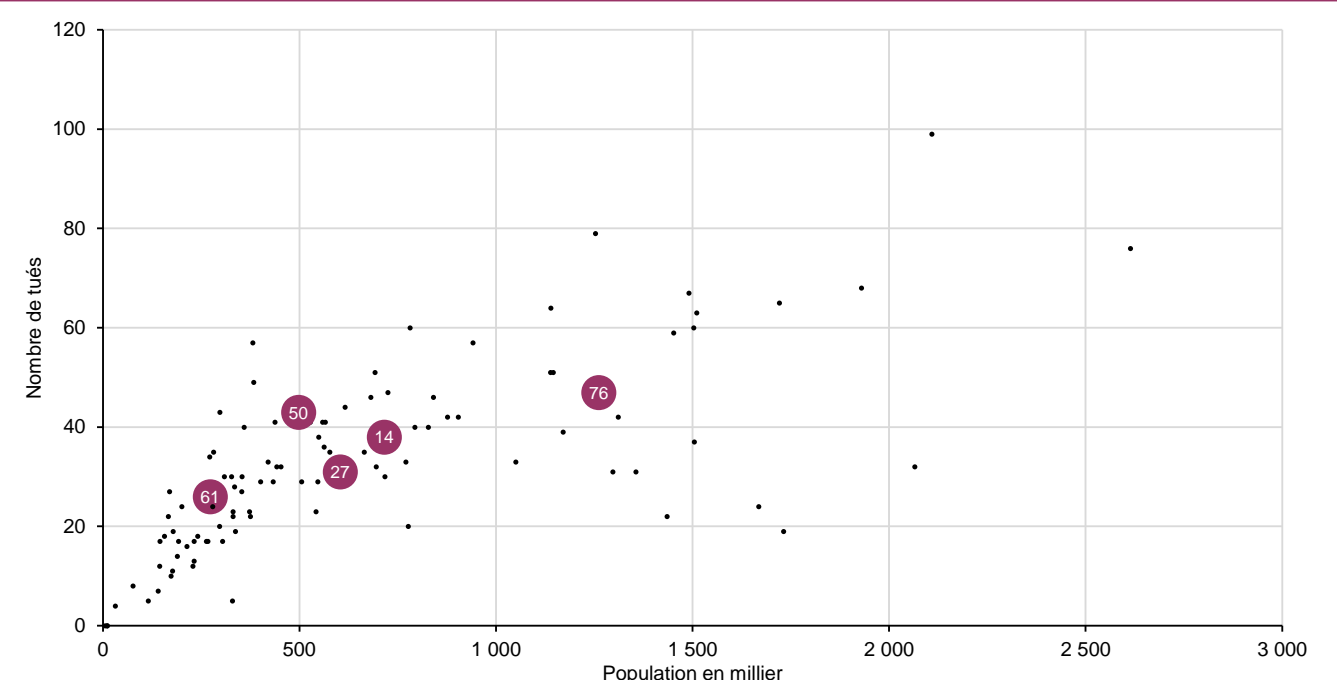
Facteurs principaux d'accidents mortels en moyenne pour la période 2023-2025



Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode et âge pour la période 2023-2025



Nombre de tués comparé au nombre d'habitants de chaque département de France en 2025
Les pastilles représentent les départements de la région Normandie



Nouvelle-Aquitaine

Sources : ONISR données définitives 2025, Insee, population des départements 2025 estimée au 1er janvier 2026, grille communale de densité au 1^{er} janvier 2025 et population municipale du RP 2022.

Chiffres clés en 2025

		Part de population	
6 210 839 habitants	Grand centre urbain	22%	
	Urbain intermédiaire	28%	
	Rural	49%	
		Part de tués	
370 tués	Grand centre urbain	10%	
	Urbain intermédiaire	20%	
	Rural	70%	

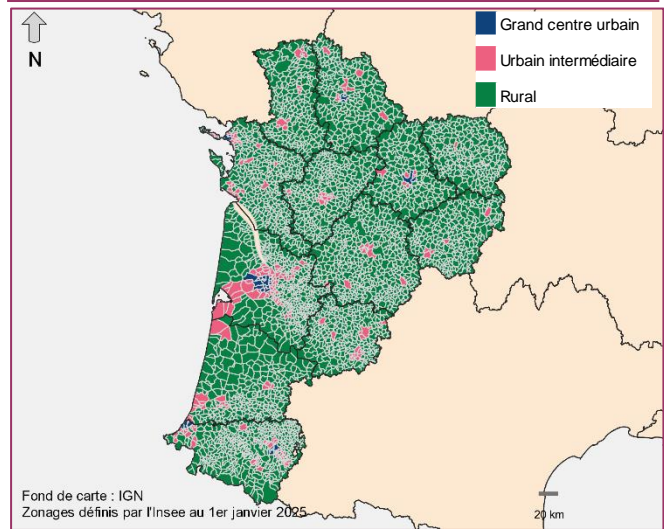


35 tués **32 tués** **2 tués** **70 tués** **202 tués**

	Nombre de tués				Écart		
	2010	2019	2024	2025	2025-2010	2025-2019	2025-2024
Total	460	361	376	370	-90	+9	-6
18-24 ans	94	66	69	46	-48	-20	-23
65 ans +	105	92	109	104	-1	+12	-5

Marche	44	39	33	35	-9	-4	+2
Vélo	18	18	29	32	+14	+14	+3
EDPm	0	2	1	2	+2	+0	+1
2RM	94	80	70	70	-24	-10	+0
VT	265	196	212	202	-63	+6	-10
Autre	39	26	31	29	-10	+3	-2

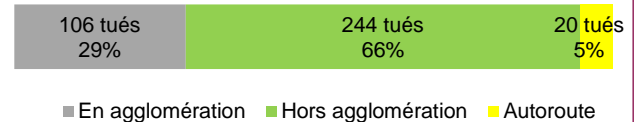
Densité des communes dans la région Nouvelle-Aquitaine en 2025



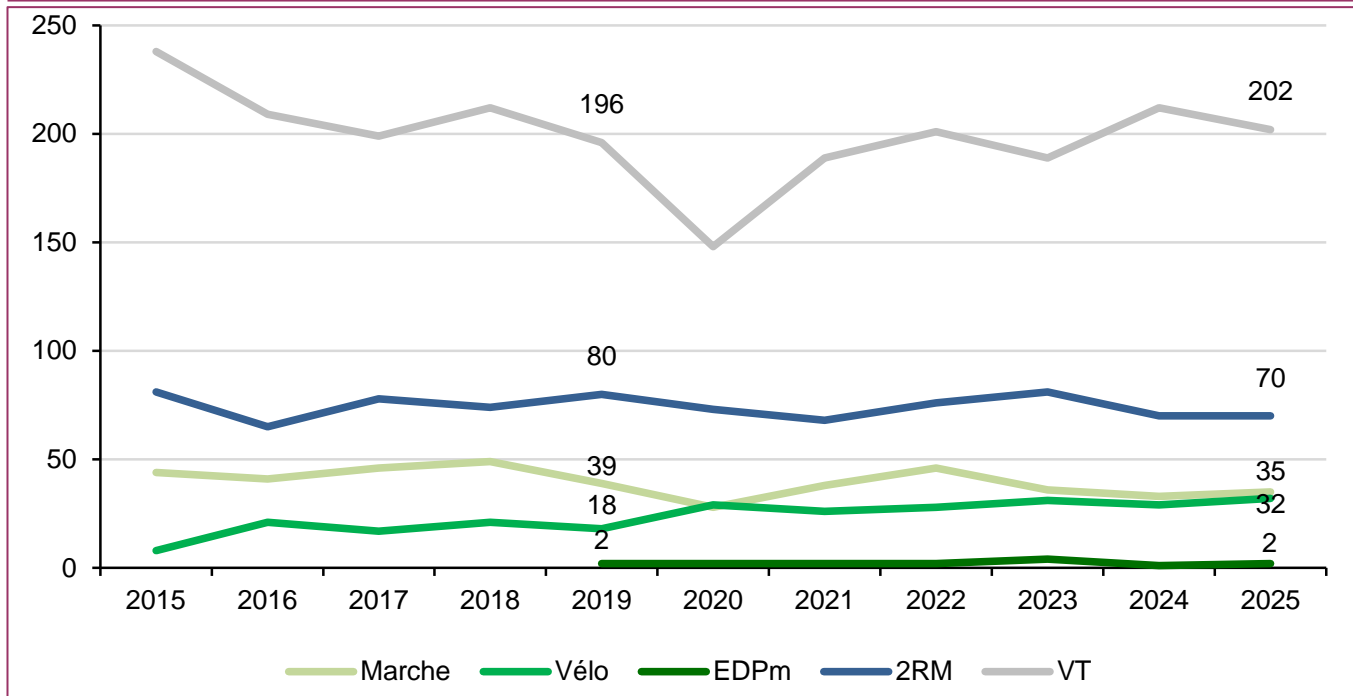
Moyenne de tués 2021-2025 par million d'habitants de

	Nouvelle-Aquitaine	France métropolitaine
	59	48
	128	95
	71	59

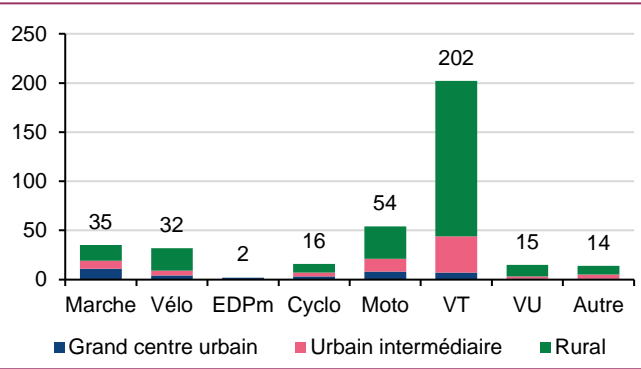
Nombre de tués selon le milieu routier en 2025



Évolution du nombre de tués selon le mode de déplacement de 2015 à 2025

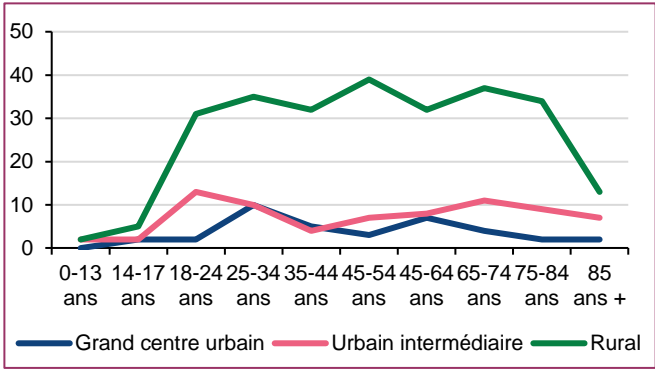


Répartition des personnes tuées selon le mode et le niveau de densité des communes en 2025



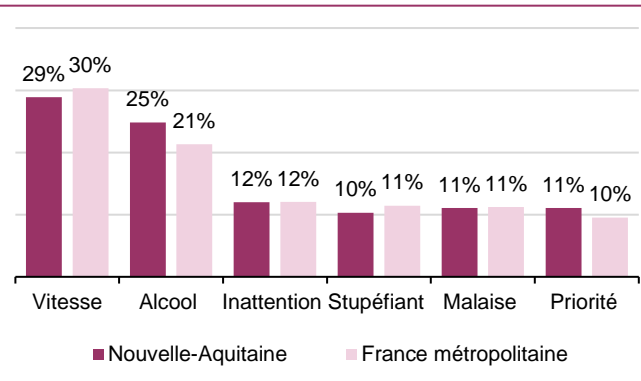
Tués	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	Autre
Grand centre urbain		4	2	3	8	7	1	1
Urbain intermédiaire	8	5	0	4	13	37	2	4
Rural	16	23	0	9	33	158	12	9
Total	35	32	2	16	54	202	15	14

Nombre de tués selon la tranche d'âge et le niveau de densité des communes en 2025

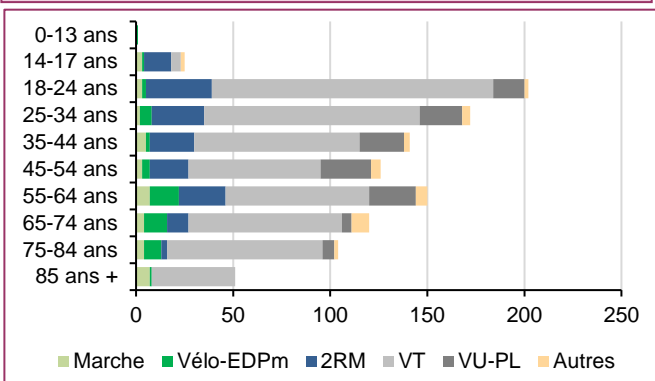


Tués	Ages									
	0-13	14-17	18-24	25-34	35-44	45-54	45-64	65-74	75-84	85+
Grand centre urbain	0	2	2	10	5	3	7	4	2	2
Urbain intermédiaire	2	2	13	10	4	7	8	11	9	7
Rural	2	5	31	35	32	39	32	37	34	13
Total	4	9	46	55	41	49	47	52	45	22

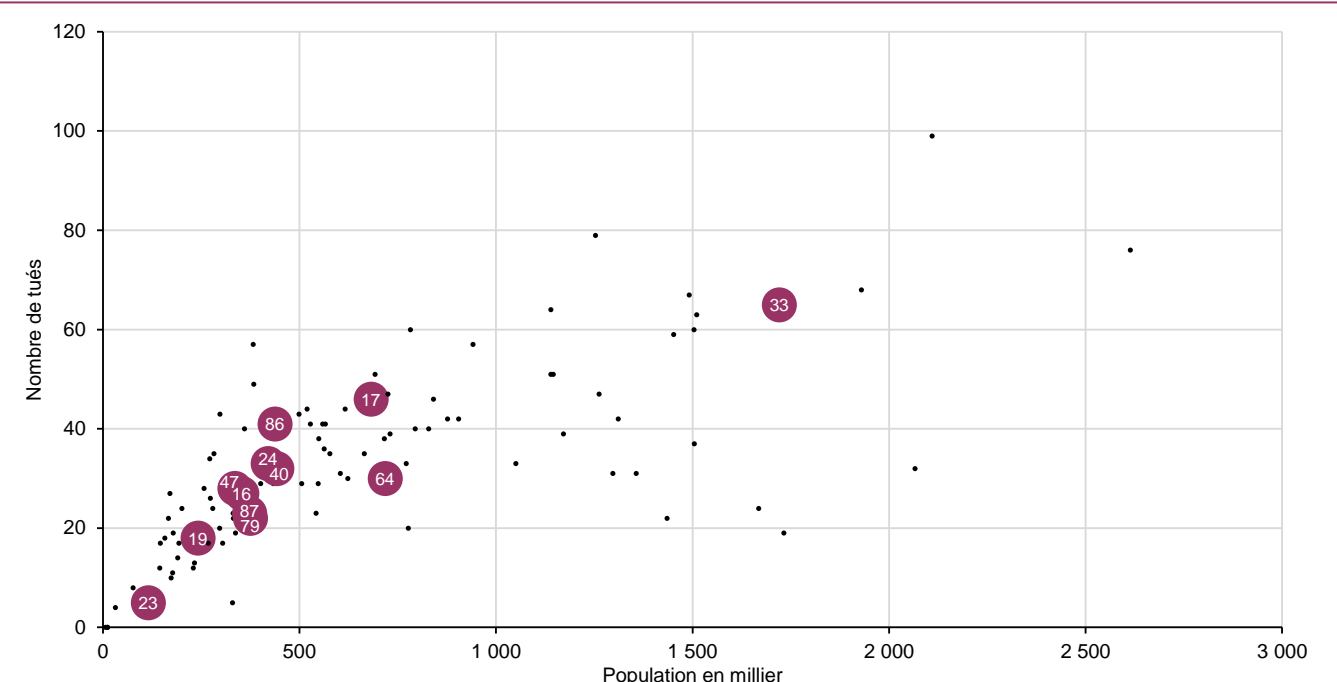
Facteurs principaux d'accidents mortels en moyenne pour la période 2023-2025



Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode et âge pour la période 2023-2025



Nombre de tués comparé au nombre d'habitants de chaque département de France en 2025
Les pastilles représentent les départements de la région Nouvelle-Aquitaine



Occitanie

Sources : ONISR données définitives 2025, Insee, population des départements 2025 estimée au 1er janvier 2026, grille communale de densité au 1^{er} janvier 2025 et population municipale du RP 2022.

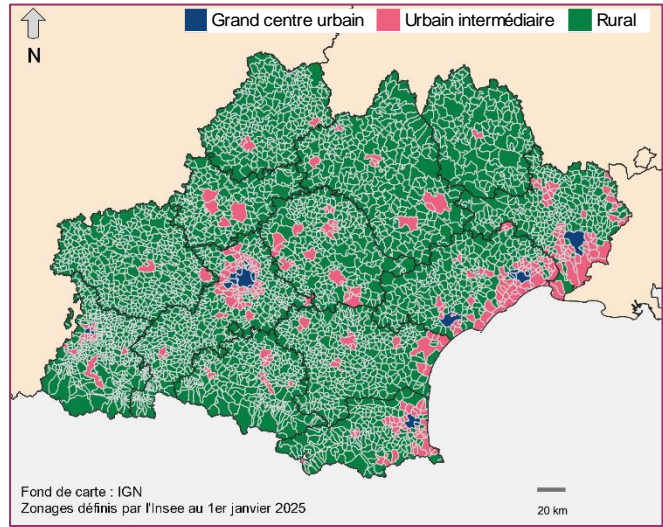
Chiffres clés en 2025

		Part de population	
6 205 575 habitants	Grand centre urbain		25%
	Urbain intermédiaire		38%
	Rural		37%
		Part de tués	
422 tués	Grand centre urbain		12%
	Urbain intermédiaire		36%
	Rural		52%



59 tués 21 tués **6 tués** 115 tués **191 tués**

Densité des communes dans la région Occitanie en 2025

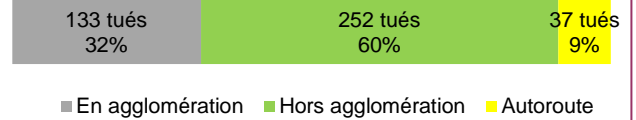


	Nombre de tués				Écart		
	2010	2019	2024	2025	2025-2010	2025-2019	2025-2024
Total	495	390	389	422	-73	+32	+33
18-24 ans	117	64	68	67	-50	+3	-1
65 ans +	91	111	130	103	+12	-8	-27

