

La sécurité routière en France

Bilan de l'accidentalité de l'année **2025**



La sécurité routière en France

Bilan de l'accidentalité
de l'année **2025**



**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 de la Délégue interministérielle à la sécurité routière. L'Observatoire 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, de 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 sont enregistrés par les forces de l'ordre dans le fichier national nommé 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.

A partir des personnes blessées recensées dans les BAAC, l'ONISR et l'Université Gustave Eiffel produisent une **estimation du nombre de blessés**. Elle vise à compenser le sous-enregistrement des accidents par les forces de l'ordre du fait de la non signalisation systématique des accidents de la route à ces derniers et à décrire la gravité des blessures selon une échelle utilisée internationalement (échelle AIS, cf. page 184). Sont alors distingués :

- des **blessés légers ou modérés** (dits MAIS1-2 : l'ensemble des lésions corporelles sont de niveau 1 ou 2 au maximum sur l'échelle AIS allant de 1 à 6) ;
- des **blessés graves** (dits MAIS3+ : la lésion la plus grave est de niveau 3 ou plus sur l'échelle AIS).

Plus d'informations et documents de référence : <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/outils-statistiques>

Direction de l'information légale et administrative, Paris, 2026.

Crédits photos

Couverture : Manuelle Salathé et Helga Mondésir – ONISR

Visuels titres chapitres : Cerema et ONISR

ISBN : 978-2-11-174508-7

"En application de la loi du 11 mars 1957 (art. 41) et du Code de la propriété intellectuelle du 1^{er} juillet 1992, complétés par la loi du 3 janvier 1995, toute reproduction partielle ou totale à usage collectif de la présente publication est strictement interdite sans autorisation expresse de l'éditeur. Il est rappelé à cet égard que l'usage abusif de la photocopie met en danger l'équilibre économique des circuits du livre".

Chiffres clés 2025 de la sécurité routière

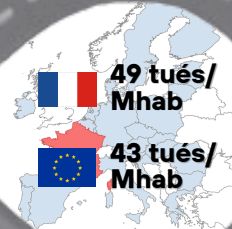
3 263
TUÉS
247 000
BLESSÉS
SUR LES ROUTES
DE FRANCE
MÉTROPOLITAINE

252
TUÉS
4 218
BLESSÉS
EN OUTRE-MER

**ACCIDENTS
DE LA ROUTE**
PREMIÈRE
CAUSE DE
MORTALITÉ
CHEZ LES
**MOINS DE
30 ANS**

1 TUÉ SUR 5
est un **USAGER DE
DEUX-ROUES
MOTORISÉ**
pour moins de 2%
du trafic motorisé

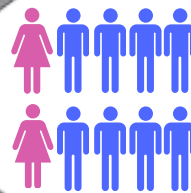
MODES DOUX
Les piétons, cyclistes
et EDPm représentent
27%
de la mortalité
35%
des blessés graves



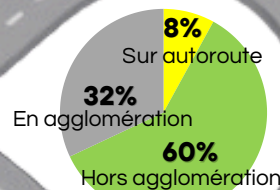
49 vs 43

6 tués de plus par million
d'habitants (Mhab) par
rapport à la moyenne
européenne*

*donnée UE provisoire



83% des présumés
responsables
77% des tués
75% des blessés
graves
sont des
HOMMES



**2 FOIS PLUS
DE TUÉS**
SUR LES ROUTES
HORS AGGLO
qu'en agglomération



**FACTEURS
D'ACCIDENTS
MORTELS**

1 SUR 3 lié à la
VITESSE

1 SUR 4 lié à
L'ALCOOL

1 SUR 5 lié aux
STUPÉFIANTS



70% des décès
impliquent une **VOITURE**



A l'horizon 2050, la France s'est engagée dans la « vision zéro »
qui prévoit zéro mort et zéro blessé grave sur les routes européennes
(déclaration de La Valette, 2017).

Sommaire

Le fichier national des données BAAC – Labellisation.....	2
Chiffres clés	3
Index des notions clés.....	6

Panorama 8

Vision d'ensemble	10
Aide-mémoire de l'accidentalité en France	12
Les victimes non responsables.....	14
La gravité des blessures.....	16
Les séquelles traumatiques	18
Le coût de l'insécurité routière.....	19
La sécurité routière dans le monde	20
La France dans l'Europe de la sécurité routière	22
Histoire de la sécurité routière et perspectives	24
L'approche systémique en France.....	26
<i>Les acteurs de la sécurité routière.....</i>	28
<i>La sécurité des usagers de la route</i>	30
<i>La sécurité des véhicules</i>	32
<i>La sécurité des infrastructures.....</i>	34
<i>Les secours et soins aux blessés</i>	36

Analyses territoriales 38

La mortalité routière dans les régions de la France métropolitaine	
<i>Les régions de France métropolitaine.....</i>	40
<i>Indicateurs régionaux de sécurité routière</i>	41
Les départements et territoires de France	
<i>Les départements de France métropolitaine.....</i>	42
<i>Indicateurs départementaux et des territoires d'Outre-mer</i>	44
<i>Les familles de départements</i>	46
<i>Indicateurs urbains de sécurité routière</i>	47
L'accidentalité selon l'urbanisation des territoires	
<i>L'accidentalité dans les grands centres urbains.....</i>	48
<i>L'accidentalité dans les communes de densité intermédiaire.....</i>	50
<i>L'accidentalité dans les communes rurales.....</i>	52
Le réseau routier	
<i>Le réseau routier en France métropolitaine</i>	54
<i>Indicateurs des gestionnaires de réseaux routiers.....</i>	55
<i>Le réseau routier national (DIR, régions et concessionnaires).....</i>	56
<i>Les réseaux routiers départementaux.....</i>	58
<i>Indicateurs sur les réseaux routiers départementaux.....</i>	59
Études locales en France métropolitaine	
<i>Politiques Départementales de Sécurité Routière (PDSR)</i>	60
<i>Étude de l'accidentalité dans le département des Yvelines</i>	61
<i>Enquêtes sur les accidents mortels dans l'Orne</i>	62
<i>Enquêtes diagnostic à la Métropole Européenne de Lille</i>	63
Les Outre-mer	64
Études locales en Outre-mer	
<i>La sécurité routière dans les Outre-mer : perceptions et communication.....</i>	68

Les risques selon les personnes 70

La démographie	72
Les risques selon l'âge	73
Évolution tout au long de la vie des hommes	74
Évolution tout au long de la vie des femmes	76
Les enfants (0-13 ans) et les adolescents (14-17 ans)	78
Les conducteurs novices (permis de moins de deux ans)	80
Les jeunes adultes (18-24 ans)	82
Les seniors (65 ans et plus)	84
Les accidents selon les professions et catégories socio-professionnelles	86
Les accidents liés au travail.....	88

selon le mode de déplacement 90

La mobilité et les déplacements	90
Les risques selon l'âge et le mode de déplacement	91
La circulation routière	92
Matrice de collision, responsables et tués non responsables	93
Les accidents des piétons	94
Les accidents à vélo.....	96
L'utilisation des véhicules en libre-service	98
Les accidents en engin de déplacement personnel motorisé	99
Les deux-roues motorisés	
<i>Le parc deux-roues motorisés des ménages</i>	100
<i>Les accidents en deux-roues motorisés (2RM).....</i>	102
Les véhicules de tourisme	
<i>Le parc automobile des ménages.....</i>	104
<i>Les accidents impliquant un véhicule de tourisme (VT)</i>	106

Les risques selon le mode de déplacement (suite)

Les voitures, taxis, tracteurs agricoles et véhicules d'intervention	108
Les accidents impliquant un véhicule utilitaire	110
Les accidents impliquant un poids lourd	112
Les accidents impliquant un autocar	114
Les accidents impliquant un autobus	115
Les accidents impliquant un train	116
Les accidents impliquant un tramway	117
Les accidents impliquant un véhicule étranger	118
Les accidents des personnes de nationalité étrangère	119

Facteurs d'accidents 120

Les facteurs de risque	122
Les indicateurs clés de performance	123

humains

Les présumés responsables (PR)	124
Les principaux facteurs des présumés responsables	126
La vitesse	128
L'alcool	130
Les stupéfiants	132
L'état de santé	134
Le défaut d'attention	136
Les équipements de protection individuelle	
La ceinture de sécurité	137
L'équipement du cycliste et de l'utilisateur d'EDPm	138
L'équipement en deux-roues motorisé	139
Les comportements déclarés des conducteurs	140
Les infractions	142
Le permis à points	144
Les condamnations	145
Défaut de permis, non-assurance et délits de fuite dans les accidents	146

véhicules

Les facteurs d'accidents liés aux véhicules	148
L'ancienneté des véhicules	149
Les caractéristiques techniques des véhicules	150
Les accidents selon la motorisation	151

environnement

Les facteurs d'accidents mortels liés aux lieux, à l'infrastructure et à l'environnement	152
Les périodes de forte accidentalité	154
Les accidents selon les conditions météorologiques	155
Les facteurs d'accidents selon le réseau routier	
Les facteurs d'accidents sur les voies en agglomération	156
Les facteurs d'accidents sur les routes hors agglomération	158
Les facteurs d'accidents sur les autoroutes	160