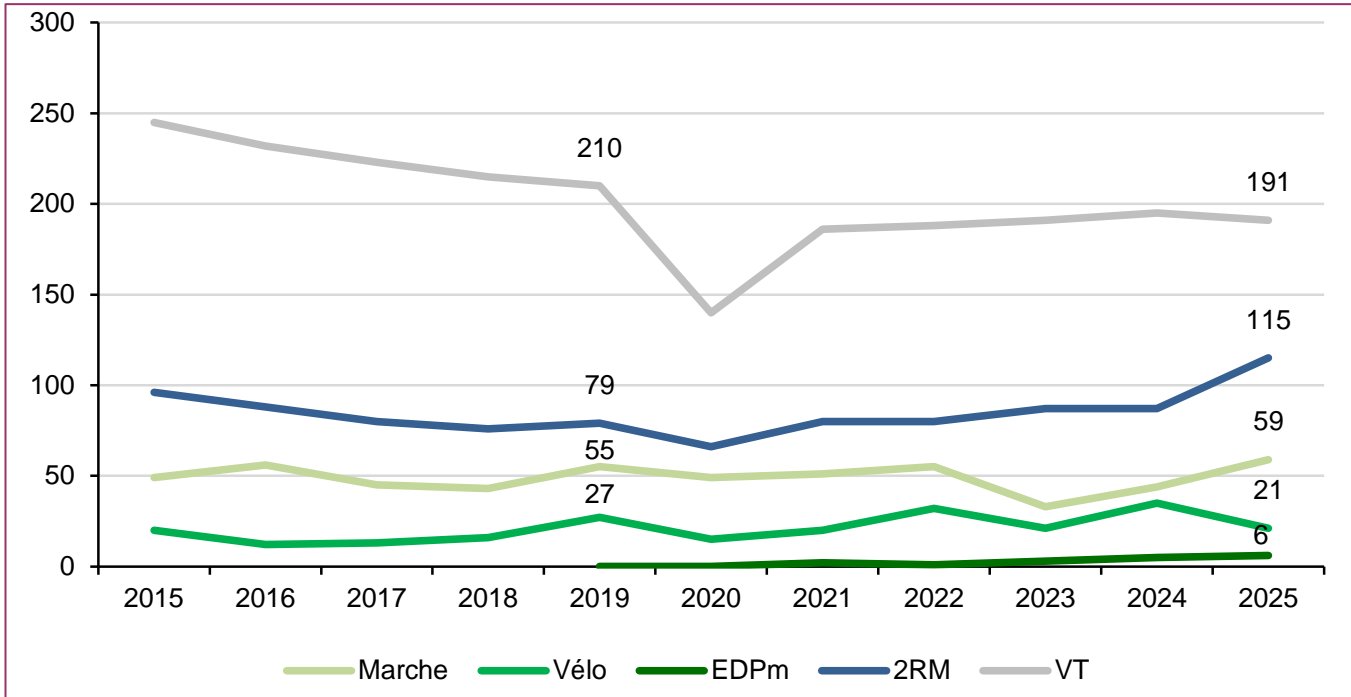
Marche	46	55	44	59	+13	+4	+15
Vélo	17	27	35	21	+4	-6	-14
EDPm	0	0	5	6	+6	+6	+1
2RM	95	79	87	115	+20	+36	+28
VT	284	210	195	191	-93	-19	-4
Autre	53	19	23	30	-23	+11	+7

Moyenne de tués 2021-2025 par million d'habitants de	
Occitanie	France métropolitaine
61	48
128	95
71	59

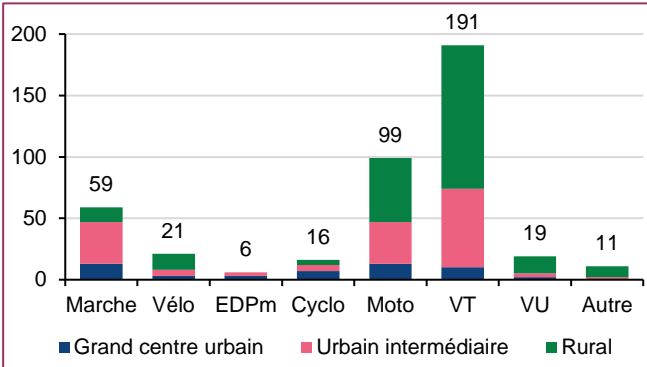
Nombre de tués selon le milieu routier en 2025



Évolution du nombre de tués selon le mode de déplacement de 2015 à 2025

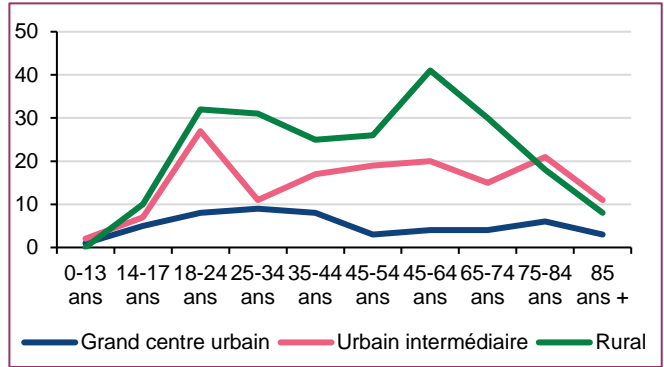


Répartition des personnes tuées selon le mode et le niveau de densité des communes en 2025



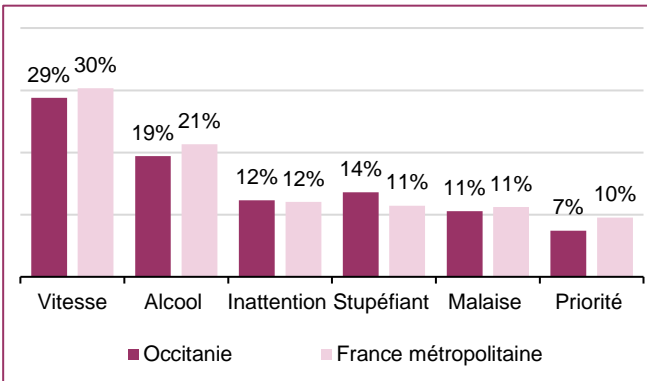
Tués	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	Autre
Grand centre urbain	13	3	3	7	13	10	2	0
Urbain intermédiaire	34	5	3	5	34	64	3	2
Rural	12	13	0	4	52	117	14	9
Total	59	21	6	16	99	191	19	11

Nombre de tués selon la tranche d'âge et le niveau de densité des communes en 2025

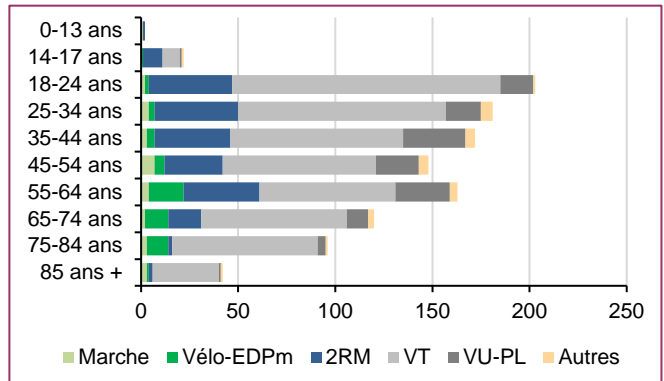


Tués	Ages									
	0-13	14-17	18-24	25-34	35-44	45-54	45-64	65-74	75-84	85 +
Grand centre urbain	1	5	8	9	8	3	4	4	6	3
Urbain intermédiaire	2	7	27	11	17	19	20	15	21	11
Rural	0	10	32	31	25	26	41	30	18	8
Total	3	22	67	51	50	48	65	49	45	22

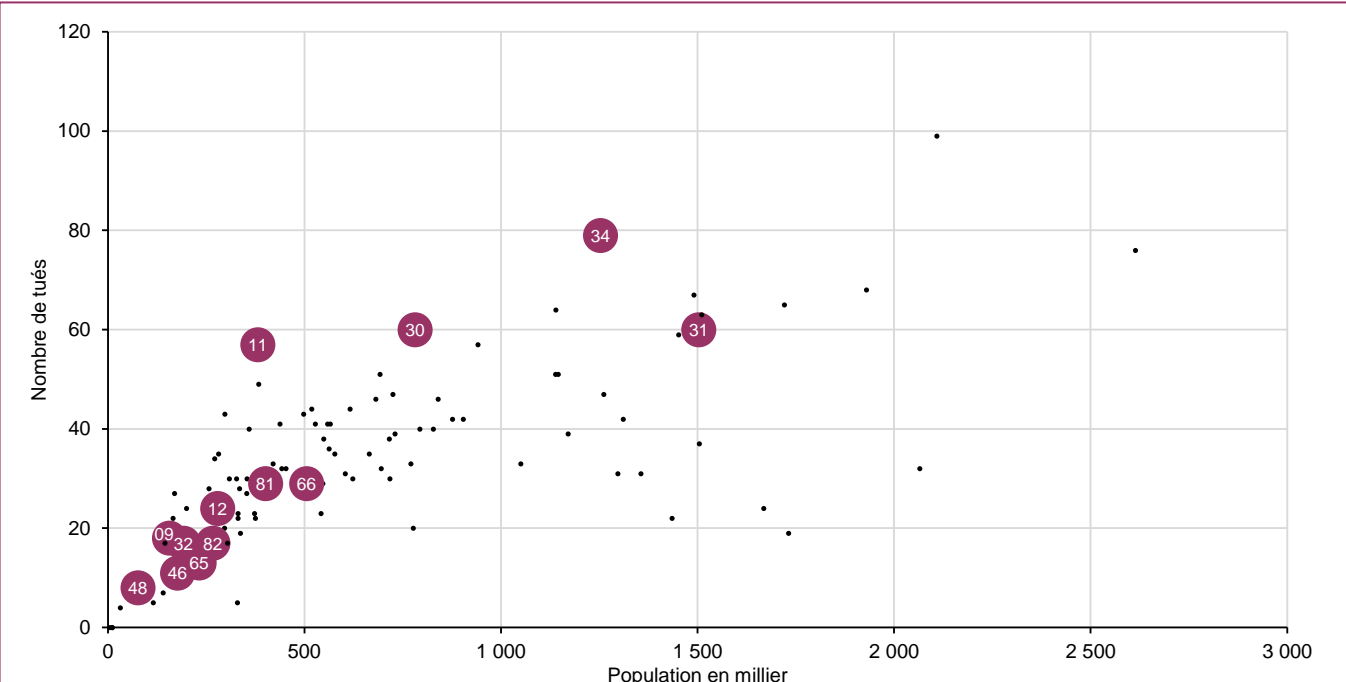
Facteurs principaux d'accidents mortels en moyenne pour la période 2023-2025



Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode et âge pour la période 2023-2025



Nombre de tués comparé au nombre d'habitants de chaque département de France en 2025
Les pastilles représentent les départements de la région Occitanie



Pays de la Loire

Sources : ONISR données définitives 2025, Insee, population des départements 2025 estimée au 1er janvier 2026, grille communale de densité au 1er janvier 2025 et population municipale du RP 2022.

Chiffres clés en 2025

3 945 359 habitants	Part de population	
	Grand centre urbain	25%
214 tués	Part de tués	
	Grand centre urbain	9%
	Urbain intermédiaire	31%
	Rural	44%
	Urbain intermédiaire	15%
	Rural	76%

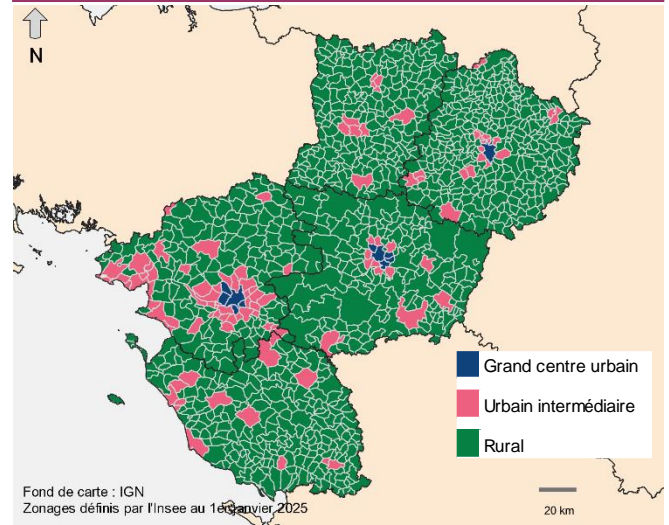


28 tués 12 tués 2 tués 36 tués 121 tués

	Nombre de tués				Écart		
	2010	2019	2024	2025	2025-2010	2025-2019	2025-2024
Total	261	195	184	214	-47	+19	+30
18-24 ans	49	21	30	39	-10	+18	+9
65 ans +	48	58	44	52	+4	-6	+8

Marche	25	24	29	28	+3	+4	-1
Vélo	14	14	11	12	-2	-2	+1
EDPm	0	0	3	2	+2	+2	-1
2RM	57	36	35	36	-21	+0	+1
VT	149	114	80	121	-28	+7	+41
Autre	16	7	26	15	-1	+8	-11

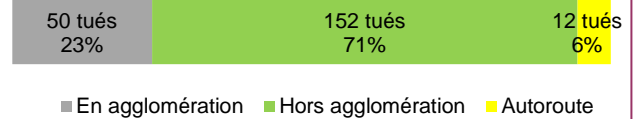
Densité des communes dans la région Pays de la Loire en 2025



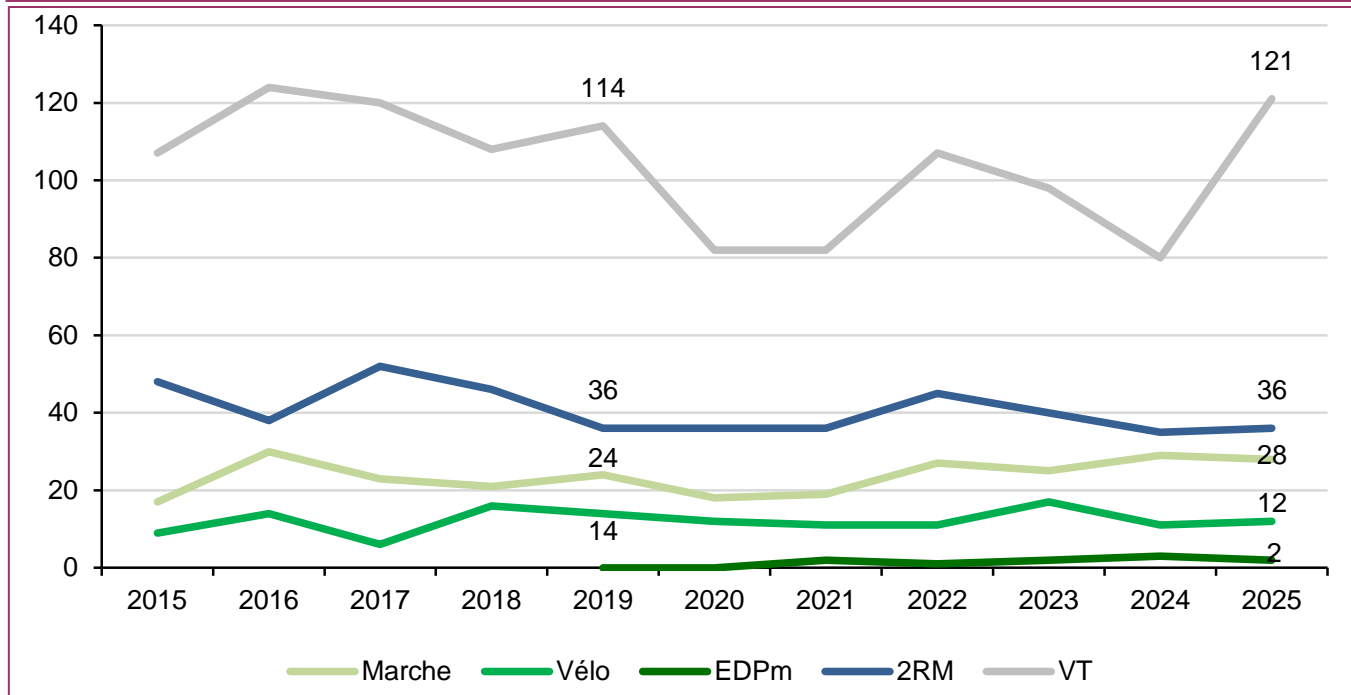
Moyenne de tués 2021-2025 par million d'habitants de

Pays de la Loire	France métropolitaine
48	48
108	95
59	59

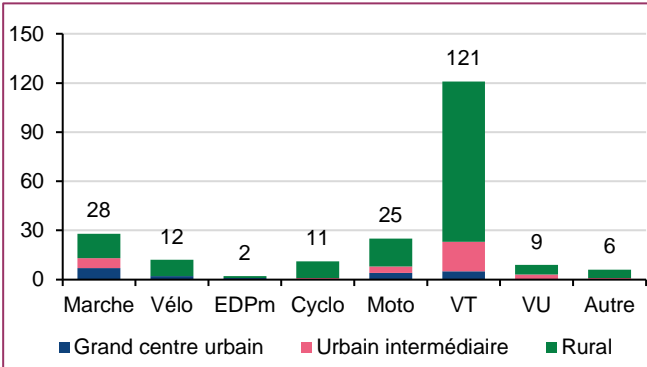
Nombre de tués selon le milieu routier en 2025



Évolution du nombre de tués selon le mode de déplacement de 2015 à 2025

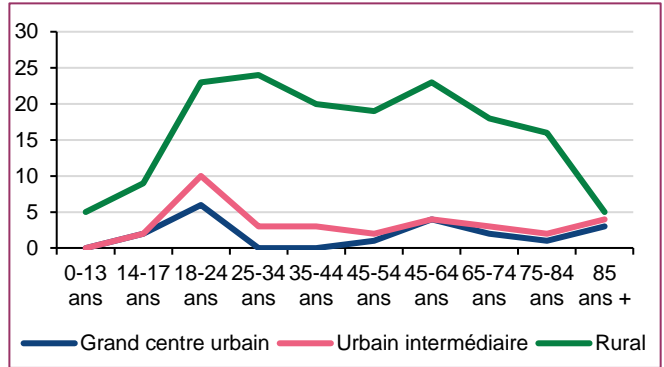


Répartition des personnes tuées selon le mode et le niveau de densité des communes en 2025



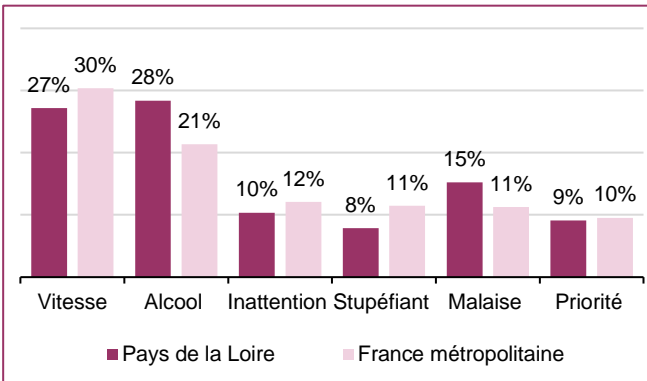
Tués	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	Autre
Grand centre urbain	7	2	1	0	4	5	0	0
Urbain intermédiaire	6	0	0	1	4	18	3	1
Rural	15	10	1	10	17	98	6	5
Total	28	12	2	11	25	121	9	6

Nombre de tués selon la tranche d'âge et le niveau de densité des communes en 2025

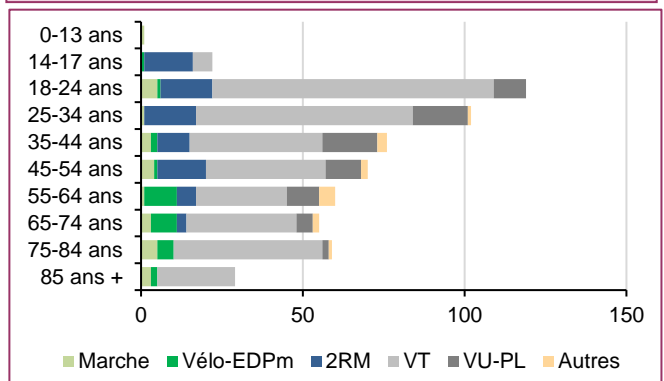


Tués	Ages									
	0-13	14-17	18-24	25-34	35-44	45-54	45-64	65-74	75-84	85 +
Grand centre urbain	0	2	6	0	0	1	4	2	1	3
Urbain intermédiaire	0	2	10	3	3	2	4	3	2	4
Rural	5	9	23	24	20	19	23	18	16	5
Total	5	13	39	27	23	22	31	23	19	12

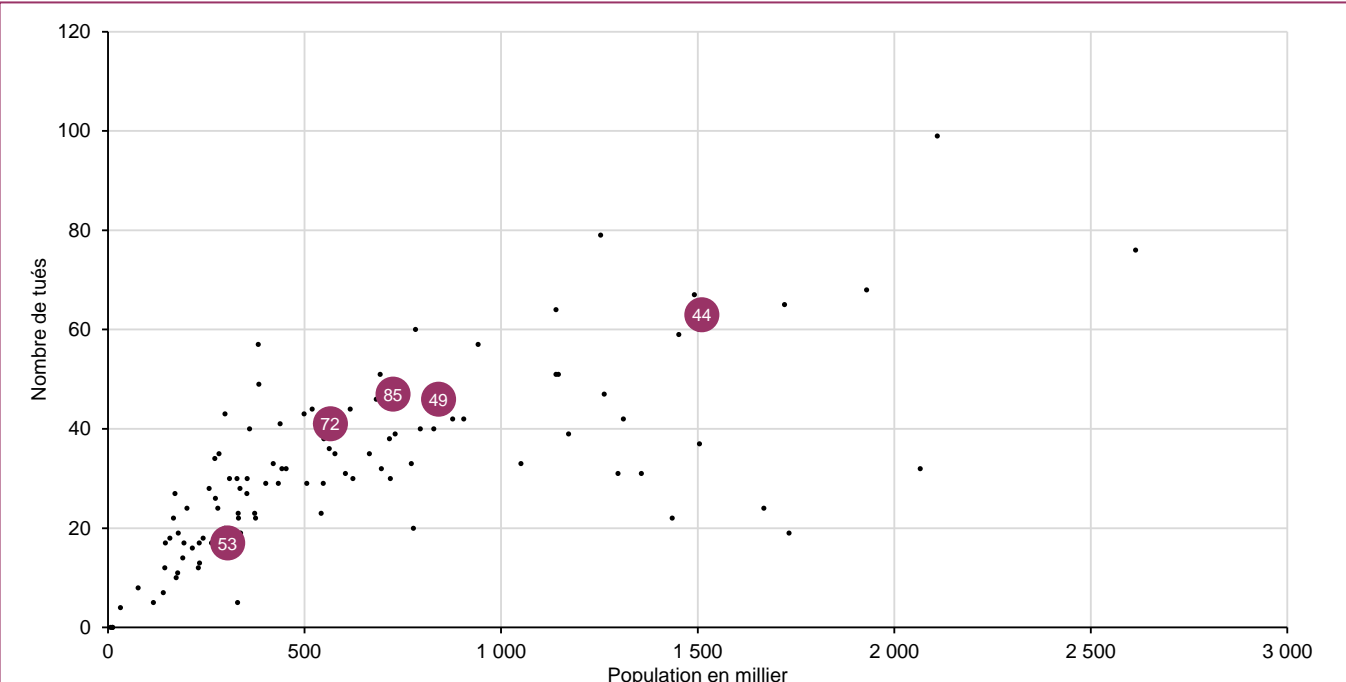
Facteurs principaux d'accidents mortels en moyenne pour la période 2023-2025



Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode et âge pour la période 2023-2025



Nombre de tués comparé au nombre d'habitants de chaque département de France en 2025
Les pastilles représentent les départements de la région Pays de la Loire



Provence-Alpes-Côte d'Azur

Sources : ONISR données définitives 2025, Insee, population des départements 2025 estimée au 1er janvier 2026, grille communale de densité au 1^{er} janvier 2025 et population municipale du RP 2022.