Les études 162

La recherche et les études	164
Perception du piéton par l'utilisateur de la route (Percept'Piéton)	166
Étude des interactions VOItures - PIétons - VELOS (VOI-PI-VEL)	167
Risques liés à la charge mentale à vélo (CharMent Vélos)	168
Dynamique des vélos cargo, comportements et risques (CARGO)	169
Gains attendus avec le port du casque à vélo et en EDPm	170
Gains attendus avec le port du gilet airbag 2RM	171
BEA-TT : Angles morts des véhicules lourds	172
BEA-TT : Immersion des véhicules	173
Obtenir le permis B et conduire à 17 ans	174
Protoxyde d'azote et accidents de la route	175
Effets des substances psychoactives sur la conduite	176
Parcours hospitalier des victimes très graves (SPOTE)	178

Annexes 180

Bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation (BAAC)	182
Le fichier national des accidents corporels de la route	183
La gravité des lésions et des séquelles	184
Moments-clés de la politique de la sécurité routière	185
Les grandes dates de la sécurité routière	186
Comparaisons internationales - Tableaux IRTAD	190
Les séries longues du BAAC	194
Les données estimées du nombre de blessés, France métropolitaine	198
Les résultats bruts du BAAC	200
Glossaire et sigles	206
Liens utiles et sources	208
Mentions	209

Index des notions clés

Accidents avec un **animal**, 152

Accidents **sans tiers**, **97**, 16, 40, 67, 99, 102, 107, 126, 131, 158, 160, 167

Age, **73**, 74, 76, 12, 64, 78, 82, 84, 90, 91, 134, 145, 147, 149, 150, 161, 195, 197, 199, 202, 204

Alcool, **130**, 12, 44 – 47, 67, 81, 83, 103, 107, 126, 132, 134, 142 – 145, 147, 187, 191, 205

Assurance, **67**, **146**, 142, 145, 186

Autoroute, **56**, **156**, 23, 54, 75, 77, 79, 82, 84, 89, 92, 94, 101, 102, 106, 110, 112, 118, 123, 128, 135, 137

Blessés avec **séquelles**, 18, 12

Blessés, **16**, 10, 13, 14, 16, 73, 91, 178, 196, 202

Bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation (**BAAC**), **02**, **182**, **183**, 194 – 197, 200 – 205

Carte **départementale**, **42**, 44, 72

Carte **locale**, 48

Carte **régionale**, **40**,

Carte **réseau routier national**, **57**

Circulation, **92**, 22, 24, 112

Contresens, **156**, 126

Condamnations, **145**

Contrôle technique, **32**, 186

Cyclistes **98**, 10, 16, 61, 91, 126, 138, 167-170, 198, 203

Dates importantes, **186-189**, 24

Délits de fuite, **146**, 142, 145

Déplacement et mobilité, **90**, 68, 91, 96, 101, 105, 125

Education et prévention, **30**, **31**, **187**

Équipements de protection, **137**, **138**, **139**, 30, 144, 170, 171, 186, 192, 193