Chiffres clés en 2025

		Part de population	
5 285 125 habitants	Grand centre urbain	47%	
	Urbain intermédiaire	38%	
	Rural	15%	
		Part de tués	
293 tués	Grand centre urbain	31%	
	Urbain intermédiaire	35%	
	Rural	34%	

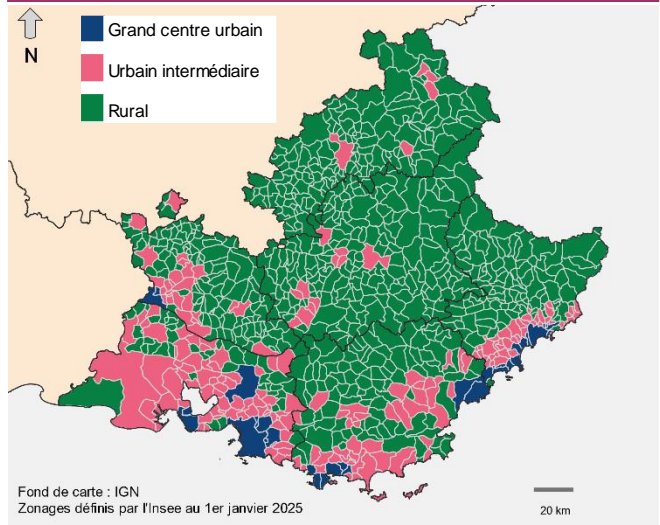


60 tués 25 tués 9 tués 95 tués 93 tués

	Nombre de tués				Écart		
	2010	2019	2024	2025	2025-2010	2025-2019	2025-2024
Total	386	303	297	293	-93	-10	-4
18-24 ans	69	43	49	49	-20	+6	+0
65 ans +	89	90	88	88	-1	-2	+0

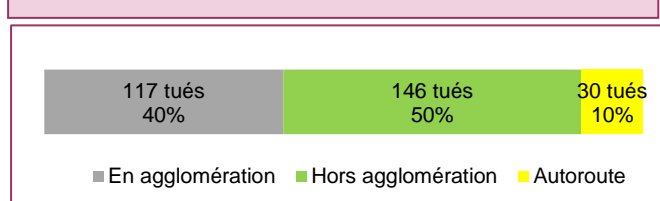
Marche	60	49	42	60	+0	+11	+18
Vélo	14	15	19	25	+11	+10	+6
EDPm	0	0	4	9	+9	+9	+5
2RM	129	105	116	95	-34	-10	-21
VT	161	121	102	93	-68	-28	-9
Autre	22	13	14	11	-11	-2	-3

Densité des communes dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur en 2025

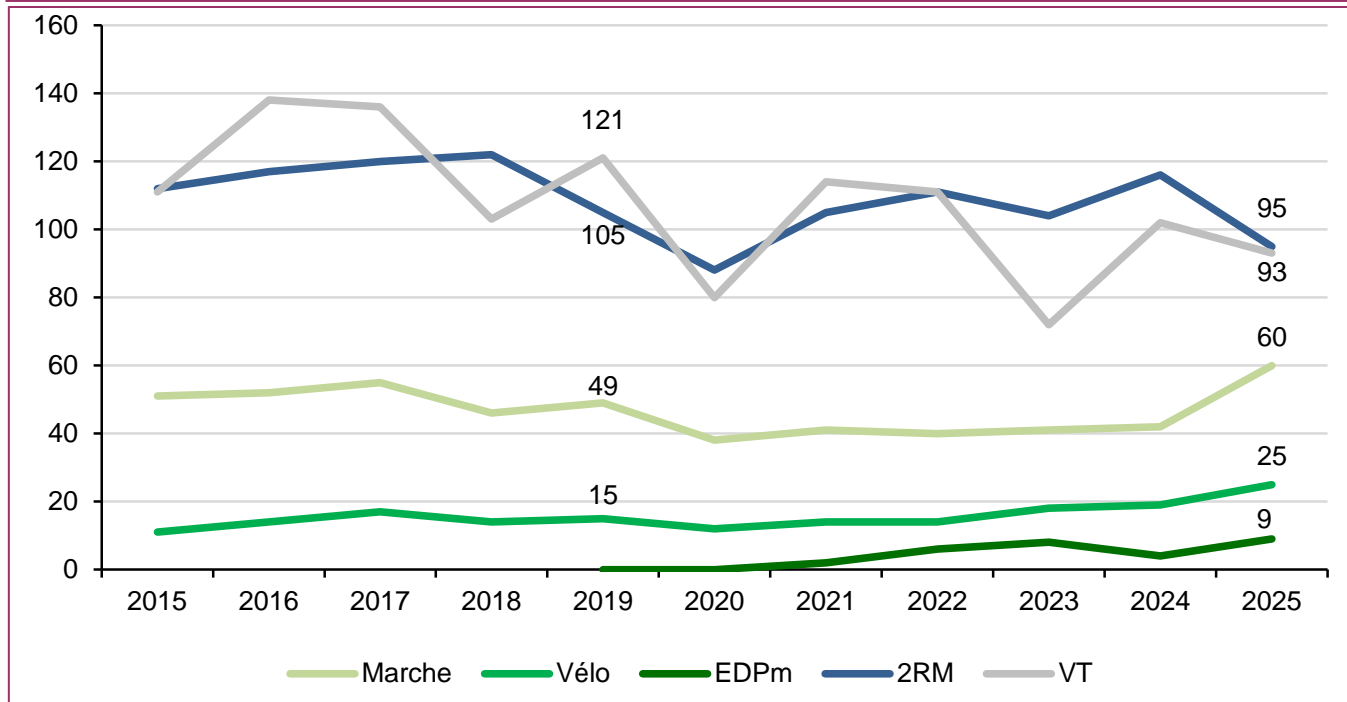


Moyenne de tués 2021-2025 par million d'habitants de	
Provence-Alpes-Côte d'Azur	France métropolitaine
54	48
129	95
52	59

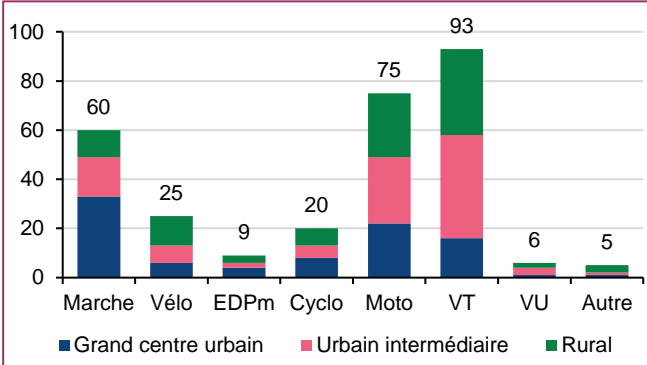
Nombre de tués selon le milieu routier en 2025



Évolution du nombre de tués selon le mode de déplacement de 2015 à 2025

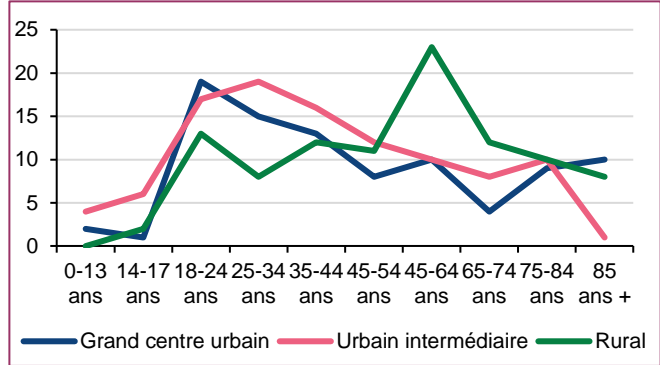


Répartition des personnes tuées selon le mode et le niveau de densité des communes en 2025



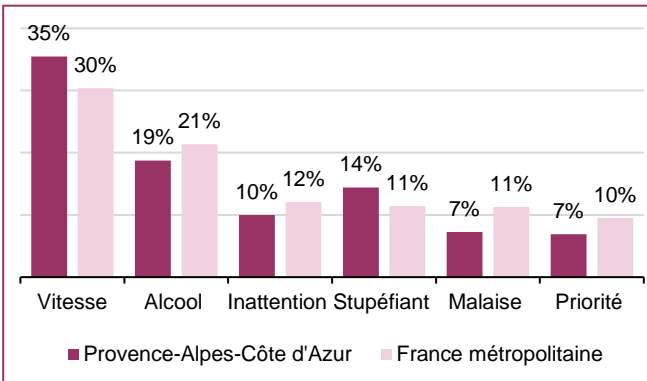
Tués	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	Autre
Grand centre urbain	33	6	4	8	22	16	1	1
Urbain intermédiaire	16	7	2	5	27	42	3	1
Rural	11	12	3	7	26	35	2	3
Total	60	25	9	20	75	93	6	5

Nombre de tués selon la tranche d'âge et le niveau de densité des communes en 2025

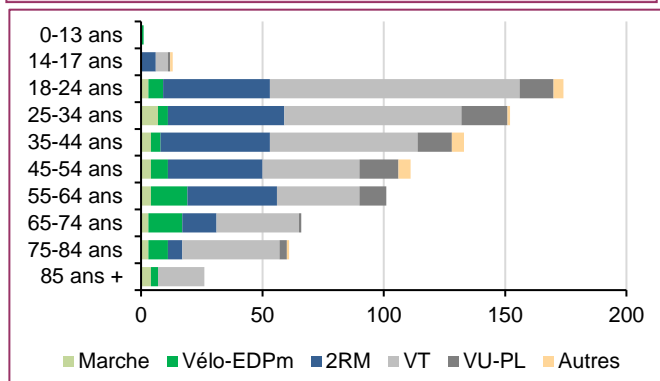


Tués	Ages									
	0-13	14-17	18-24	25-34	35-44	45-54	45-64	65-74	75-84	85 +
Grand centre urbain	2	1	19	15	13	8	10	4	9	10
Urbain intermédiaire	4	6	17	19	16	12	10	8	10	1
Rural	0	2	13	8	12	11	23	12	10	8
Total	6	9	49	42	41	31	43	24	29	19

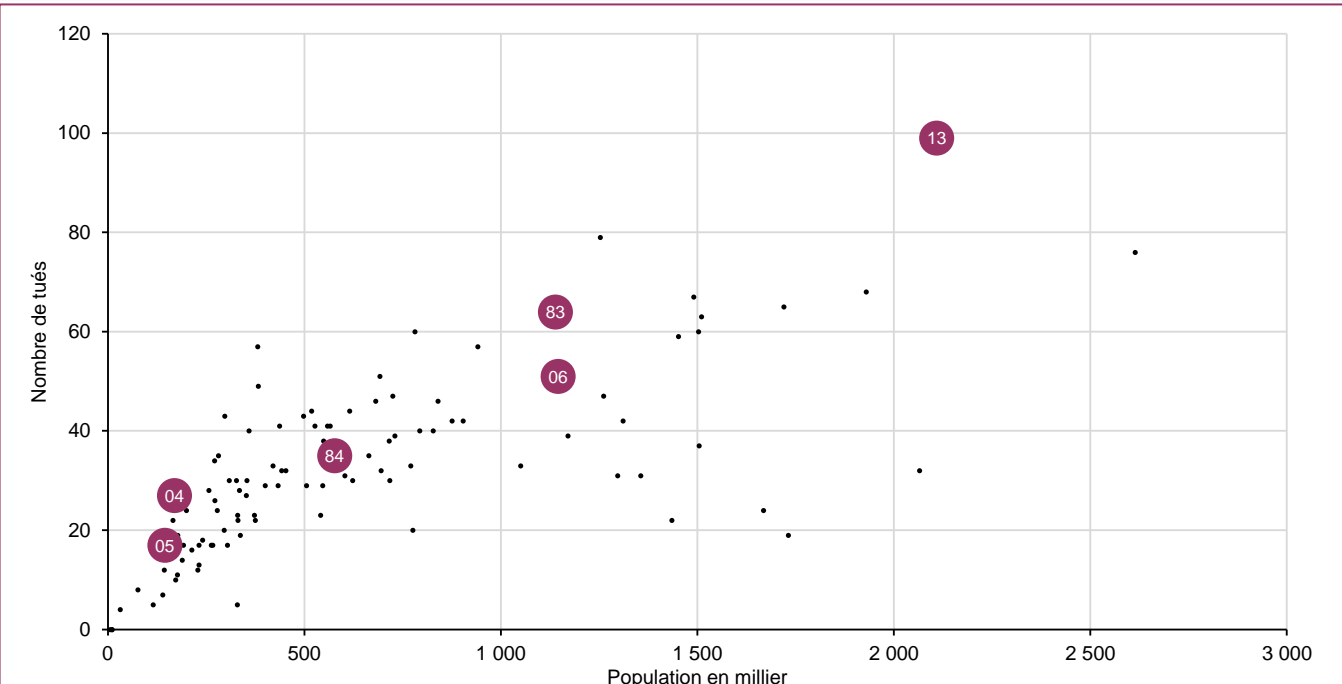
Facteurs principaux d'accidents mortels en moyenne pour la période 2023-2025



Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode et âge pour la période 2023-2025



Nombre de tués comparé au nombre d'habitants de chaque département de France en 2025
Les pastilles représentent les départements de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur



Outre-mer

Sources : ONISR données définitives 2025, Insee – Population des départements 2025 estimée au 1er janvier 2026 pour les DROM ; Population du dernier recensement : 2022 pour Saint-Pierre-et-Miquelon, Saint-Barthélemy et Saint-Martin, 2023 pour Wallis-et-Futuna, 2022 pour la Polynésie française et 2019 pour la Nouvelle-Calédonie

* Seules La Martinique et la Nouvelle-Calédonie ont une autoroute.

Chiffres clés en 2025

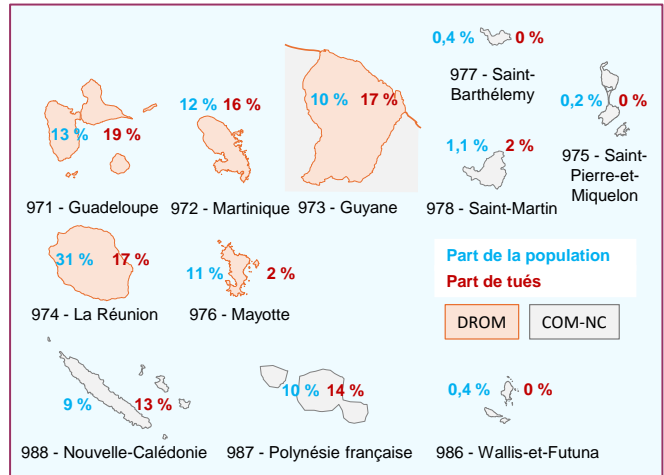
2 885 463 habitants	252 tués
-------------------------------	--------------------



44 tués 14 tués **0 tué** 91 tués **88 tués**

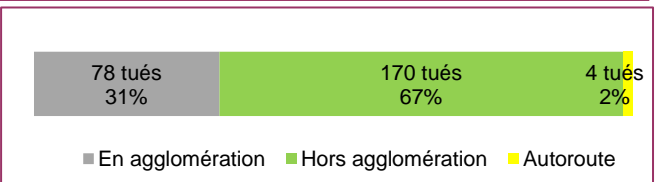
	Nombre de tués				Ecart		
	2010	2019	2024	2025	2025-2010	2025-2019	2025-2024
Total	281	254	239	252	-29	-2	+13
18-24 ans	78	49	47	45	-33	-4	-2
65 ans +	16	28	22	27	+11	-1	+5
Marche	37	53	45	44	+7	-9	-1
Vélo	10	14	9	14	+4	+0	+5
EDPm	0	0	1	0	+0	+0	-1
2RM	106	71	83	91	-15	+20	+8
VT	105	95	86	88	-17	-7	+2
Autre	23	21	15	15	-8	-6	+0

Répartition de la population et des tués dans les territoires d'outre-mer en 2025

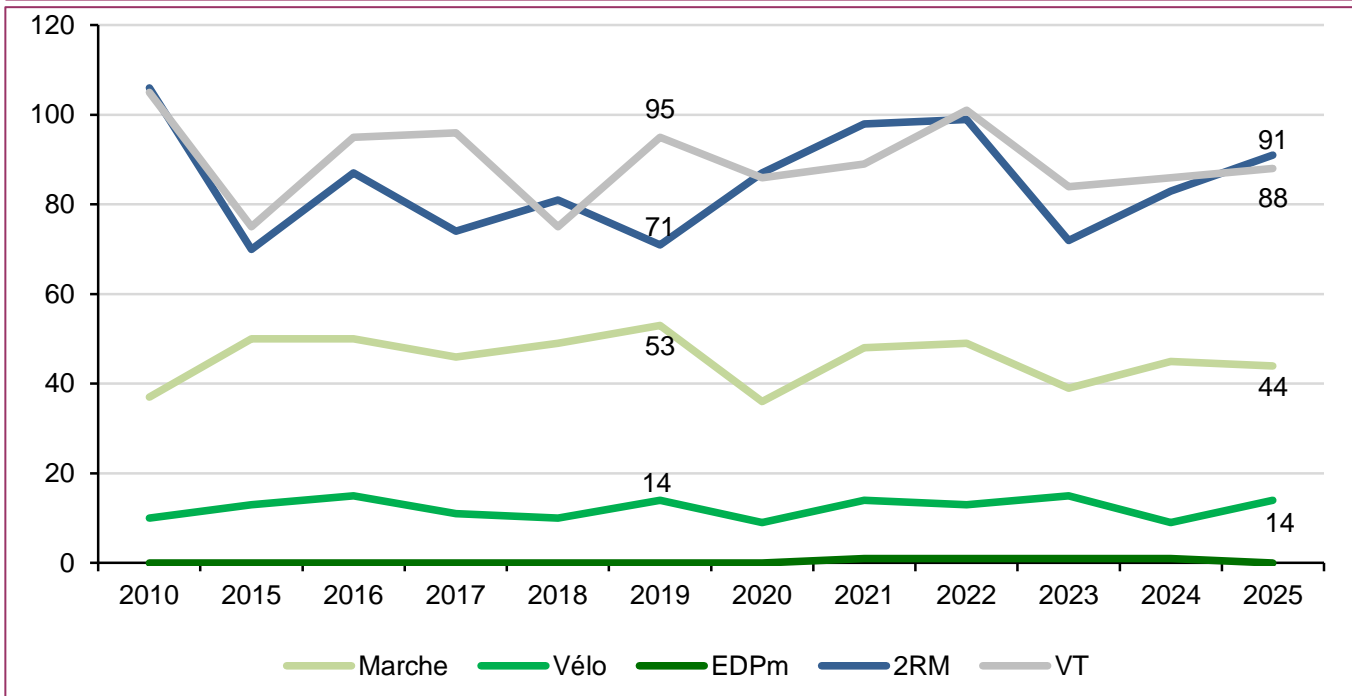


Moyenne de tués 2021-2025 par million d'habitants de	
Outre-mer	France métropolitaine
89	48
192	95
80	59

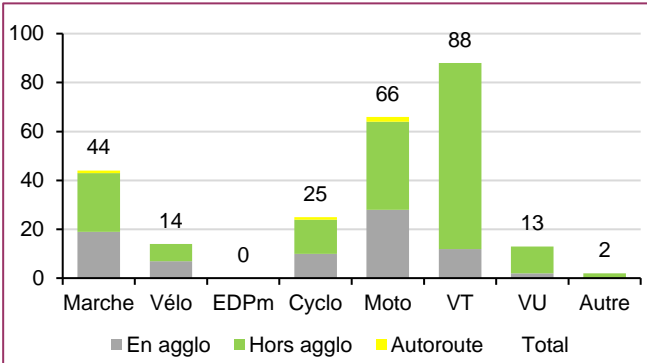
Nombre de tués selon le milieu routier * en 2025



Évolution du nombre de tués selon le mode de déplacement de 2015 à 2025

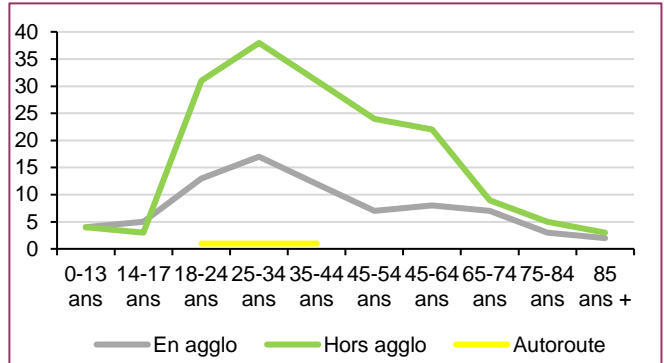


Répartition des personnes tuées selon le mode et le milieu routier en 2025



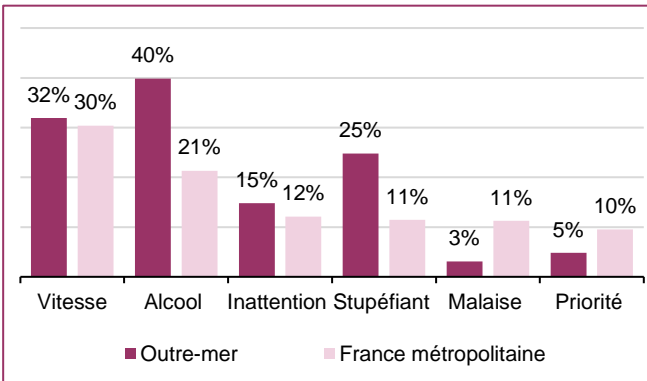
Tués	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	Autre
En agglo	19	7	0	10	28	12	2	0
Hors agglo	24	7	0	14	36	76	11	2
Autoroute	1			1	2			
Total	44	14	0	25	66	88	13	2

Nombre de tués selon la tranche d'âge et le milieu routier en 2025

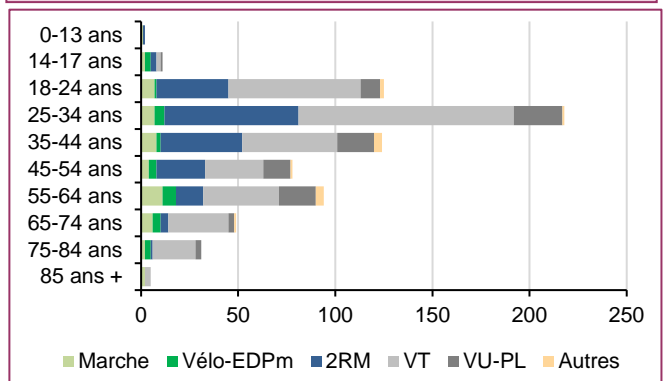


Tués	Ages									
	0-13	14-17	18-24	25-34	35-44	45-54	45-64	65-74	75-84	85+
En agglo	4	5	13	17	12	7	8	7	3	2
Hors agglo	4	3	31	38	31	24	22	9	5	3
Autoroute			1	1	1		1			
Total	8	8	45	56	44	31	31	16	8	5

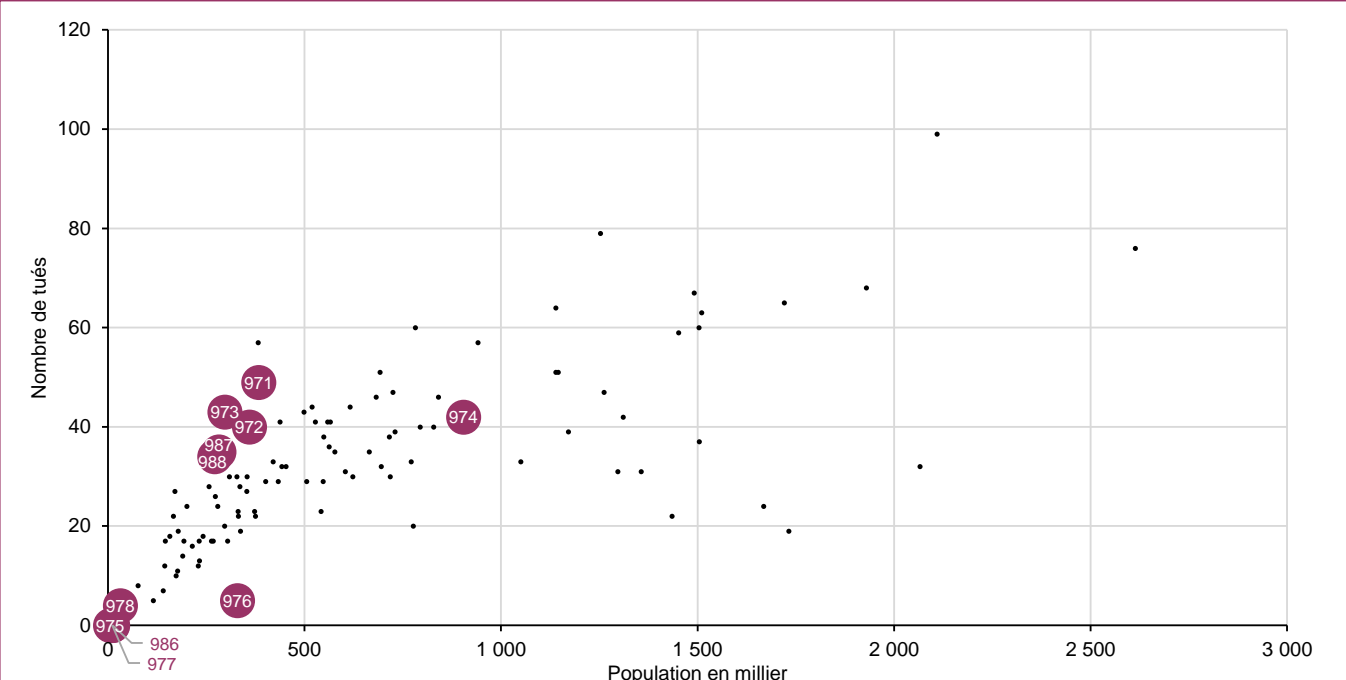
Facteurs principaux d'accidents mortels en moyenne pour la période 2023-2025

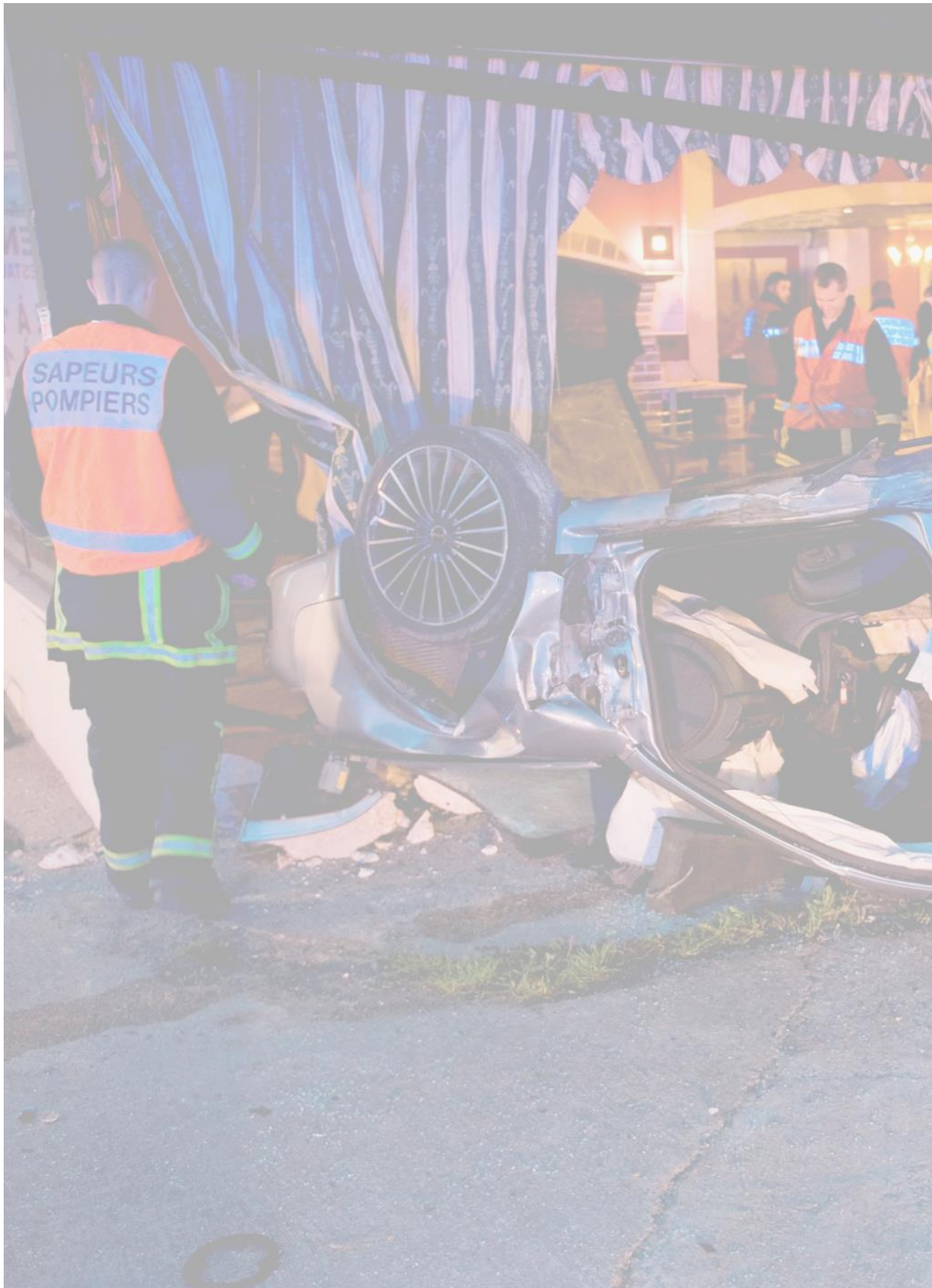


Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode et âge pour la période 2023-2025



Nombre de tués comparé au nombre d'habitants de chaque département de France en 2025
Les pastilles représentent les territoires d'outre-mer





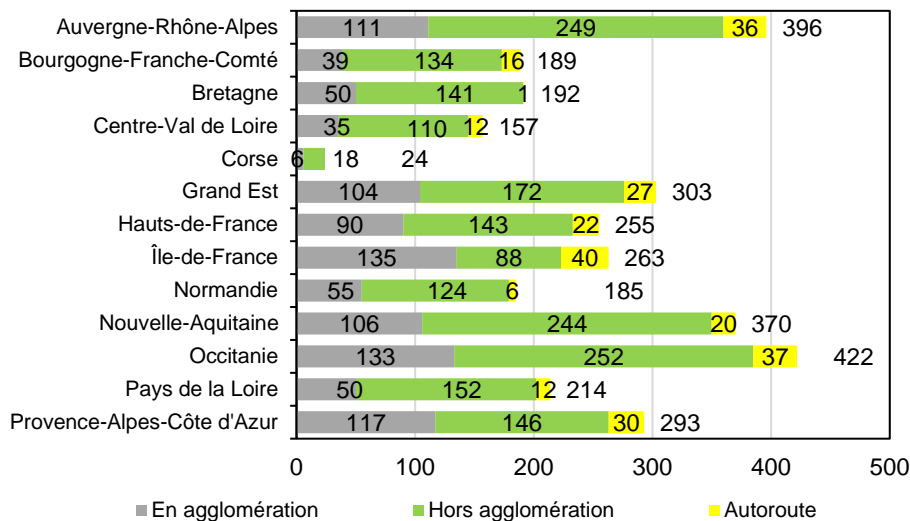


Annexes

La mortalité par région selon le mode de déplacement	58
Les indicateurs départementaux et des territoires d'Outre-mer	60
Les indicateurs régionaux	64
Évolution mensuelle de la mortalité et des blessés estimés	65
Les séries statistiques de la mortalité issues du BAAC	66
En France métropolitaine	66
Dans les départements et régions d'outre-mer	67
Dans les autres Outre-mer (COM-NC)	68
Dans l'ensemble des Outre-mer	69
Les séries statistiques des blessés	70
Les blessés estimés en France métropolitaine	70
Selon le réseau routier	70
Selon l'âge et le sexe	71
Selon le mode de déplacement	72
Les blessés du BAAC dans les Outre-mer	73
Les principaux facteurs des présumés responsables d'accidents mortels : France métropolitaine et Outre-mer	74
Glossaire et sigles	76

La mortalité par région selon le mode de déplacement

Nombre de tués selon le milieu routier par région en 2025 : 3 263 tués en France métropolitaine

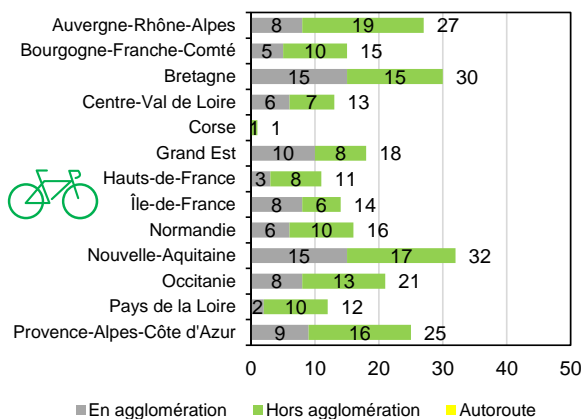
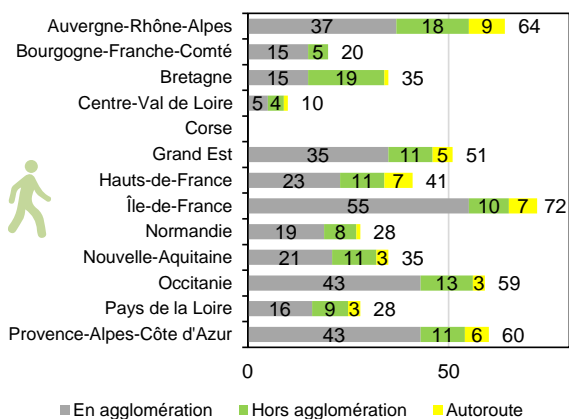


Source : ONISR données définitives 2025

Nombre de tués à pied et à vélo selon le milieu routier par région en 2025

503 piétons tués

235 cyclistes tués

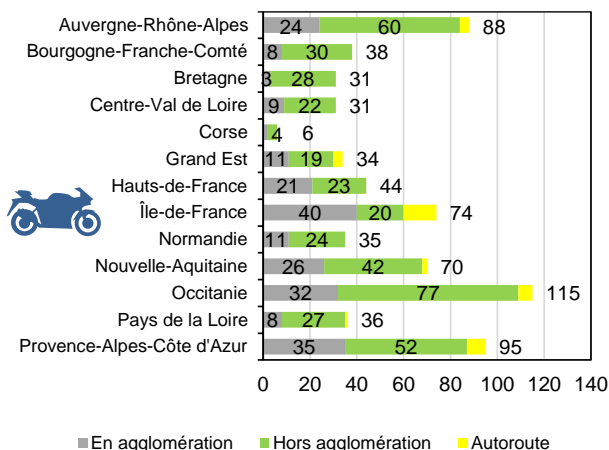
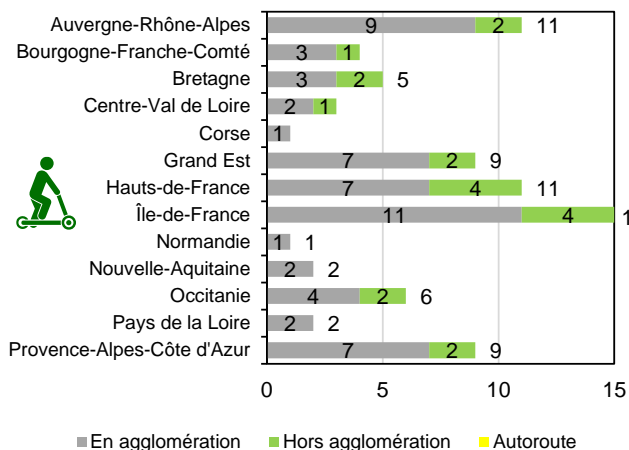