Étrangers, **118**, **119**

Europe, **22**, 164, 175, 190

Facteurs des présumés responsables, **126**, 67, 74, 83, 99, 125, 146

Facteurs liés aux accidents mortels (FLAM), **122**, 157, 159, 161

Glossaires et sigles, **206**, 32

Graphes historiques, **24**, 16, 22, 26, **180**, **186**, **187**

Gravité des **lésions** et des **séquelles**, **184**

Indicateurs clés de performance, **123**

Indicateurs **départementaux et des territoires d'outre-mer**, **44**, 46

Indicateurs des **routes gérées par les départements**, **59**

Indicateurs du **réseau routier national**, **55**

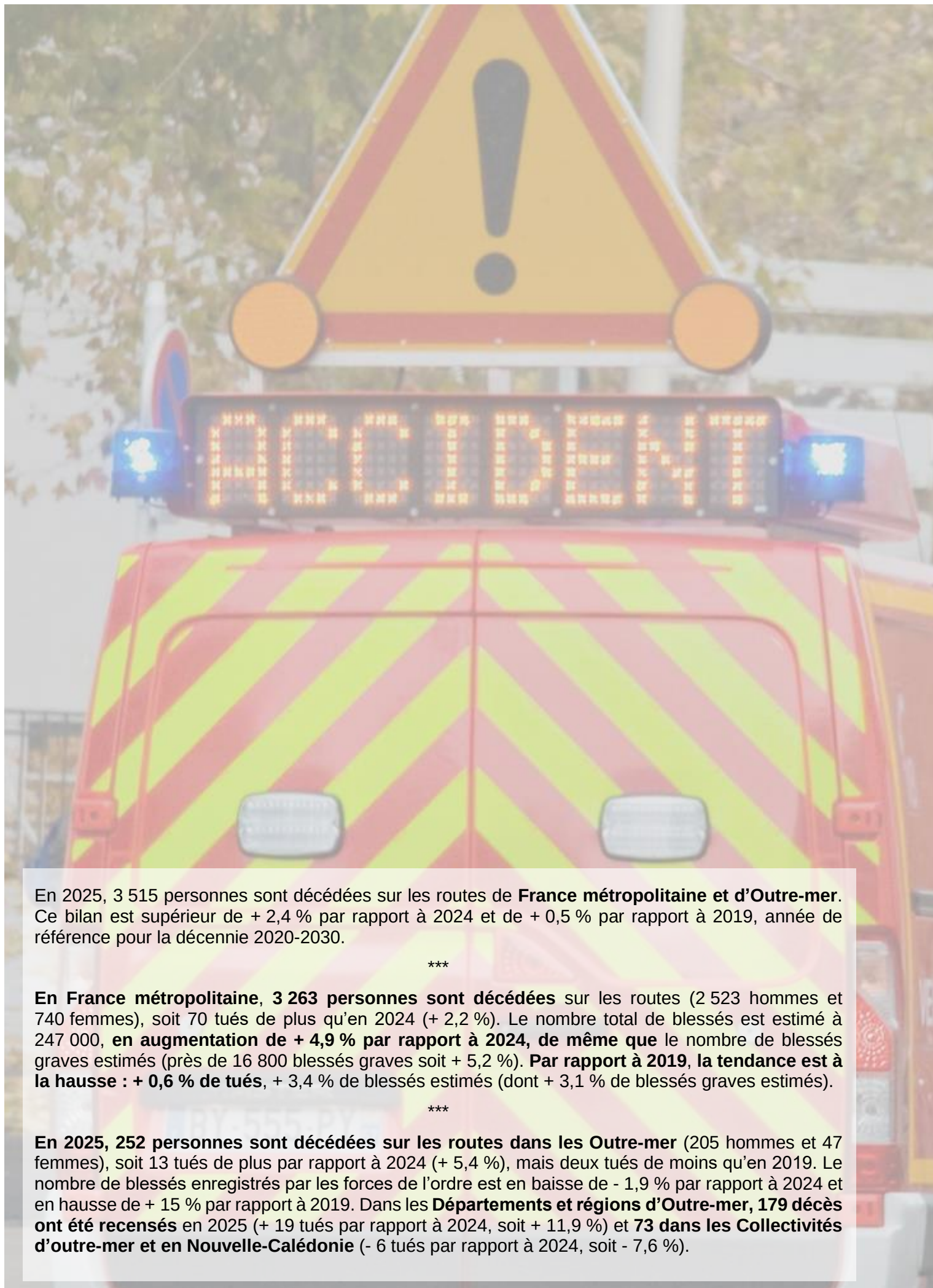
Indicateurs du **réseau routier**, **55**