Source : ONISR données définitives 2025

Nombre de tués en EDPm et en 2RM selon le milieu routier par région en 2025

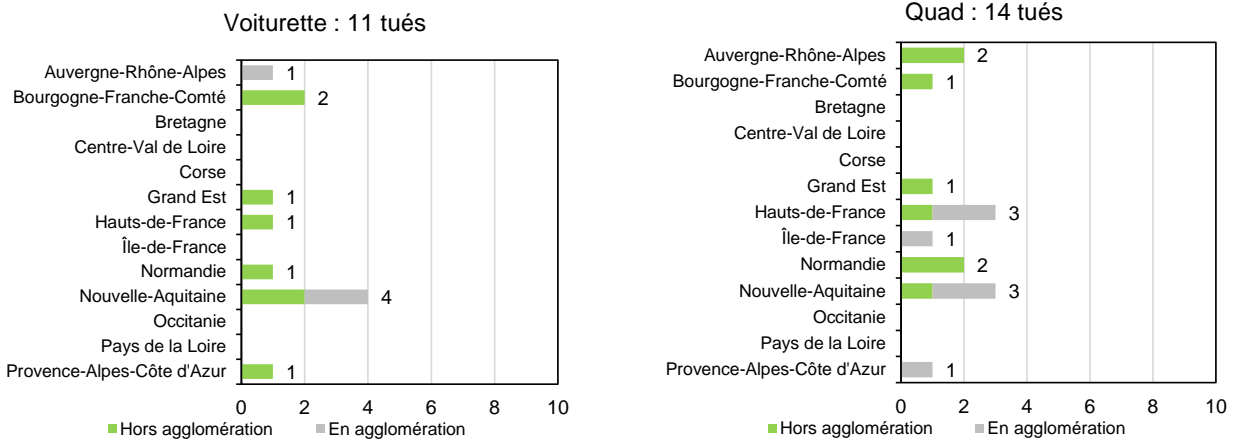
79 utilisateurs d'EDPm tués

697 usagers de 2RM tués



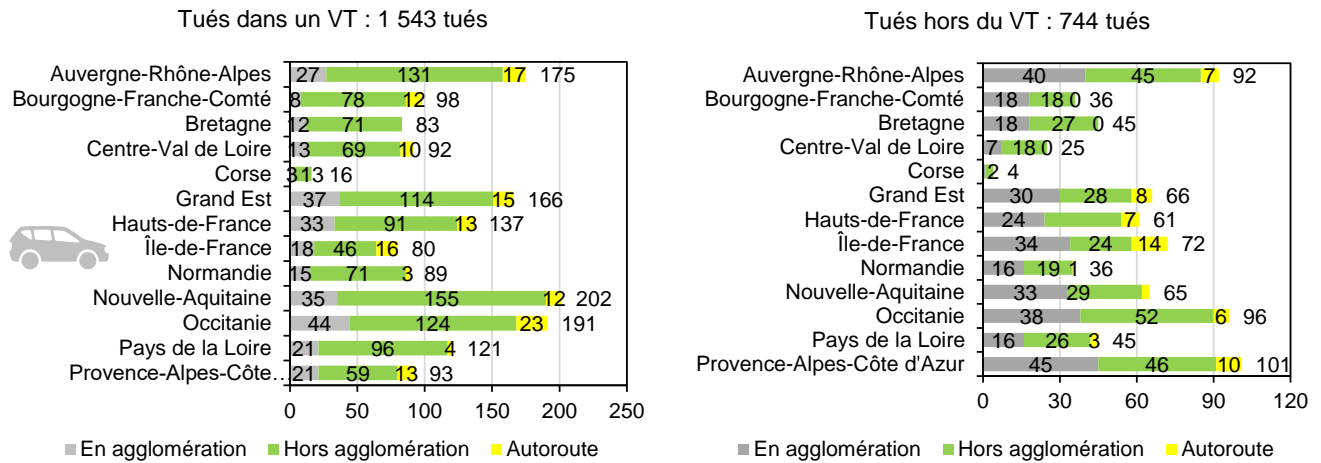
Source : ONISR données définitives 2025

Nombre de tués en voiturette et en quad selon le milieu routier par région en 2025



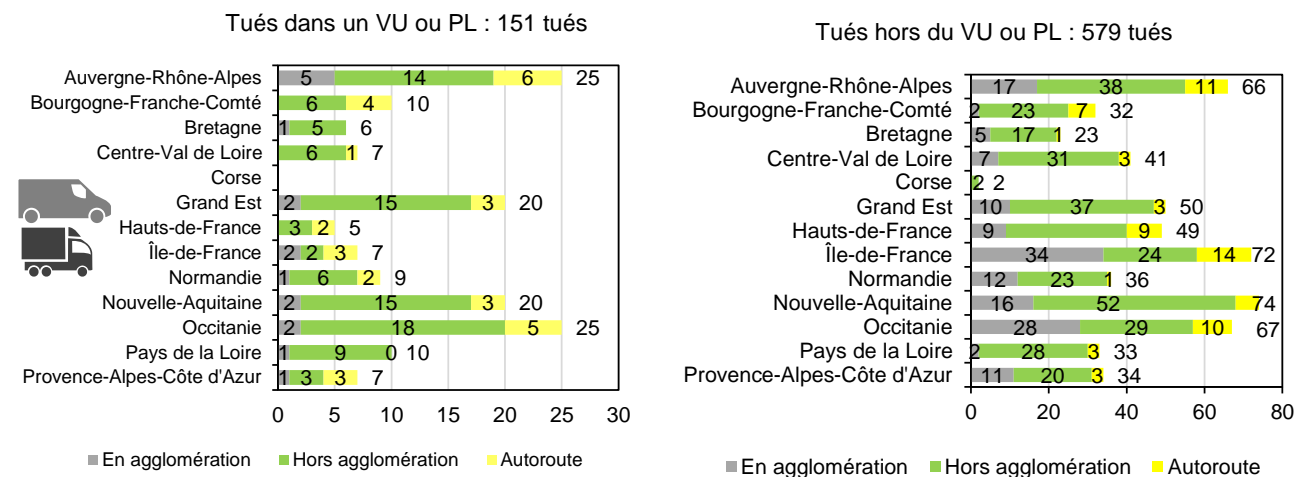
Source : ONISR données définitives 2025

Nombre de tués dans un accident impliquant un VT selon le milieu routier par région



Source : ONISR données définitives 2025

Nombre de tués dans un accident impliquant un VU ou un PL selon le milieu routier par région



Source : ONISR données définitives 2025

Indicateurs départementaux et des territoires d'Outre-mer

	Personnes tuées								en moyenne 2021-2025 part dans la mortalité des personnes tuées ...				
	Total 2025	Total 2024	Evolution 2025/2019	taux moyen 2021-2025				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 alcool drogue connu	dans un accident avec un véhicule seul sans piéton	
				tous âges pour 1 million habitants (pop. 2025)	des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans (pop. 2025)	des 25-34 ans pour 1 million de 25-34 ans (pop. 2025)	des 65 ans et plus pour 1 million de 65 ans et plus (pop. 2025)						
1	Ain	51	44	+ 50 %	62	148	79	68	22 %	17 %	31 %	38 %	43 %
2	Aisne	44	30	+ 42 %	66	165	118	63	13 %	16 %	31 %	38 %	41 %
3	Allier	22	27	- 4 %	71	199	115	70	19 %	15 %	21 %	30 %	56 %
4	Alpes-de-Haute-Provence	27	11	+ 59 %	101	161	113	88	36 %	13 %	19 %	28 %	57 %
5	Hautes-Alpes	17	13	- 6 %	99	307	102	99	26 %	32 %	18 %	31 %	42 %
6	Alpes-Maritimes	51	55	- 12 %	46	112	66	46	47 %	21 %	32 %	46 %	38 %
7	Ardèche	19	24	- 42 %	62	129	78	53	32 %	20 %	35 %	47 %	56 %
8	Ardennes	17	13	- 23 %	59	139	98	59	19 %	17 %	29 %	41 %	53 %
9	Ariège	18	15	+ 64 %	91	261	97	94	25 %	14 %	22 %	38 %	41 %
10	Aube	30	36	+ 36 %	91	219	156	110	11 %	18 %	39 %	55 %	38 %
11	Aude	57	42	+ 58 %	99	205	150	99	22 %	16 %	30 %	40 %	46 %
12	Aveyron	24	23	+ 33 %	84	288	46	112	19 %	17 %	14 %	29 %	55 %
13	Bouches-du-Rhône	99	115	- 4 %	49	110	72	47	35 %	23 %	28 %	43 %	35 %
14	Calvados	38	32	+ 0 %	46	100	39	64	21 %	15 %	24 %	30 %	37 %
15	Cantal	12	13	+ 20 %	70	92	114	104	20 %	12 %	12 %	15 %	44 %
16	Charente	27	25	+ 80 %	66	100	97	80	22 %	17 %	35 %	42 %	47 %
17	Charente-Maritime	46	41	- 19 %	65	142	92	71	23 %	23 %	31 %	38 %	38 %
18	Cher	20	25	- 9 %	84	197	179	69	22 %	16 %	45 %	52 %	44 %
19	Corrèze	18	16	+260 %	68	143	78	82	22 %	15 %	24 %	31 %	49 %
2A	Corse-du-Sud	10	19	+11 %	83	248	67	77	43 %	22 %	50 %	55 %	54 %
2B	Haute-Corse	14	22	- 33 %	97	153	98	135	30 %	21 %	24 %	29 %	60 %
21	Côte-d'Or	23	20	- 23 %	49	101	52	74	16 %	17 %	21 %	35 %	51 %
22	Côtes-d'Armor	44	34	+ 16 %	66	130	83	82	15 %	18 %	23 %	33 %	45 %
23	Creuse	5	9	- 29 %	68	155	148	91	21 %	8 %	41 %	42 %	72 %
24	Dordogne	33	38	+ 38 %	78	143	143	91	18 %	21 %	33 %	45 %	42 %
25	Doubs	29	27	- 3 %	48	124	53	67	14 %	25 %	28 %	41 %	45 %
26	Drôme	41	40	+ 21 %	63	161	78	67	23 %	19 %	27 %	37 %	36 %
27	Eure	31	42	- 6 %	58	125	97	60	20 %	26 %	29 %	38 %	41 %
28	Eure-et-Loir	29	38	- 9 %	65	170	68	81	14 %	31 %	20 %	34 %	32 %
29	Finistère	57	37	+ 50 %	48	79	50	67	21 %	18 %	32 %	41 %	54 %
30	Gard	60	63	+ 11 %	69	167	94	68	20 %	22 %	30 %	39 %	40 %
31	Haute-Garonne	60	52	- 5 %	36	62	41	45	30 %	19 %	22 %	37 %	40 %
32	Gers	17	16	- 19 %	73	165	149	91	9 %	10 %	23 %	33 %	51 %
33	Gironde	65	83	- 17 %	44	100	57	46	24 %	20 %	38 %	49 %	41 %
34	Hérault	79	58	+ 14 %	55	108	67	54	30 %	24 %	32 %	44 %	41 %
35	Ille-et-Vilaine	51	51	+ 21 %	40	79	58	52	19 %	17 %	32 %	41 %	38 %
36	Indre	16	16	- 6 %	79	134	114	92	12 %	19 %	28 %	34 %	54 %
37	Indre-et-Loire	30	29	+ 15 %	53	112	52	55	20 %	17 %	26 %	38 %	41 %
38	Isère	42	60	- 46 %	39	97	44	51	19 %	20 %	29 %	38 %	42 %
39	Jura	28	35	+87 %	108	240	141	136	23 %	15 %	20 %	28 %	48 %
40	Landes	32	33	+ 14 %	67	206	98	65	17 %	15 %	29 %	48 %	45 %
41	Loir-et-Cher	30	19	- 3 %	69	168	50	68	19 %	20 %	29 %	40 %	33 %
42	Loire	20	35	- 17 %	41	93	58	62	22 %	22 %	31 %	41 %	46 %
43	Haute-Loire	12	11	- 20 %	77	244	83	108	23 %	20 %	20 %	26 %	43 %
44	Loire-Atlantique	63	50	- 11 %	38	103	40	40	22 %	20 %	42 %	53 %	39 %
45	Loiret	32	43	- 9 %	49	92	44	49	15 %	20 %	27 %	35 %	33 %
46	Lot	11	17	- 31 %	76	149	82	100	30 %	13 %	21 %	32 %	46 %
47	Lot-et-Garonne	28	23	+ 22 %	81	170	82	116	12 %	13 %	32 %	37 %	53 %
48	Lozère	8	3	+ 100 %	97	76	171	93	30 %	14 %	34 %	40 %	59 %
49	Maine-et-Loire	46	41	+ 44 %	44	82	59	57	18 %	20 %	37 %	42 %	35 %
50	Manche	43	35	+ 16 %	67	155	85	76	16 %	11 %	34 %	39 %	44 %
51	Marne	41	34	+ 5 %	62	98	91	67	12 %	21 %	34 %	44 %	45 %
52	Haute-Marne	22	21	+ 83 %	117	257	109	140	9 %	23 %	24 %	35 %	35 %
53	Mayenne	17	17	+113 %	63	112	115	101	15 %	18 %	43 %	46 %	36 %
54	Meurthe-et-Moselle	39	24	+ 34 %	45	66	53	60	14 %	18 %	26 %	42 %	51 %
55	Meuse	19	20	+ 12 %	83	222	90	96	19 %	18 %	25 %	30 %	50 %
56	Morbihan	40	49	- 25 %	54	109	73	75	19 %	19 %	37 %	46 %	50 %
57	Moselle	33	46	- 28 %	35	76	28	52	14 %	23 %	23 %	36 %	40 %

		Personnes tuées							en moyenne 2021-2025 part dans la mortalité des personnes tuées ...				
		Total 2025	Total 2024	Evolution 2025/2019	taux moyen 2021-2025				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. 2025)	des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans (pop. 2025)	des 25-34 ans pour 1 million de 25-34 ans (pop. 2025)	des 65 ans et plus pour 1 million de 65 ans et plus (pop. 2025)					
58	Nièvre	24	19	+ 33 %	104	205	113	111	12 %	19 %	29 %	39 %	45 %
59	Nord	76	71	- 16 %	33	55	39	42	19 %	21 %	30 %	41 %	36 %
60	Oise	40	35	- 2 %	42	73	85	45	18 %	22 %	33 %	46 %	36 %
61	Orne	26	27	- 13 %	86	152	88	101	17 %	12 %	28 %	34 %	39 %
62	Pas-de-Calais	59	48	- 3 %	41	93	69	40	18 %	21 %	33 %	47 %	36 %
63	Puy-de-Dôme	35	37	- 22 %	54	94	57	68	26 %	24 %	32 %	39 %	42 %
64	Pyrénées-Atlantiques	30	31	- 35 %	53	145	46	66	20 %	22 %	30 %	37 %	40 %
65	Hautes-Pyrénées	13	11	+ 86 %	63	140	54	84	18 %	16 %	22 %	35 %	52 %
66	Pyrénées-Orientales	29	31	- 3 %	60	112	60	60	26 %	20 %	29 %	48 %	51 %
67	Bas-Rhin	39	47	- 7 %	33	54	41	44	19 %	23 %	22 %	34 %	39 %
68	Haut-Rhin	33	27	+ 32 %	40	95	50	51	15 %	22 %	23 %	34 %	45 %
69	Rhône	68	52	+ 11 %	31	58	31	40	24 %	17 %	23 %	39 %	34 %
70	Haute-Saône	17	12	+ 6 %	75	186	128	84	17 %	14 %	35 %	39 %	40 %
71	Saône-et-Loire	38	39	- 21 %	79	136	67	104	16 %	14 %	26 %	35 %	39 %
72	Sarthe	41	26	+ 0 %	53	113	69	65	23 %	15 %	30 %	37 %	48 %
73	Savoie	32	24	+ 3 %	61	152	88	72	23 %	19 %	35 %	39 %	52 %
74	Haute-Savoie	42	46	- 33 %	45	128	48	70	30 %	19 %	31 %	41 %	44 %
75	Paris	32	31	- 6 %	17	17	16	32	32 %	12 %	29 %	43 %	23 %
76	Seine-Maritime	47	59	+ 34 %	42	96	62	40	25 %	21 %	34 %	46 %	42 %
77	Seine-et-Marne	67	71	- 6 %	42	87	52	50	19 %	27 %	24 %	35 %	35 %
78	Yvelines	37	31	+ 32 %	28	39	47	36	28 %	20 %	19 %	32 %	32 %
79	Deux-Sèvres	22	29	- 41 %	61	186	110	69	24 %	21 %	42 %	49 %	42 %
80	Somme	36	39	+ 9 %	67	131	72	84	18 %	24 %	34 %	46 %	35 %
81	Tarn	29	33	- 17 %	70	213	59	79	16 %	19 %	23 %	42 %	53 %
82	Tarn-et-Garonne	17	25	- 35 %	81	240	71	91	17 %	19 %	30 %	41 %	49 %
83	Var	64	62	- 12 %	55	147	86	46	39 %	21 %	34 %	46 %	39 %
84	Vaucluse	35	41	+ 3 %	64	173	51	68	29 %	23 %	28 %	43 %	47 %
85	Vendée	47	50	+ 9 %	66	152	92	71	21 %	19 %	41 %	50 %	48 %
86	Vienne	41	30	+ 78 %	66	141	94	89	10 %	20 %	32 %	43 %	43 %
87	Haute-Vienne	23	18	+ 28 %	58	52	58	66	21 %	11 %	23 %	29 %	38 %
88	Vosges	30	28	+ 36 %	71	191	99	82	21 %	21 %	21 %	31 %	47 %
89	Yonne	23	22	- 44 %	83	274	148	80	20 %	29 %	29 %	38 %	43 %
90	Territoire de Belfort	7	1	- 22 %	39	100	50	72	30 %	22 %	18 %	23 %	41 %
91	Essonne	31	25	+ 3 %	25	37	43	27	21 %	23 %	23 %	30 %	22 %
92	Hauts-de-Seine	24	23	- 4 %	13	24	21	20	39 %	18 %	24 %	43 %	38 %
93	Seine-Saint-Denis	19	29	- 37 %	15	16	27	19	33 %	16 %	22 %	44 %	23 %
94	Val-de-Marne	22	23	- 19 %	15	20	20	25	31 %	23 %	15 %	30 %	20 %
95	Val-d'Oise	31	30	+ 41 %	23	35	39	34	24 %	17 %	15 %	26 %	27 %
	Métropole	3 263	3 193	+ 1 %	48	95	58	59	22 %	20 %	29 %	40 %	41 %
971	Guadeloupe	49	54	+ 4 %	134	375	310	90	31 %	17 %	53 %	60 %	33 %
972	Martinique	40	24	+ 48 %	81	251	266	56	49 %	16 %	55 %	68 %	36 %
973	Guyane	43	34	+ 23 %	121	162	238	114	35 %	12 %	44 %	60 %	19 %
974	La Réunion	42	40	+ 8 %	44	77	86	51	34 %	18 %	41 %	53 %	40 %
976	Mayotte	5	8	- 64 %	29	29	22	68	42 %	23 %	34 %	35 %	13 %
	Ensemble des DROM	179	160	+ 10 %	73	146	152	67	36 %	16 %	47 %	59 %	31 %
975	Saint-Pierre-et-Miquelon*	0	0	ND	34	0	0	0	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
977	Saint-Barthélemy**,**	0	3	ND	170	452	191	177	67 %	33 %	56 %	82 %	56 %
978	Saint-Martin**,**	4	2	- 60 %	133	558	361	119	76 %	10 %	50 %	76 %	38 %
986	Wallis-et-Futuna**,**	0	3	NS	197	1172	0	0	0 %	0 %	88 %	88 %	73 %
987	Polynésie française**,**	35	38	+ 21 %	121	170	230	149	57 %	13 %	54 %	70 %	49 %
988	Nouvelle-Calédonie**,**	34	33	- 35 %	175	476	259	182	8 %	9 %	57 %	73 %	57 %
	Ensemble COM-NC*	73	79	- 21 %	147	337	244	156	31 %	11 %	56 %	72 %	53 %
	Total OM*	252	239	- 1 %	89	192	176	80	35 %	14 %	50 %	64 %	39 %
	France (métropole+DROM)	3 442	3 353	+ 1 %	48	97	61	60	23 %	19 %	30 %	41 %	41 %
	France (métropole+OM)*	3 515	3 432	+ 0 %	49	99	63	60	23 %	19 %	31 %	42 %	41 %

Sources : ONISR données définitives 2021-2025, Insee-Population 2025 estimée au 1^{er} janvier 2026.

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 du dernier recensement : 2022 pour Saint-Pierre-et-Miquelon, Saint-Barthélemy et Saint-Martin, 2023 pour Wallis-et-Futuna, 2019 pour la Nouvelle-Calédonie, 2022 pour la Polynésie française.