Indicateurs **locaux de sécurité routière (ILSR)**, **46**

Indicateurs **régionaux**, **41**

Indicateurs **urbains**, **47**

Infractions, 142, 136, 145
Jour/nuit, 154, 106, 157, 159
Malaise, 11, 107, 125, 126, 127, 134, 135, 159, 161
Matrices de collision, 93 (genre), 156, 158, 160 (milieu)
Météo, 155
Métropoles, 47, 54
Monde, 20, 190-193
Non assurance, 142, 147
Obstacles, 156, 157, 159
Outre-mer, 64, 10, 44, 47, 68, 197, 200 – 203
Parc de véhicules, 92, 96, 100, 104, 151, 186
Passage à niveau, 53
Permis de conduire, 144, 146, 181, 12, 30, 80, 104, 142, 174, 187
Piétons, 94, 10, 16, 30, 66, 73, 84, 91, 126, 130, 166, 167, 173, 186, 187, 198, 202
Présumés responsables, 124, 126, 12, 14, 74, 76, 81, 93, 99, 204
Population, 64, 72, 13, 22, 24, 41, 44
Professions et catégories socio-professionnelles, 86, 81
Protoxyde d'azote, 175, 177
Réseau routier, 54 – 59, 35, 29, 92
Résidence, 43
Routes départementales, 58, 59, 48, 50, 52, 54, 55, 186
Routes nationales, 56, 48, 50, 52, 54, 55, 186
Risque routier professionnel, 88, 41, 60, 86, 108 – 118
Sécurité des infrastructures, 34, 123, 152 – 161, 186
Sécurité des véhicules, 32, 123, 148, 149, 150, 151, 186
Séries longues, 194 – 199, 12, 72, 92
Sexe, 74, 76, 12, 65, 84, 89, 91, 93, 97, 99, 105, 108, 124, 126, 134, 137, 144, 146, 202
Stupéfiants, 132, 12, 44 – 47, 67, 81, 83, 126, 130, 134, 142 – 145, 147, 175, 176, 187
Trafic routier, 92, 22, 24, 112
Usagers de 2RM 102, 10, 16, 73, 91, 100, 126, 139, 149, 150, 151, 186, 187, 198, 203
Usagers de PL, 112, 118, 126, 173, 186, 201, 205
Usagers de quads et tracteurs agricoles, 109, 205
Usagers de voiturettes, 108
Usagers de VT, 106, 10, 16, 73, 91, 104, 126, 149, 150, 151, 198, 203, 204
Usagers de VU, 110, 118, 126, 151, 201, 205
Utilisateurs d'EDPm (dont trottinettes électriques) 97, 10, 16, 126, 138, 170, 198, 203
Véhicule à conduite automatisée, 32, 186
Véhicule électrique, 151, 92
Victimes non responsables, 14, 93, 124
Vitesse, 128, 62, 67, 83, 126, 136, 187, 190
Voies communales, 128, 48, 50, 52, 54, 55



En 2025, 3 515 personnes sont décédées sur les routes de **France métropolitaine et d'Outre-mer**. Ce bilan est supérieur de + 2,4 % par rapport à 2024 et de + 0,5 % par rapport à 2019, année de référence pour la décennie 2020-2030.

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 augmentation de + 4,9 % par rapport à 2024, de même que** le nombre de blessés graves estimés (près de 16 800 blessés graves soit + 5,2 %). **Par rapport à 2019, la tendance est à la hausse : + 0,6 % de tués**, + 3,4 % de blessés estimés (dont + 3,1 % de blessés graves estimés).

En 2025, 252 personnes sont décédées sur les routes dans les Outre-mer (205 hommes et 47 femmes), soit 13 tués de plus par rapport à 2024 (+ 5,4 %), mais deux tués de moins qu'en 2019. Le nombre de blessés enregistrés par les forces de l'ordre est en baisse de - 1,9 % par rapport à 2024 et en hausse de + 15 % par rapport à 2019. Dans les **Départements et régions d'Outre-mer, 179 décès ont été recensés** en 2025 (+ 19 tués par rapport à 2024, soit + 11,9 %) et **73 dans les Collectivités d'outre-mer et en Nouvelle-Calédonie** (- 6 tués par rapport à 2024, soit - 7,6 %).



Panorama

Vision d'ensemble	10
Aide-mémoire de l'accidentalité en France	12
Les victimes non responsables	14
La gravité des blessures	16
Les séquelles traumatiques	18
Le coût de l'insécurité routière	19
La sécurité routière dans le monde	20
La France dans l'Europe de la sécurité routière	22
Histoire de la sécurité routière et perspectives	24
L'approche systémique en France	26
Les acteurs de la sécurité routière	28
La sécurité des usagers de la route	30
La sécurité des véhicules	32
La sécurité des infrastructures	34
Les secours et soins aux blessés	36

Vision d'ensemble

En 2025, 3 263 personnes sont décédées en France métropolitaine, soit 70 personnes de plus qu'en 2024, malgré un trafic motorisé stable.

En Outre-mer, la mortalité routière 2025 est en hausse de + 5,4 % avec 252 décès.