Indicateurs départementaux et des territoires d'Outre-mer

		en moyenne 2021-2025 part dans la mortalité des personnes tuées ...							Nombre de présumés responsables d'accidents mortels en 2025	en moyenne 2021-2025 part des présumés responsables d'accidents mortels ...				
		Sur autoroute	Sur routes hors agglo	En agglo	Piétons	en VT	en 2RM sans casque / port casque connu	en VT ou PL sans ceinture / port ceinture connu		en VT	avec un facteur "vitesse excessive ou inadaptée"	avec un facteur "alcool"	avec un facteur "alcool" et/ou "stupéfiant"	avec un facteur "inattention"
1	Ain	9 %	67 %	25 %	11 %	53 %	0 %	20 %	48	59 %	32 %	24 %	30 %	13 %
2	Aisne	1 %	74 %	26 %	9 %	59 %	9 %	18 %	41	67 %	39 %	24 %	28 %	14 %
3	Allier	10 %	73 %	17 %	14 %	51 %	0 %	13 %	21	62 %	26 %	18 %	24 %	11 %
4	Alpes-de-Haute-Provence	0 %	85 %	15 %	6 %	44 %	0 %	13 %	28	61 %	35 %	15 %	20 %	12 %
5	Hautes-Alpes	0 %	76 %	24 %	11 %	50 %	0 %	24 %	18	54 %	42 %	17 %	23 %	12 %
6	Alpes-Maritimes	11 %	30 %	59 %	22 %	17 %	5 %	28 %	49	33 %	30 %	23 %	31 %	19 %
7	Ardèche		70 %	30 %	6 %	42 %	3 %	26 %	20	51 %	28 %	25 %	29 %	17 %
8	Ardennes	5 %	58 %	36 %	18 %	47 %	7 %	44 %	18	62 %	37 %	18 %	29 %	17 %
9	Ariège		86 %	14 %	8 %	55 %	0 %	25 %	19	60 %	31 %	18 %	31 %	20 %
10	Aube	6 %	73 %	21 %	6 %	71 %	19 %	20 %	27	72 %	24 %	26 %	35 %	11 %
11	Aude	12 %	63 %	25 %	11 %	52 %	0 %	24 %	58	65 %	28 %	19 %	23 %	11 %
12	Aveyron	3 %	81 %	15 %	7 %	56 %	0 %	19 %	22	61 %	27 %	12 %	19 %	13 %
13	Bouches-du-Rhône	15 %	47 %	38 %	18 %	36 %	6 %	36 %	101	53 %	28 %	19 %	27 %	9 %
14	Calvados	3 %	66 %	30 %	16 %	47 %	0 %	12 %	37	59 %	29 %	23 %	24 %	14 %
15	Cantal	12 %	70 %	18 %	12 %	52 %	0 %	14 %	13	56 %	32 %	10 %	12 %	14 %
16	Charente		80 %	20 %	8 %	54 %	8 %	16 %	26	61 %	26 %	23 %	25 %	10 %
17	Charente-Maritime	2 %	75 %	23 %	11 %	48 %	0 %	19 %	42	61 %	18 %	23 %	26 %	16 %
18	Cher	4 %	70 %	26 %	8 %	56 %	4 %	22 %	18	65 %	28 %	30 %	33 %	18 %
19	Corrèze	16 %	63 %	21 %	11 %	50 %	6 %	24 %	18	59 %	29 %	20 %	24 %	16 %
2A	Corse-du-Sud		67 %	33 %	6 %	35 %	10 %	44 %	12	40 %	35 %	32 %	36 %	3 %
2B	Haute-Corse		78 %	22 %	3 %	59 %	4 %	38 %	13	60 %	39 %	18 %	18 %	11 %
21	Côte-d'Or	20 %	55 %	26 %	10 %	57 %	0 %	27 %	23	57 %	22 %	17 %	23 %	11 %
22	Côtes-d'Armor		69 %	31 %	13 %	50 %	7 %	23 %	45	59 %	21 %	20 %	25 %	14 %
23	Creuse	0 %	82 %	18 %	3 %	59 %	14 %	17 %	5	65 %	14 %	32 %	32 %	11 %
24	Dordogne	2 %	79 %	20 %	7 %	63 %	0 %	24 %	34	68 %	24 %	27 %	33 %	12 %
25	Doubs	6 %	61 %	33 %	14 %	55 %	11 %	30 %	30	64 %	36 %	22 %	30 %	16 %
26	Drôme	10 %	72 %	18 %	12 %	46 %	0 %	32 %	40	55 %	28 %	20 %	28 %	17 %
27	Eure	7 %	71 %	22 %	9 %	59 %	6 %	19 %	29	60 %	34 %	19 %	22 %	11 %
28	Eure-et-Loir	15 %	65 %	20 %	10 %	59 %	0 %	28 %	31	64 %	21 %	14 %	22 %	18 %
29	Finistère		71 %	29 %	17 %	45 %	7 %	16 %	61	54 %	33 %	27 %	31 %	14 %
30	Gard	7 %	63 %	30 %	13 %	55 %	4 %	25 %	59	62 %	28 %	22 %	26 %	13 %
31	Haute-Garonne	13 %	46 %	41 %	19 %	39 %	5 %	28 %	58	54 %	28 %	22 %	30 %	18 %
32	Gers		74 %	26 %	11 %	64 %	0 %	13 %	18	71 %	20 %	17 %	23 %	19 %
33	Gironde	15 %	47 %	38 %	14 %	45 %	2 %	18 %	65	57 %	34 %	28 %	32 %	15 %
34	Hérault	11 %	58 %	31 %	15 %	44 %	5 %	24 %	77	59 %	26 %	23 %	30 %	11 %
35	Ille-et-Vilaine	0 %	75 %	25 %	17 %	49 %	5 %	15 %	51	59 %	34 %	27 %	31 %	8 %
36	Indre	6 %	71 %	24 %	11 %	58 %	10 %	20 %	16	63 %	26 %	17 %	19 %	13 %
37	Indre-et-Loire	7 %	66 %	27 %	14 %	51 %	6 %	17 %	32	60 %	23 %	23 %	29 %	4 %
38	Isère	12 %	55 %	33 %	13 %	48 %	4 %	30 %	42	60 %	28 %	25 %	29 %	14 %
39	Jura	1 %	76 %	22 %	9 %	53 %	3 %	6 %	28	60 %	28 %	18 %	22 %	7 %
40	Landes	5 %	64 %	30 %	8 %	60 %	0 %	25 %	32	69 %	28 %	23 %	29 %	5 %
41	Loir-et-Cher	4 %	71 %	25 %	9 %	58 %	0 %	19 %	26	68 %	23 %	25 %	34 %	14 %
42	Loire	11 %	58 %	31 %	14 %	48 %	3 %	37 %	20	61 %	37 %	21 %	26 %	15 %
43	Haute-Loire	1 %	76 %	23 %	14 %	42 %	15 %	18 %	13	51 %	28 %	15 %	17 %	23 %
44	Loire-Atlantique	3 %	71 %	26 %	16 %	50 %	3 %	20 %	64	60 %	27 %	33 %	39 %	7 %
45	Loiret	11 %	54 %	35 %	12 %	58 %	14 %	26 %	31	63 %	32 %	17 %	20 %	11 %
46	Lot	3 %	84 %	13 %	4 %	51 %	0 %	14 %	10	56 %	20 %	15 %	20 %	7 %
47	Lot-et-Garonne	1 %	76 %	23 %	10 %	64 %	0 %	28 %	26	70 %	30 %	25 %	28 %	14 %
48	Lozère	11 %	78 %	11 %	3 %	51 %	0 %	25 %	9	48 %	48 %	28 %	33 %	13 %
49	Maine-et-Loire	4 %	73 %	23 %	16 %	50 %	3 %	28 %	48	63 %	25 %	32 %	34 %	8 %
50	Manche	3 %	74 %	23 %	15 %	50 %	4 %	12 %	41	60 %	29 %	28 %	34 %	8 %
51	Marne	16 %	60 %	24 %	6 %	63 %	0 %	14 %	38	66 %	25 %	23 %	28 %	10 %
52	Haute-Marne	5 %	74 %	21 %	12 %	55 %	0 %	12 %	21	55 %	14 %	19 %	25 %	15 %
53	Mayenne	5 %	77 %	18 %	11 %	55 %	0 %	8 %	15	63 %	24 %	28 %	30 %	14 %
54	Meurthe-et-Moselle	10 %	59 %	31 %	13 %	52 %	0 %	18 %	37	58 %	40 %	17 %	25 %	17 %
55	Meuse	4 %	70 %	26 %	8 %	64 %	0 %	33 %	18	72 %	28 %	18 %	25 %	11 %
56	Morbihan		75 %	25 %	17 %	44 %	7 %	23 %	41	54 %	39 %	33 %	39 %	11 %
57	Moselle	19 %	45 %	36 %	19 %	48 %	4 %	17 %	33	63 %	24 %	15 %	21 %	16 %

	en moyenne 2021-2025 part dans la mortalité des personnes tuées ...								Nombre de présumés responsables d'accidents mortels en 2025	en moyenne 2021-2025 part des présumés responsables d'accidents mortels ...				
	Sur autoroute	Sur routes hors agglo	En agglo	Piétons	en VT	en 2RM sans casque / port casque connu	en VT ou VU ou PL sans ceinture / port ceinture connu	en VT		avec un facteur "vitesse excessive ou inadaptée"	avec un facteur "alcool"	avec un facteur "alcool" et/ou "stupéfiant"	avec un facteur "inattention"	
58	Nièvre	6 %	70 %	24 %	13 %	56 %	0 %	18 %	26	67 %	23 %	24 %	28 %	20 %
59	Nord	14 %	36 %	50 %	24 %	43 %	9 %	26 %	75	54 %	30 %	23 %	28 %	15 %
60	Oise	11 %	64 %	25 %	15 %	55 %	0 %	26 %	43	66 %	24 %	22 %	29 %	10 %
61	Orne	3 %	74 %	24 %	11 %	54 %	5 %	17 %	25	56 %	15 %	23 %	27 %	10 %
62	Pas-de-Calais	14 %	47 %	39 %	21 %	50 %	6 %	24 %	64	59 %	31 %	22 %	28 %	19 %
63	Puy-de-Dôme	7 %	64 %	29 %	15 %	49 %	7 %	20 %	33	62 %	34 %	22 %	26 %	12 %
64	Pyrénées-Atlantiques	8 %	53 %	39 %	16 %	44 %	0 %	16 %	33	57 %	25 %	21 %	27 %	18 %
65	Hautes-Pyrénées	3 %	59 %	38 %	12 %	47 %	8 %	18 %	12	50 %	22 %	12 %	16 %	5 %
66	Pyrénées-Orientales	4 %	64 %	32 %	13 %	44 %	8 %	31 %	31	60 %	38 %	26 %	35 %	6 %
67	Bas-Rhin	9 %	55 %	36 %	18 %	45 %	3 %	18 %	40	59 %	26 %	13 %	19 %	15 %
68	Haut-Rhin	23 %	43 %	34 %	12 %	54 %	9 %	19 %	27	59 %	28 %	17 %	25 %	6 %
69	Rhône	15 %	36 %	49 %	23 %	36 %	0 %	22 %	67	50 %	35 %	21 %	32 %	19 %
70	Haute-Saône		84 %	16 %	5 %	61 %	0 %	15 %	16	64 %	35 %	31 %	35 %	5 %
71	Saône-et-Loire	8 %	62 %	30 %	11 %	55 %	6 %	22 %	35	63 %	25 %	22 %	29 %	12 %
72	Sarthe	7 %	63 %	30 %	10 %	52 %	3 %	13 %	38	66 %	23 %	18 %	19 %	7 %
73	Savoie	4 %	76 %	20 %	12 %	39 %	3 %	26 %	33	47 %	38 %	25 %	28 %	16 %
74	Haute-Savoie	5 %	56 %	39 %	11 %	43 %	4 %	31 %	45	56 %	33 %	22 %	27 %	7 %
75	Paris	1 %	0 %	99 %	47 %	7 %	0 %	18 %	33	19 %	19 %	25 %	34 %	11 %
76	Seine-Maritime	3 %	47 %	49 %	17 %	44 %	3 %	30 %	51	56 %	32 %	26 %	32 %	14 %
77	Seine-et-Marne	12 %	62 %	26 %	15 %	50 %	7 %	28 %	60	61 %	25 %	18 %	25 %	19 %
78	Yvelines	19 %	43 %	38 %	17 %	39 %	5 %	33 %	37	47 %	26 %	16 %	26 %	15 %
79	Deux-Sèvres	2 %	78 %	20 %	5 %	59 %	0 %	13 %	21	67 %	28 %	23 %	27 %	14 %
80	Somme	7 %	63 %	30 %	12 %	56 %	3 %	24 %	34	64 %	34 %	26 %	32 %	20 %
81	Tarn	4 %	70 %	26 %	11 %	55 %	9 %	24 %	29	67 %	26 %	16 %	23 %	11 %
82	Tarn-et-Garonne	6 %	67 %	27 %	12 %	62 %	6 %	23 %	18	75 %	33 %	22 %	25 %	13 %
83	Var	11 %	55 %	34 %	14 %	35 %	2 %	22 %	68	52 %	35 %	25 %	32 %	5 %
84	Vaucluse	5 %	66 %	28 %	11 %	42 %	4 %	27 %	35	60 %	37 %	18 %	26 %	9 %
85	Vendée	5 %	71 %	25 %	11 %	50 %	2 %	13 %	48	60 %	27 %	31 %	34 %	10 %
86	Vienne	3 %	76 %	21 %	9 %	66 %	7 %	15 %	39	69 %	28 %	22 %	27 %	9 %
87	Haute-Vienne	9 %	69 %	22 %	6 %	59 %	0 %	11 %	22	65 %	36 %	19 %	22 %	15 %
88	Vosges	0 %	62 %	38 %	14 %	47 %	0 %	16 %	27	52 %	33 %	17 %	21 %	14 %
89	Yonne	9 %	69 %	22 %	7 %	61 %	4 %	22 %	22	69 %	44 %	23 %	28 %	6 %
90	Territoire de Belfort	7 %	56 %	37 %	11 %	44 %	0 %	14 %	6	67 %	37 %	15 %	15 %	15 %
91	Essonne	17 %	48 %	35 %	25 %	36 %	6 %	24 %	29	52 %	24 %	15 %	19 %	15 %
92	Hauts-de-Seine	13 %	4 %	83 %	29 %	20 %	5 %	32 %	25	23 %	23 %	16 %	21 %	22 %
93	Seine-Saint-Denis	33 %	4 %	63 %	39 %	20 %	7 %	36 %	21	38 %	27 %	11 %	14 %	21 %
94	Val-de-Marne	21 %	6 %	73 %	35 %	18 %	0 %	29 %	22	34 %	23 %	10 %	17 %	25 %
95	Val-d'Oise	15 %	40 %	45 %	32 %	31 %	0 %	14 %	29	51 %	23 %	12 %	17 %	17 %
	Métropole	8 %	60 %	32 %	15 %	48 %	4 %	22 %	3 235	58 %	29 %	22 %	27 %	13 %
971	Guadeloupe		74 %	26 %	18 %	40 %	23 %	37 %	54	53 %	31 %	35 %	44 %	15 %
972	Martinique	12 %	55 %	33 %	19 %	26 %	52 %	54 %	43	41 %	35 %	41 %	53 %	9 %
973	Guyane		75 %	25 %	14 %	36 %	27 %	41 %	44	52 %	27 %	34 %	41 %	21 %
974	La Réunion	0 %	54 %	46 %	26 %	28 %	17 %	20 %	41	46 %	29 %	37 %	45 %	14 %
976	Mayotte		52 %	48 %	35 %	19 %	5 %	38 %	5	48 %	25 %	20 %	20 %	20 %
	Ensemble des DROM	2 %	65 %	33 %	20 %	33 %	28 %	37 %	187	49 %	30 %	36 %	44 %	15 %
975	Saint-Pierre-et-Miquelon*		100 %	0 %	100 %	0 %	100 %	100 %		100 %	100 %			
977	Saint-Barthélemy*		33 %	67 %	0 %	11 %	17 %	0 %		10 %	40 %	60 %	80 %	10 %
978	Saint-Martin*		29 %	71 %	10 %	14 %	63 %	0 %	6	26 %	41 %	33 %	63 %	11 %
986	Wallis-et-Futuna*		55 %	45 %	9 %	64 %	100 %	100 %		77 %	69 %	77 %	77 %	
987	Polynésie française*	1 %	51 %	47 %	10 %	20 %	16 %	50 %	37	33 %	34 %	42 %	54 %	13 %
988	Nouvelle-Calédonie*	8 %	68 %	24 %	15 %	55 %	33 %	71 %	33	56 %	45 %	53 %	60 %	8 %
	Ensemble COM-NC*	5 %	59 %	36 %	12 %	39 %	25 %	67 %	76	45 %	41 %	48 %	59 %	10 %
	Total OM*	3 %	63 %	34 %	18 %	35 %	27 %	52 %	263	48 %	34 %	40 %	49 %	13 %
	France (métropole+DROM)	8 %	60 %	32 %	15 %	47 %	6 %	23 %	3 422	57 %	29 %	23 %	28 %	13 %
	France (métropole+OM)*	8 %	59 %	33 %	15 %	47 %	6 %	24 %	3 498	57 %	29 %	24 %	30 %	13 %

Source : ONISR données définitives 2021-2025

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.

Les indicateurs régionaux de sécurité routière

	Personnes tuées							Part des personnes tuées sur la période 2021-2025...				
	Évolution		Taux moyen 2021-2025 pour 1 million d'hab de la catégorie d'âge									
	Total 2025	2024-2025	2019-2025	tous âges	des 18-24 ans	des 25-34 ans	des 65 ans et plus	en 2RM	ds acc avec conducteur novice de moins de 2 ans	ds acc avec conducteur alcoolisé / alcool connu	ds acc avec conducteur drogué ou alcoolisé/ alcool connu	ds acc avec véhicule seul sans piéton
Auvergne-Rhône-Alpes	396	- 4,1 %	- 12,2 %	48	105	55	61	24 %	19 %	28 %	38 %	43 %
Bourgogne-Franche-Comté	189	+ 8,0 %	- 8,7 %	70	152	82	90	17 %	19 %	26 %	34 %	44 %
Bretagne	192	+ 12,3 %	+ 12,3 %	50	92	63	68	18 %	18 %	31 %	40 %	46 %
Centre-Val de Loire	157	- 7,6 %	- 3,7 %	62	132	70	65	17 %	21 %	29 %	39 %	38 %
Corse	24	- 41,5 %	- 20,0 %	91	191	83	107	36 %	21 %	35 %	38 %	57 %
Grand Est	303	+ 2,4 %	+ 9,8 %	50	100	61	64	15 %	21 %	27 %	38 %	44 %
Hauts-de-France	255	+ 14,3 %	- 0,8 %	43	81	61	48	18 %	21 %	32 %	42 %	37 %
Ile-de-France	263	+ 0,0 %	- 1,5 %	22	32	30	30	27 %	20 %	22 %	34 %	28 %
Normandie	185	- 5,1 %	+ 6,9 %	53	113	68	60	20 %	18 %	31 %	38 %	41 %
Nouvelle-Aquitaine	370	- 1,6 %	+ 2,5 %	59	128	78	71	20 %	19 %	33 %	42 %	43 %
Occitanie	422	+ 8,5 %	+ 8,2 %	61	128	68	71	24 %	19 %	27 %	39 %	46 %
Pays-de-la-Loire	214	+ 16,3 %	+ 9,7 %	48	108	61	59	20 %	19 %	39 %	46 %	42 %
Provence-Alpes-Côte d'Azur	293	- 1,3 %	- 3,3 %	54	129	73	52	37 %	22 %	29 %	42 %	40 %
Métropole	3 263	+ 2,2 %	+ 0,6 %	48	95	58	59	22 %	20 %	29 %	39 %	41 %

Sources : ONISR données définitives 2021-2025, Insee-Population 2025 estimée au 1^{er} janvier 2026.