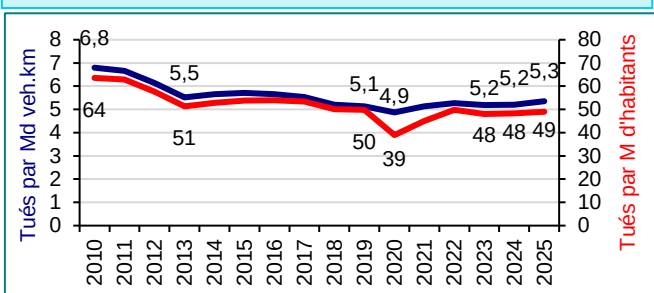
Bilan de l'accidentalité en France métropolitaine

		Accidents corporels		Blessés (toutes gravités)		Blessés graves (MAIS3+)	Tués à 30 jours
		BAAC	Estimés	BAAC	Estimés	Estimés	
2025		51 837	189 146	65 366	247 155	16 751	3 263
2024		51 058	180 026	64 535	235 610	15 924	3 193
2019		56 016	184 068	70 490	239 045	16 248	3 244
2010		67 288	228 823	84 461	296 806	19 193	3 992
Evolution	nb	- 15 451	- 39 677	- 19 095	- 49 651	- 2 442	- 729
2025 / 2010	%	- 23,0%	- 17,3%	- 22,6%	- 16,7%	- 12,7%	- 18,3%
Evolution	nb	- 4 179	+ 5 079	- 5 124	+ 8 110	+ 503	+ 19
2025 / 2019	%	- 7,5%	+ 2,8%	- 7,3%	+ 3,4%	+ 3,1%	+ 0,6%
Evolution	nb	+ 779	+ 9 120	+ 831	+ 11 545	+ 827	+ 70
2025 / 2024	%	+ 1,5%	+ 5,1%	+ 1,3%	+ 4,9%	+ 5,2%	+ 2,2%

Bilan de l'accidentalité Outre-mer

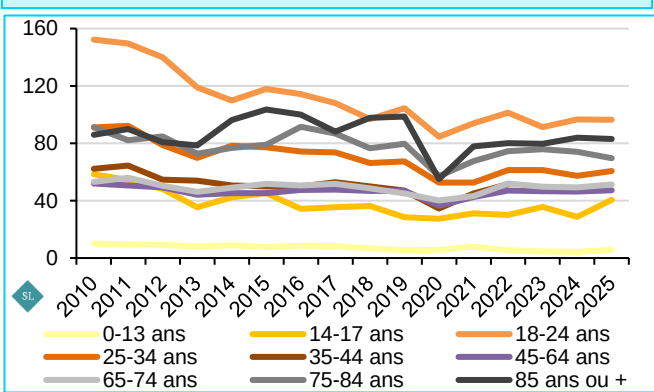
		Accidents corporels		Blessés (toutes gravités)		Tués à 30 jours
		BAAC	Estimés	BAAC	Estimés	
2025		3 256	ND	4 218	ND	252
2024		3 344	ND	4 300	ND	239
2019		2 824	ND	3 675	ND	254
2010		2 853	ND	3 706	ND	281
Evolution	nb	+ 403	ND	+ 512	ND	- 29
2025 / 2010	%	+ 14,1%	ND	+ 13,8%	ND	- 10,3%
Evolution	nb	+ 432	ND	+ 543	ND	- 2
2025 / 2019	%	+ 15,3%	ND	+ 14,8%	ND	- 0,8%
Evolution	nb	- 88	ND	- 82	ND	+ 13
2025 / 2024	%	- 2,6%	ND	- 1,9%	ND	+ 5,4%

Nombre de personnes tuées par million d'habitants et par milliard de kilomètres parcourus par les véhicules (Md veh.km) en France métropolitaine



Source : ONISR, Insee – population estimée, SDES – circulation estimée, rebasée en 2023, provisoire pour 2025

Évolution de la mortalité rapportée à la population par classe d'âge, 2010-2025 (tués/million d'hab.)



En 2025, 3 515 personnes ont perdu la vie sur les routes de France, soit une hausse de + 2,4 % par rapport à 2024, +0,5 % par rapport à 2019 et une baisse de - 18 % par rapport à 2010. Ce bilan se décline en 3 263 décès sur les routes de France métropolitaine (+ 2,2 %, + 0,6 % et - 18,3 % par rapport respectivement à 2024, 2019 et 2010) et 252 en Outre-mer (+ 5,4 %, - 0,8% et - 10,3 %).

En 2025, la France métropolitaine est au **20^{ème} rang de l'Union européenne** (27) en termes de mortalité routière rapportée à la population : 49 personnes ont été tuées par million d'habitants en 2025. Ce ratio est stable depuis 2018, alors que le ratio global de l'UE (43 tués/Mhab, résultats provisoires 2025) a baissé.

Le taux moyen en Outre-mer (87 tués/Mhab) est supérieur à celui de la France métropolitaine. Il est de 76 dans les DROM seuls, et de 130 dans les COM-NC.

La mortalité rapportée au trafic en France métropolitaine est en très légère hausse en 2025 par rapport à 2024, avec 5,3 tués par milliard de kilomètres parcourus par les véhicules, taux légèrement supérieur à 2019 (5,1) : le trafic motorisé est en légère baisse en 2025 par rapport à 2024 (- 0,5 %), cette baisse est portée uniquement par le trafic sur les routes départementales et le réseau local.

Les chapitres ci-après concernent la France métropolitaine, sauf mention contraire.

Réseaux routiers

En 2025, **60 % des personnes tuées** l'ont été sur une **route hors agglomération** (1 973 décès, en hausse de + 2,5 % par rapport à 2024). Un tiers des tués, soit 1 031 décès, l'ont été sur des voies en agglomération (en hausse de + 0,1 %). Après une année 2024 en baisse, la mortalité sur autoroute est en hausse de + 8,4 % avec 259 décès en 2025.

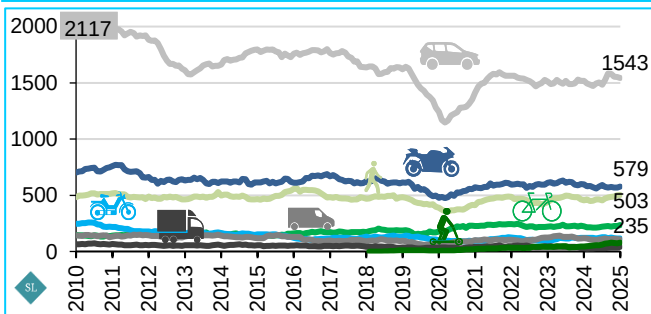
Classes d'âge

En 2025, 58 enfants de **0-13 ans** (+ 26 % par rapport à 2024) et 133 adolescents de **14-17 ans** (+ 41 %) sont décédés. Leur risque reste le plus faible (14 tués/million d'habitants de moins de 18 ans) parmi l'ensemble des tués, malgré un taux pour les 14-17 ans équivalent à celui des 35-44 ans (41 tués/Mhab.).

Parmi les jeunes adultes de **18-24 ans**, 528 sont décédés, un nombre stable par rapport à 2024. Les jeunes adultes présentent toujours le risque le plus élevé (96 tués/Mhab). La mortalité des **25-34 ans** (471 tués) est en hausse (+ 6,8 %), avec un risque au-dessus de la moyenne (61 tués/Mhab).

Chez les **seniors**, le nombre de personnes tuées âgées de 75-84 ans est stable avec 344 tués (70 tués/Mhab), tandis que la mortalité des 65-74 ans augmente de + 4,7 % avec 382 tués. Enfin, 194 personnes de 85 ans et plus sont décédées, ce qui en fait la deuxième classe d'âge la plus à risque (83 tués/Mhab).

Évolution de la mortalité par mode de déplacement 2010-2025 (en cumul 12 mois)

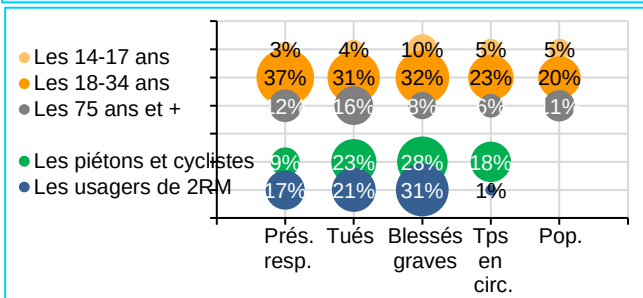


Répartition des victimes selon la présence d'un tiers dans l'accident et selon le mode de déplacement en 2025

Vélo	Tués	59%	41%
	Blessés graves	36%	64%
	Blessés légers	28%	72%
2RM	Tués	58%	42%
	Blessés graves	57%	43%
	Blessés légers	41%	59%
VT	Tués	46%	54%
	Blessés graves	53%	47%
	Blessés légers	64%	36%

■ Avec tiers ■ Sans tiers

Part de différentes catégories d'usagers à enjeux dans la mortalité, la morbidité, la circulation et la population en 2025



Source : Sdes-EMP 2019 (transports terrestres), Insee-population 2025, traitements ONISR

Lecture : les 18-34 ans représentent 37 % des présumés responsables d'accidents mortels, 31 % des tués, 32 % des blessés graves, 23 % du temps de déplacement annuel de la population et 20 % de la population.