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

- il y a eu 396 personnes tuées en 2025. L'évolution par rapport à 2019 est une baisse de - 12 %. L'évolution entre 2025 et 2024 est une baisse de - 4 % ;
- sur les années 2021-2025, il y a en moyenne par an 48 personnes tuées par million d'habitants et 105 jeunes tués âgés de 18 à 24 ans ramenés à leur population ;
- sur les années 2021-2025, 24 % des personnes tuées l'ont été en 2RM ;
- sur les années 2021-2025, 19 % des personnes tuées l'ont été dans un accident avec un conducteur novice ;
- sur les années 2021-2025, 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.

	en moyenne 2021-2025 part dans la mortalité des personnes tuées ...							Nombre de présumés responsables d'accidents mortels en 2025	en moyenne 2021-2025 part des présumés responsables d'accidents mortels ...				
	Sur autoroute	Sur routes hors agglo	En agglo	Piétons	en VT	en 2RM sans casque / port casque connu	en VT ou PL sans ceinture / port ceinture connu		en VT	avec un facteur "vitesse excessive ou inadaptée"	avec un facteur "alcool"	avec un facteur "alcool" et/ou "stupéfiant"	avec un facteur "inattention"
Auvergne-Rhône-Alpes	9 %	61 %	30 %	14 %	45 %	3 %	25 %	395	56 %	32 %	21 %	27 %	15 %
Bourgogne-Franche-Comté	8 %	67 %	26 %	10 %	56 %	4 %	21 %	186	63 %	30 %	22 %	27 %	11 %
Bretagne	0 %	73 %	27 %	16 %	47 %	6 %	19 %	198	56 %	32 %	27 %	32 %	12 %
Centre-Val de Loire	8 %	65 %	27 %	11 %	56 %	5 %	22 %	154	64 %	26 %	21 %	26 %	13 %
Corse		73 %	27 %	4 %	48 %	7 %	40 %	25	51 %	37 %	25 %	26 %	7 %
Grand Est	11 %	58 %	31 %	13 %	54 %	4 %	19 %	286	62 %	28 %	18 %	25 %	13 %
Hauts-de-France	11 %	51 %	38 %	18 %	50 %	6 %	24 %	257	60 %	31 %	23 %	29 %	16 %
Ile-de-France	16 %	32 %	53 %	28 %	31 %	4 %	27 %	256	43 %	24 %	16 %	23 %	18 %
Normandie	4 %	64 %	32 %	14 %	50 %	3 %	19 %	183	58 %	29 %	24 %	28 %	12 %
Nouvelle-Aquitaine	6 %	66 %	27 %	10 %	54 %	2 %	19 %	363	63 %	28 %	24 %	28 %	13 %
Occitanie	8 %	64 %	29 %	13 %	50 %	4 %	24 %	420	61 %	28 %	20 %	27 %	12 %
Pays-de-la-Loire	4 %	71 %	25 %	13 %	51 %	3 %	18 %	213	62 %	26 %	30 %	33 %	8 %
Provence-Alpes-Côte d'Azur	10 %	52 %	38 %	16 %	34 %	4 %	28 %	299	50 %	32 %	21 %	28 %	10 %
Métropole	8 %	60 %	32 %	15 %	48 %	4 %	22 %	3 235	58 %	29 %	22 %	27 %	13 %

Sources : ONISR données définitives 2021-2025

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

- sur les années 2021-2025, 9 % des personnes tuées l'ont été sur autoroute ; 61 % des personnes tuées l'ont été sur les routes hors agglomération ; 30 % des personnes tuées l'ont été en agglomération ;
- sur les années 2021-2025, 9 % des personnes tuées l'ont été à pied ;
- sur les années 2021-2025, 97 % des personnes tuées en 2RM portaient un casque ;
- sur les années 2021-2025, 75 % des personnes tuées en VU ou en PL ou en TC avaient leur ceinture attachée ;
- il y a eu 395 usagers identifiés par les forces de l'ordre comme présumé responsable d'un accident mortel
- sur les années 2021-2025, 56 % des personnes identifiées comme présumées responsables d'un accident mortel conduisaient un véhicule de tourisme.

Évolutions mensuelles de la mortalité et des blessés estimés



Séries statistiques labellisées
Séries statistiques auxquelles l'Autorité de la statistique publique (ASP)
a délivré un label d'intérêt général et de qualité statistique

Évolution mensuelle de la mortalité

Année	Tués à 30 jours												
	janv	févr	mars	avr	mai	juin	juil	août	sept	oct	nov	déc	Total
2010	273	254	300	296	336	329	453	383	357	377	339	295	3 992
2011	324	269	301	360	322	336	354	370	347	351	296	333	3 963
2012	297	204	276	277	321	322	366	339	341	299	292	319	3 653
2013	243	221	200	236	224	293	344	322	312	308	252	313	3 268
2014	235	225	261	254	260	311	302	306	317	347	280	286	3 384
2015	262	235	219	258	267	299	353	332	257	378	296	305	3 461
2016	236	263	255	243	294	285	356	301	334	315	258	337	3 477
2017	255	204	267	281	297	324	343	297	297	319	272	292	3 448
2018	229	218	235	284	268	290	328	246	322	274	268	286	3 248
2019	239	254	255	235	243	292	328	290	310	257	257	284	3 244
2020	263	218	152	102	207	211	293	242	266	203	173	211	2 541
2021	179	178	189	202	216	289	316	273	276	298	230	298	2 944
2022	258	215	226	253	289	295	338	303	267	297	242	284	3 267
2023	229	218	196	223	241	286	306	285	296	309	288	290	3 167
2024	246	226	256	236	242	293	275	290	266	318	266	279	3 193
2025	202	195	235	248	284	294	334	340	283	281	275	292	3 263

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2025

Évolution mensuelle des blessés graves estimés¹

Année	Blessés graves estimés												
	janv	févr	mars	avr	mai	juin	juil	août	sept	oct	nov	déc	Total
2017e	1 085	1 052	1 387	1 512	1 521	1 778	1 678	1 437	1 474	1 485	1 304	1 171	16 887
2018e	1 063	831	1 035	1 382	1 490	1 655	1 668	1 437	1 626	1 559	1 207	1 153	16 104
2019e	1 002	1 144	1 225	1 208	1 388	1 638	1 722	1 523	1 509	1 430	1 178	1 281	16 248
2020e	1 186	1 064	648	311	1 054	1 353	1 685	1 507	1 590	1 222	760	958	13 337
2021e	884	904	1 128	1 104	1 394	1 753	1 692	1 556	1 650	1 594	1 149	1 137	15 944
2022e	992	1 002	1 216	1 222	1 622	1 657	1 683	1 430	1 438	1 463	1 212	1 019	15 956
2023e	1 007	987	1 058	1 217	1 472	1 725	1 609	1 420	1 608	1 503	1 205	1 126	15 936
2024e	1 026	1 010	1 176	1 318	1 326	1 584	1 733	1 586	1 366	1 375	1 236	1 187	15 924
2025e	1 029	932	1 284	1 439	1 578	1 730	1 695	1 634	1 465	1 486	1 255	1 222	16 751

Source : ONISR données estimées jusqu'en 2025 (méthode UGE-ONISR)

¹ Calcul de l'estimation détaillé dans la page 4 sur la méthodologie

Les séries statistiques de la mortalité¹



Séries statistiques labellisées

Séries statistiques auxquelles l'Autorité de la statistique publique (ASP)
a délivré un label d'intérêt général et de qualité statistique

Mortalité en France métropolitaine

Personnes tuées en France métropolitaine, selon le réseau routier

Année	Tués à 30 jours			
	Autoroute	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
2025	259	1 973	1 031	3 263

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2025

Personnes tuées en France métropolitaine, selon l'âge et le sexe

Année	Tués à 30 jours											Année	Tués à 30 jours	
	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		Femme	Homme
2010	111	180	831	704	545	505	351	264	366	134	3 992	2010	953	3 039
2017	93	112	562	571	437	422	382	342	343	184	3 448	2017	778	2 670
2018	76	116	503	511	410	399	391	332	301	209	3 248	2018	756	2 492
2019	61	92	549	516	383	382	412	317	317	215	3 244	2019	735	2 509
2020	62	89	449	399	280	324	295	291	229	123	2 541	2020	550	1 991
2021	85	101	505	398	366	353	366	321	274	175	2 944	2021	652	2 292
2022	59	98	549	463	423	406	387	386	316	180	3 267	2022	722	2 545
2023	49	116	497	465	365	393	395	370	338	179	3 167	2023	710	2 457
2024	46	94	529	441	400	390	393	365	346	189	3 193	2024	728	2 465
2025	58	133	528	471	354	398	401	382	344	194	3 263	2025	740	2 523

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2025

Personnes tuées en France métropolitaine, selon le mode de déplacement

Année	Tués à 30 jours						
	Marche	Vélo	EDP-m	2RM	VT	Autre	Total
2010	485	147		952	2 117	291	3 992
2017	484	173	0	786	1 767	238	3 448
2018	471	175	0	760	1 637	205	3 248
2019	483	187	10	749	1 622	193	3 244
2020	391	178	7	579	1 243	143	2 541
2021	414	227	24	668	1 414	197	2 944
2022	488	245	35	718	1 565	216	3 267
2023	439	221	44	706	1 512	245	3 167
2024	456	224	45	720	1 518	230	3 193
2025	503	235	79	697	1 543	206	3 263

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2025

¹ Données issues du BAAC : Fichier national des accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre

Mortalité dans les départements et régions d'outre-mer (DROM)*

* Guadeloupe, Martinique, Guyane, La Réunion et Mayotte

Personnes tuées dans les DROM, selon le milieu routier

Année	Tués à 30 jours			
	Autoroute	Hors agglomération	En agglomération	Total
2010	3	128	50	181
2017	1	97	54	152
2018	2	92	50	144
2019	1	106	55	162
2020	2	98	65	165
2021	2	115	66	183
2022	5	105	62	172
2023	1	85	49	135
2024	6	105	49	160
2025	3	128	48	179

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2025

Personnes tuées dans les DROM, selon l'âge et le sexe

Année	Tués à 30 jours										Année	Tués à 30 jours	
	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		Femme	Homme
2010	5	17	53	41	20	20	11	8	5	180	2010	35	145
2017	7	12	25	36	23	16	16	13	4	152	2017	21	131
2018	9	3	28	38	24	20	12	7	3	144	2018	21	123
2019	8	4	32	32	22	23	19	10	12	162	2019	28	134
2020	4	6	34	38	21	21	22	8	11	165	2020	27	138
2021	4	11	36	42	28	16	16	17	13	183	2021	24	159
2022	6	4	37	37	25	21	19	11	12	172	2022	29	143
2023	6	3	9	33	26	19	15	10	14	135	2023	19	116
2024	4	0	26	38	24	22	23	14	9	160	2024	25	135
2025	6	5	32	40	29	23	24	10	10	179	2025	36	143

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2025

Personnes tuées dans les DROM, selon le mode déplacement

Année	Tués à 30 jours						
	Marche	Vélo	EDP-m	2RM	VT	Autre	Total
2010	28	6		82	50	14	180
2017	35	8		53	54	2	152
2018	38	8		54	35	9	144
2019	43	9	0	50	51	9	162
2020	30	5	0	68	50	12	165
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
2025	37	11	0	64	61	6	179

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2025

Mortalité dans les autres Outre-mer (COM et NC)**

** Saint-Pierre-et-Miquelon depuis 2016, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Wallis-et-Futuna, Polynésie Française et Nouvelle-Calédonie (NC) – données hors périmètre de la labellisation par l'Autorité de la Statistique Publique

Personnes tuées dans les autres Outre-mer, selon le milieu routier

Année	Tués à 30 jours			Total
	Autoroute	Hors agglomération	En agglomération	
2010	2	72	26	100
2017	2	60	22	84
2018	4	64	28	96
2019	8	61	23	92
2020	2	43	29	74
2021	10	50	32	92
2022	0	69	42	111
2023	5	59	32	96
2024	6	45	28	79
2025	1	42	30	73

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2025

Personnes tuées dans les autres Outre-mer, selon l'âge et le sexe

Année	Tués à 30 jours										Année	Tués à 30 jours	
	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		Femme	Homme
2010	7	6	25	29	12	9	9	2	1	100	2010	16	84
2017	3	2	19	23	9	12	6	8	2	84	2017	12	72
2018	3	5	23	35	11	6	8	3	2	96	2018	17	79
2019	5	6	17	20	12	15	11	4	2	92	2019	15	77
2020	7	4	16	19	7	10	8	1	2	74	2020	15	59
2021	7	4	22	24	10	12	5	4	4	92	2021	23	69
2022	6	4	21	33	20	13	5	6	3	111	2022	22	89
2023	2	3	25	15	14	10	13	8	6	96	2023	24	72
2024	4	5	21	17	9	5	9	6	3	79	2024	18	63
2025	2	3	13	16	15	8	7	6	3	74	2025	11	62

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2025

Personnes tuées dans les autres Outre-mer, selon le mode déplacement

Année	Tués à 30 jours						
	Marche	Vélo	EDP-m	2RM	VT	Autre	Total
2010	8	4		24	55	9	100
2017	11	3		21	42	7	84
2018	11	2		27	40	16	96
2019	10	5	0	21	44	12	92
2020	6	4	0	19	36	9	74
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
2025	7	3	0	27	27	9	73

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2025

Mortalité dans les Outre-mer***

*** DROM : Guadeloupe, Martinique, Guyane, La Réunion et Mayotte

COM-NC : Saint-Pierre-et-Miquelon depuis 2016, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Wallis-et-Futuna, Polynésie Française et Nouvelle-Calédonie—
données hors périmètre de la labellisation par l'Autorité de la Statistique Publique

Personnes tuées dans les Outre-mer, selon le milieu routier

Année	Tués à 30 jours			
	Autoroute	Hors agglomération	En agglomération	Total
2010	5	200	76	281
2017	3	157	76	236
2018	6	156	78	240
2019	9	167	78	254
2020	4	141	94	239
2021	12	165	98	275
2022	5	174	104	283
2023	6	144	81	231
2024	12	150	77	239
2025	4	170	78	252

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2025

Personnes tuées dans les Outre-mer, selon l'âge et le sexe

Année	Tués à 30 jours										Année	Tués à 30 jours	
	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		Femme	Homme
2010	12	23	78	70	32	29	20	10	6	280	2010	51	229
2017	10	14	44	59	32	28	22	21	6	236	2017	33	203
2018	12	8	51	73	35	26	20	10	5	240	2018	38	202
2019	13	10	49	52	34	38	30	14	14	254	2019	41	213
2020	11	10	50	57	28	31	30	9	13	239	2020	42	197
2021	11	15	58	66	38	28	21	21	17	275	2021	47	228
2022	12	8	58	70	45	34	24	17	15	283	2022	51	232
2023	8	6	34	48	40	29	28	18	20	231	2023	43	188
2024	8	5	47	55	33	27	32	20	12	239	2024	41	198
2025	8	8	45	56	44	31	31	16	13	252	2025	47	205

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2025

Personnes tuées dans les Outre-mer, selon le mode déplacement

Année	Tués à 30 jours						
	Marche	Vélo	EDP-m	2RM	VT	Autre	Total
2010	36	10		106	105	23	280
2017	46	11		74	96	9	236
2018	49	10		81	75	25	240
2019	53	14	0	71	95	21	254
2020	36	9	0	87	86	21	239
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
2025	44	14	0	91	88	15	252

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2025

Les séries statistiques des blessés

Les séries des blessés estimés en France métropolitaine ¹



Séries statistiques reconnues d'intérêt général

Séries statistiques auxquelles l'Autorité de la statistique publique (ASP)
a reconnu la qualification d'intérêt général

Blessés légers ou modérés (MAIS 1-2) estimés, selon le réseau routier

Année	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
2025e	90	644	13 337		8 434	31 939		1 420	26 107	4 283	14 597	26 812	14 984	47 229	33 705	1 181	3 097	2 548	20 538	75 420	134 447

Source : ONISR données estimées jusqu'en 2025 (méthode UGE-ONISR)

Blessés graves (MAIS 3+) estimés, selon le réseau routier

Année	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
2025e	97	285	1 568		1 227	1 587		203	951	325	2 733	2 135	551	3 399	1 090	105	371	123	1 078	8 218	7 454

Source : ONISR données estimées jusqu'en 2025 (méthode UGE-ONISR)

Blessés toutes gravités (MAIS 1+) estimés, selon le réseau routier

Année	Blessés MAIS 1+ 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	175	1 211	20 060	0	7 994	27 810	0	0	0	4 392	18 333	43 157	18 003	54 729	42 930	1 196	3 000	2 560	23 766	85 267	136 516
2018e	154	1 048	18 706	0	8 012	28 447	0	19	461	4 549	16 888	41 940	16 892	49 418	40 079	1 618	2 970	2 944	23 213	78 355	132 577
2019e	210	1 011	18 799	0	7 650	30 075	0	82	4 337	4 395	16 378	41 200	18 292	49 470	39 601	1 428	2 841	3 277	24 324	77 432	137 288
2020e	119	771	13 671	0	8 058	30 243	0	167	5 830	3 364	14 197	32 526	13 393	37 870	31 307	1 011	2 469	2 426	17 887	63 532	116 003
2021e	145	939	16 067	0	9 593	34 555	0	311	10 945	4 155	17 268	38 385	16 875	45 871	38 160	1 167	2 925	2 625	22 342	76 906	140 738
2022e	219	967	15 868	0	8 925	33 589	0	829	15 056	3 871	16 962	34 569	16 044	47 150	35 509	1 316	3 203	2 757	21 450	78 036	137 348
2023e	185	1 010	15 875	0	8 489	32 623	0	757	16 751	4 383	17 255	33 055	15 604	47 504	34 369	1 137	3 233	2 606	21 309	78 249	135 279
2024e	182	962	15 618	0	8 345	32 156	0	1 072	19 995	4 466	16 214	30 873	15 683	47 144	35 053	1 357	3 653	2 839	21 687	77 390	136 533
2025e	187	929	14 905	0	9 661	33 526	0	1 623	27 058	4 608	17 330	28 947	15 535	50 628	34 795	1 286	3 468	2 671	21 616	83 638	141 901

Source : ONISR données estimées jusqu'en 2025 (méthode UGE-ONISR)

¹ Calcul de l'estimation détaillé dans la page 4 sur la méthodologie

Blessés légers ou modérés (MAIS 1-2) estimés, selon l'âge et le sexe

Année	Blessés MAIS 1-2 estimés										Année	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		Femme	Homme
2017e	15 368	20 839	49 547	46 273	31 700	28 469	18 570	10 199	7 707	228 672	2017e	85 162	143 510
2018e	14 045	19 655	47 209	44 160	30 347	27 266	18 275	9 999	7 084	218 041	2018e	80 216	137 825
2019e	14 173	19 883	49 639	45 428	30 334	27 503	18 402	10 078	7 358	222 797	2019e	81 876	140 921
2020e	11 527	16 614	41 294	38 364	25 223	22 150	15 486	7 931	5 496	184 084	2020e	65 922	118 163
2021e	14 738	21 736	52 753	46 110	29 698	25 984	17 230	9 455	6 337	224 042	2021e	80 062	143 980
2022e	14 492	21 121	50 274	44 943	29 359	25 870	18 444	9 567	6 809	220 878	2022e	79 394	141 484
2023e	13 414	21 324	50 699	43 201	29 789	25 549	18 162	9 690	7 073	218 900	2023e	78 812	140 088
2024e	13 546	22 252	50 461	43 087	29 640	25 156	17 865	9 960	7 721	219 687	2024e	79 163	140 524
2025e	15 930	24 766	51 880	44 304	30 809	25 714	19 000	10 112	7 889	230 404	2025e	82 273	148 131

Source : ONISR données estimées jusqu'en 2025 (méthode UGE-ONISR)

Blessés graves (MAIS 3+) estimés, selon l'âge et le sexe

Année	Blessés MAIS 3+ estimés										Année	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		Femme	Homme
2017e	886	1 622	2 842	2 689	2 121	2 241	1 800	1 362	1 323	16 887	2017e	4 340	12 546
2018e	792	1 506	2 717	2 596	1 990	2 142	1 794	1 351	1 215	16 104	2018e	4 088	12 016
2019e	788	1 501	2 806	2 615	1 959	2 163	1 791	1 367	1 259	16 248	2019e	4 151	12 097
2020e	624	1 235	2 315	2 206	1 622	1 734	1 540	1 104	959	13 337	2020e	3 266	10 071
2021e	810	1 637	2 889	2 580	1 925	1 991	1 704	1 332	1 076	15 944	2021e	3 859	12 085
2022e	794	1 581	2 739	2 546	1 909	2 015	1 857	1 353	1 162	15 956	2022e	3 943	12 013
2023e	742	1 591	2 787	2 458	1 930	2 004	1 807	1 385	1 232	15 936	2023e	3 950	11 986
2024e	726	1 585	2 790	2 443	1 908	1 956	1 781	1 416	1 318	15 924	2024e	3 964	11 960
2025e	826	1 669	2 841	2 540	2 018	2 017	1 986	1 470	1 383	16 751	2025e	4 132	12 618

Source : ONISR données estimées jusqu'en 2025 (méthode UGE-ONISR)

Blessés toutes gravités (MAIS 1+) estimés, selon l'âge et le sexe

Année	Blessés MAIS 1+ estimés										Année	MAIS 1+ 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		Femme	Homme
2017e	16 254	22 461	52 388	48 962	33 821	30 710	20 371	11 562	9 030	245 559	2017e	89 502	156 056
2018e	14 837	21 161	49 926	46 757	32 338	29 408	20 070	11 350	8 299	234 145	2018e	84 304	149 841
2019e	14 962	21 384	52 445	48 043	32 293	29 666	20 193	11 444	8 616	239 045	2019e	86 027	153 018
2020e	12 151	17 848	43 608	40 570	26 845	23 884	17 025	9 035	6 455	197 422	2020e	69 188	128 234
2021e	15 548	23 373	55 643	48 689	31 623	27 976	18 934	10 787	7 413	239 986	2021e	83 922	156 064
2022e	15 285	22 702	53 013	47 489	31 268	27 886	20 301	10 920	7 970	236 834	2022e	83 337	153 497
2023e	14 156	22 915	53 487	45 658	31 719	27 552	19 969	11 075	8 304	234 836	2023e	82 762	152 074
2024e	14 272	23 837	53 251	45 529	31 548	27 112	19 646	11 376	9 039	235 610	2024e	83 127	152 484
2025e	16 756	26 435	54 722	46 843	32 827	27 731	20 987	11 582	9 272	247 155	2025e	86 406	160 749

Source : ONISR données estimées jusqu'en 2025 (méthode UGE-ONISR)

Blessés légers ou modérés (MAIS 1-2) estimés, selon le mode de déplacement

Année	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
2025e	14 071	40 372	27 527	45 691	95 918	6 825	230 404

Source : ONISR données estimées jusqu'en 2025 (méthode UGE-ONISR)

Blessés graves (MAIS 3+) estimés, selon le mode de déplacement

Année	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
2025e	1 950	2 814	1 154	5 193	5 040	599	16 751

Source : ONISR données estimées jusqu'en 2025 (méthode UGE-ONISR)

Blessés toutes gravités (MAIS 1+) estimés, selon le mode de déplacement

Année	Blessés MAIS 1+ estimés						
	Marche	Vélo	EDPm	2RM	VT	Autres	Total
2017e	21 447	35 804	0	65 888	115 662	6 757	245 559
2018e	19 908	36 459	480	63 377	106 389	7 532	234 145
2019e	20 020	37 725	4 419	61 973	107 362	7 545	239 045
2020e	14 561	38 301	5 997	50 087	82 570	5 905	197 422
2021e	17 151	44 148	11 256	59 808	100 906	6 717	239 986
2022e	17 055	42 514	15 885	55 402	98 702	7 276	236 834
2023e	17 070	41 112	17 508	54 694	97 478	6 976	234 836
2024e	16 762	40 500	21 067	51 553	97 880	7 849	235 610
2025e	16 021	43 186	28 681	50 884	100 958	7 425	247 155

Source : ONISR données estimées jusqu'en 2025 (méthode UGE-ONISR)

Les blessés du BAAC dans les Outre-mer***

*** DROM : Guadeloupe, Martinique, Guyane, La Réunion et Mayotte

COM-NC : Saint-Pierre-et-Miquelon depuis 2016, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Wallis-et-Futuna, Polynésie Française et Nouvelle-Calédonie—
données hors périmètre de la labellisation par l'Autorité de la Statistique Publique

Personnes blessées dans les Outre-mer, selon le milieu routier

Année	Blessés BAAC			
	Autoroutes	Hors agglomération	En agglomération	Total
2017	58	1 476	1 922	3 456
2018	51	1 329	1 986	3 366
2019	156	1 402	2 117	3 675
2020	136	1 366	1 910	3 412
2021	152	1 500	2 117	3 769
2022	132	1 554	2 125	3 811
2023	162	1 736	2 302	4 200
2024	134	1 795	2 371	4 300
2025	127	1 663	2 428	4 218

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2025

Personnes blessées dans les Outre-mer, selon l'âge et le sexe

Année	Blessés BAAC											Année	Blessés BAAC	
	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 +	âge ind.	Total		Femme	Homme
2017	269	273	750	829	526	396	243	116	54	0	3 456	2017	1 085	2 371
2018	294	312	681	752	509	390	262	113	53	0	3 366	2018	1 077	2 289
2019	316	257	779	806	541	434	295	147	100	0	3 675	2019	1 174	2 501
2020	263	255	716	771	503	387	323	121	73	0	3 412	2020	1 053	2 359
2021	270	291	797	857	580	434	309	167	64	0	3 769	2021	1 196	2 573
2022	295	249	793	839	633	437	309	176	80	0	3 811	2022	1 279	2 532
2023	308	301	841	903	718	500	365	177	87	0	4 200	2023	1 432	2 768
2024	334	287	885	980	670	504	365	191	83	1	4 299	2024	1 472	2 827
2025	308	296	832	932	672	513	360	189	116	0	4 218	2025	1 449	2 769

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2025

Personnes blessées dans les Outre-mer, selon le mode déplacement

Année	Blessés BAAC						
	Marche	Vélo	EDP-m	2RM	VT	Autre	Total
2017	434	0	149	1 328	1 403	142	3 456
2018	474	0	186	1 286	1 184	236	3 366
2019	520	2	181	1 246	1 458	268	3 675
2020	403	7	194	1 187	1 347	274	3 412
2021	474	19	168	1 459	1 451	198	3 769
2022	441	31	185	1 297	1 594	263	3 811
2023	485	76	174	1 456	1 727	282	4 200
2024	434	158	196	1 567	1 684	261	4 300
2025	488	178	163	1 497	1 578	314	4 218

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2025

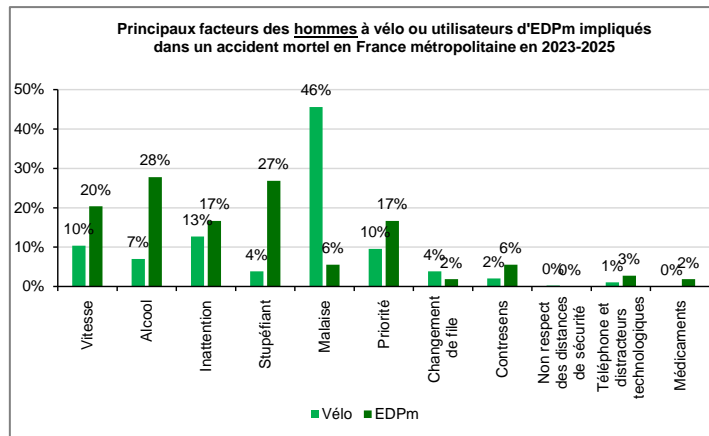
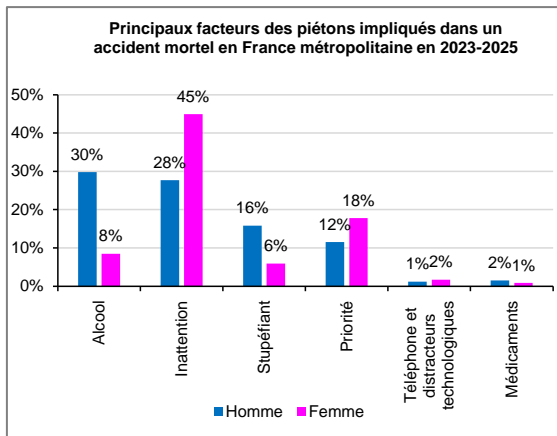
Les principaux facteurs des présumés responsables d'accidents mortels

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. De plus, les forces de l'ordre peuvent renseigner de 1 à 3 facteurs pour chaque usager, principalement pour les présumés responsables d'accidents mortels.

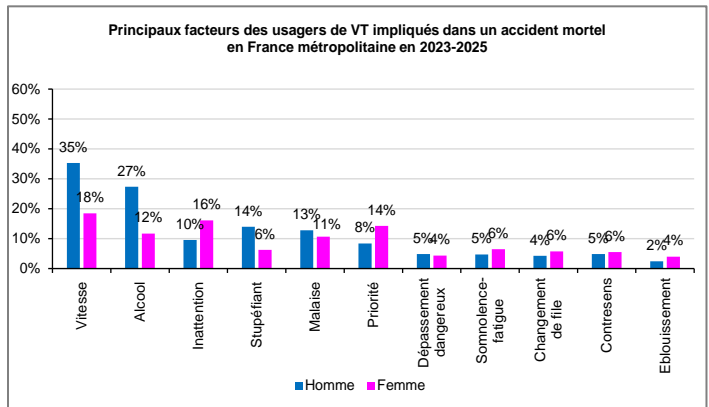
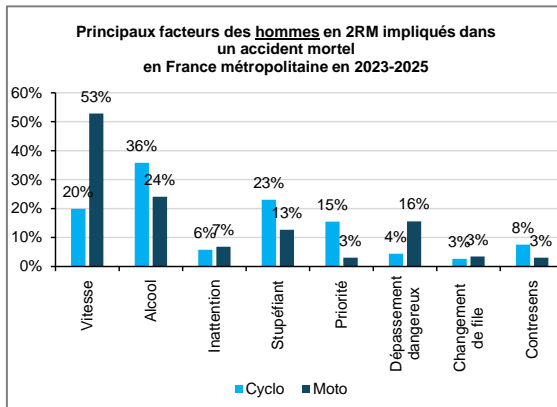
Chaque graphe représente le nombre de présumés responsables d'accidents mortels avec le facteur selon la déclinaison rapporté au nombre de présumés responsables d'accidents mortels selon la même déclinaison.

France métropolitaine

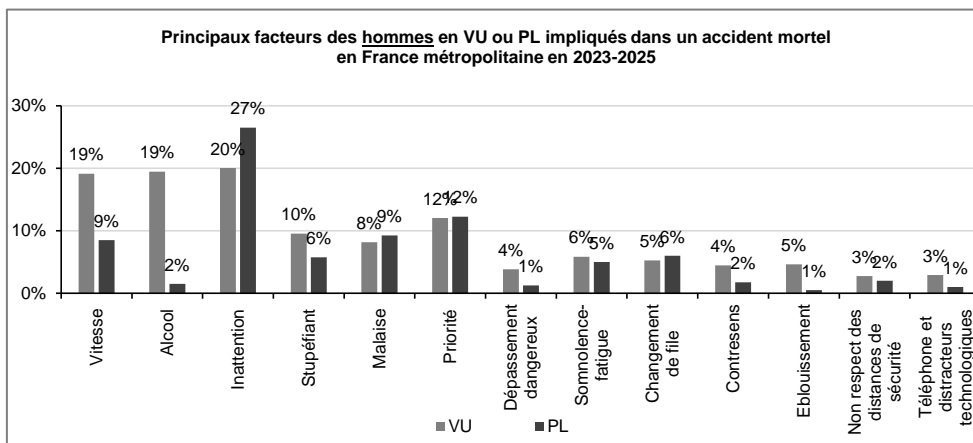
Afin d'avoir un nombre représentatif de présumés responsables selon les différentes déclinaisons, les données concernent la période 2023 à 2025.



Source : ONISR données définitives 2023-2025



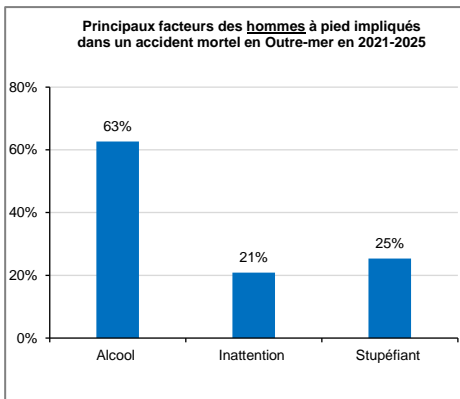
Source : ONISR données définitives 2023-2025



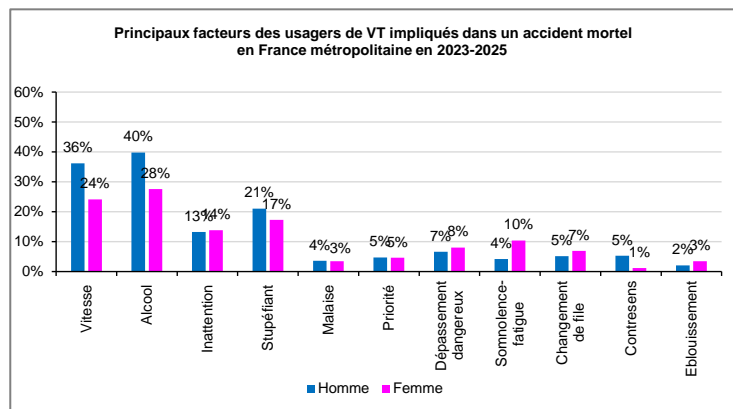
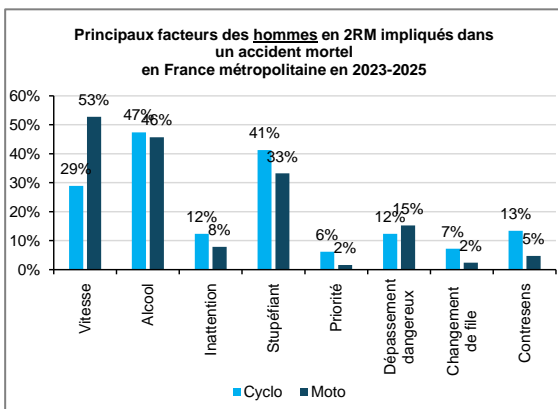
Source : ONISR données définitives 2023-2025

Outre-mer (DROM et COM-NC¹)

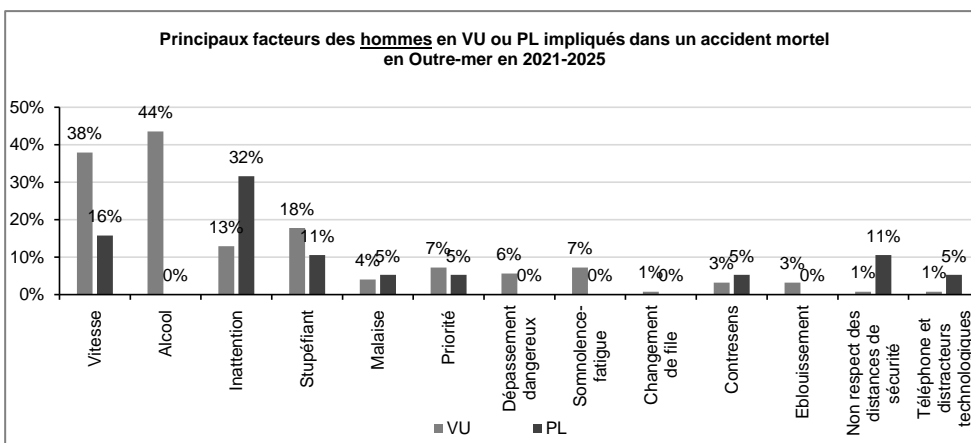
Afin d'avoir un nombre représentatif de présumés responsables seuls les piétons hommes et les modes de déplacement 2RM, VT, VU et PL sont représentés et les données concernent la période 2021 à 2025.



Source : ONISR données définitives 2021-2025



Source : ONISR données définitives 2021-2025



Source : ONISR données définitives 2021-2025

¹ DROM : Guadeloupe, Martinique, Guyane, La Réunion et Mayotte.

COM-NC : Saint-Pierre-et-Miquelon, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Wallis-et-Futuna, Polynésie française et Nouvelle-Calédonie.

Glossaire et sigles

Glossaire

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

Accident mortel : accident avec au moins une personne tuée.

Automobiliste : conducteur de véhicule de tourisme.

Bicyclette : vélo mécanique, sans assistance électrique.

Blessé BAAC : blessé léger ou blessé hospitalisé plus de 24 heures enregistré par les forces de l'ordre.

Blessé selon l'échelle internationale de lésions « *Abbreviated Injury Scale* » dite échelle AIS :

- **Blessé léger ou modéré MAIS1-2** : blessé dont toutes les lésions corporelles sont qualifiées comme inférieures à 3 selon l'échelle AIS (dit blessé MAIS1-2) ;
- **Blessé grave MAIS3+** : blessé dont au moins une lésion corporelle est qualifiée comme supérieure ou égale à 3 selon l'échelle AIS (dit MAIS 3+).

Blessé avec séquelles : personne susceptible de conserver des séquelles majeures de toutes natures à 1 an, c'est-à-dire personne pour laquelle la lésion corporelle de niveau de séquelles attendues le plus élevé a une valeur comprise entre 1 et 3 sur l'échelle « *Functional Capacity Index* » (FCI).

Conducteur novice : conducteur dont le permis a moins de 2 ans.

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 (EDP) : il peut être sans moteur EDPsm (roller, planche à roulette, trottinette) et est considéré comme un piéton ; ou motorisé EDPm (trottinette électrique, gyropode, segway...). En 2018, année de transition pour le fichier BAAC, il est dans la catégorie « autres ».

Mode doux : modes actifs (marche, vélo, EDPsm) et EDPm.

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

Occupant de véhicule de tourisme : usager de véhicule de tourisme, conducteur ou passager.

Personne tuée : personne décédée lors de l'accident ou dans les 30 jours suivant l'accident.

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

Présumé responsable (PR) : Personne dont la responsabilité dans un accident de la route est présumée par les forces de l'ordre, abstraction faite de toute décision de justice qui pourrait intervenir postérieurement.

Scooter : motorcycle immatriculé à 2 roues, caréné, à cadre ouvert et à plancher plat.

Senior : personne âgée de 65 ans ou plus, sauf mention contraire.

Usager vulnérable : usager non carrossé (piéton, usager en EDP-sm ou EDP-m, à vélo, 2RM).

Vélo : bicyclette ou VAE.

Vélo à assistance électrique (VAE) : vélo électrique (France) : vélo équipé d'un moteur et d'une batterie rechargeable. Le moteur se déclenche automatiquement quand l'usager 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. Elle se conduit avec un permis AM, comme un cyclomoteur, dès 14 ans.

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 huit 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.

Taux d'alcool légal : il est < 0,5 g/L de sang pour tous les usagers sauf pour les conducteurs novices et les conducteurs de transport en commun (< 0,2 g/L). Le taux délictuel est ≥ 0,8 g/L de sang.

Transport en commun (TC) : 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 (autobus ou autocar).

TRAx : système d'information centralisant les fichiers BAAC à l'ONISR.

Sigles

APAM : Auteur Présumé responsable d'Accident Mortel

BAAC : Bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation

CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

COM-NC : Collectivités d'outre-mer et Nouvelle-Calédonie

DROM : Départements et régions d'outre-mer

DSR : Délégation à la sécurité routière (appelée DSCR avant avril 2017)

GN : Gendarmerie Nationale

INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques

MAIS : *Maximum Abbreviated Injury Scale* – niveau de gravité de la lésion présentant la gravité la plus forte

ONISR : Observatoire national interministériel de la sécurité routière

PN : Police Nationale

SDES : Service de la donnée et des études statistiques du ministère des transports

UGE : Université Gustave Eiffel, anciennement IFSTTAR

UMRESTTE : Unité mixte de recherche épidémiologique et de surveillance transport travail environnement

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. Chaque année, la publication du bilan de l'accidentalité en France est un moment fort de son activité. Le bilan s'adresse à un large public, spécialistes compris.

Ces principaux résultats annuels ont pour but de faire connaître les grandes tendances de l'accidentalité pour l'année qui vient de s'écouler. Les évolutions observées en 2025 sont comparées à celles de 2024 et 2019, année de référence pour la décennie 2020-2030.

La présente édition, les méthodologies mises en œuvre par l'observatoire, ainsi que les tableaux extraits du fichier national, notamment relatifs aux séries statistiques labellisées par l'Autorité de la Statistique Publique et celles reconnues d'intérêt général, peuvent être consultés et téléchargés en ligne sur les pages web de l'observatoire :

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