Facteurs d'accidents mortels

L'accident est **multifactoriel** : selon l'étude FLAM sur les facteurs déclenchant des accidents mortels (AM) en 2015, les **facteurs humains** contribuent pour 92 % des AM, les **facteurs infrastructure** pour 30 %, les conditions de **circulation** pour 18 %, les **facteurs véhicule** pour 20 %. En 2025, les principaux facteurs humains relevés parmi les présumés responsables (PR) d'accidents mortels sont : la **vitesse** excessive ou inadaptée citée pour 29 % des PR, l'**alcool** pour 21 %, l'**inattention** pour 13 %, les **stupéfiants** pour 11 % et les **malaises** pour 11 %. 36 % des décès interviennent dans un accident avec au moins un conducteur sous influence d'alcool, de stupéfiants, ou des deux.

3 235 personnes sont PR d'accidents mortels, dont 1 188 ont survécu. On compte **1 216 personnes décédées non présumées responsables**.

Modes de déplacement

En 2025, 1 543 **usagers de véhicule de tourisme** ont été tués, soit 25 tués de plus qu'en 2024. Cela représente 47 % de la mortalité sur la route. Le nombre de blessés graves¹ (MAIS3+) est estimé à 5 000 (30 % de l'ensemble des blessés graves).

Les **usagers de 2RM** comptent pour 21 % des tués sur la route, avec 579 motocyclistes et 118 cyclomoteuristes décédés en 2025. Par rapport à 2024, cela représente respectivement une baisse de - 3 % et de - 4 %. Le nombre de blessés graves est estimé à 5 200 (31 % des blessés graves).

Avec 503 piétons tués (47 de plus qu'en 2024), la **marche** est le 3^{ème} mode de déplacement comptant le plus de tués (16 % de la mortalité). 2 000 piétons ont été blessés gravement (12 % des blessés graves).

Les 235 **cyclistes** (dont 31 en vélo à assistance électrique) tués sur la route (soit 11 de plus qu'en 2024) représentent 7 % de la mortalité, contre 4 % en 2010. De plus, 79 **utilisateurs d'EDPm** ont perdu la vie contre 45 en 2024. Le nombre de blessés graves est estimé à 2 800 cyclistes et 1 200 EDPm, soit respectivement 17 % et 7 % des blessés graves.

En 2025, le nombre de tués en **véhicule utilitaire** diminue avec 109 tués (soit - 11 tués par rapport à 2024) alors que celui des tués en **poids lourd** augmente avec 42 tués (soit + 12 tués par rapport à 2024).

Pour les cyclistes et usagers de 2RM, la gravité est plus forte lorsqu'un autre usager est impliqué dans l'accident, contrairement aux usagers de VT.

Enjeux en France métropolitaine

En 2025, 3 263 personnes sont décédées sur la route. On estime à 16 800 le nombre de blessés graves et 230 400 les blessés légers ou modérés. L'objectif fixé pour 2030 est de réduire de 50 % le nombre de tués et de blessés graves. Parmi les cibles prioritaires :

- 42 % des décès interviennent alors qu'un usager au moins effectue un trajet lié au **travail** ;
- les usagers de **2RM** comptent pour 21 % de la mortalité et 31 % des blessés graves alors qu'ils représentent moins de 2 % du trafic motorisé ;
- les **14-17 ans** comptent pour 5 % de la population, mais 10 % des blessés graves ;
- les **18-34 ans** représentent un tiers de la mortalité et des blessés graves, **37 % des PR d'accidents mortels**, pour 20 % de la population ;
- les **seniors de 75 ans et plus** représentent 16 % de la mortalité pour 11 % de la population ;
- dans un contexte de développement des modes actifs, les **piétons** et les **cyclistes** comptent respectivement pour 16 % et 7 % de la mortalité et pour 12 % et 17 % des blessés graves.

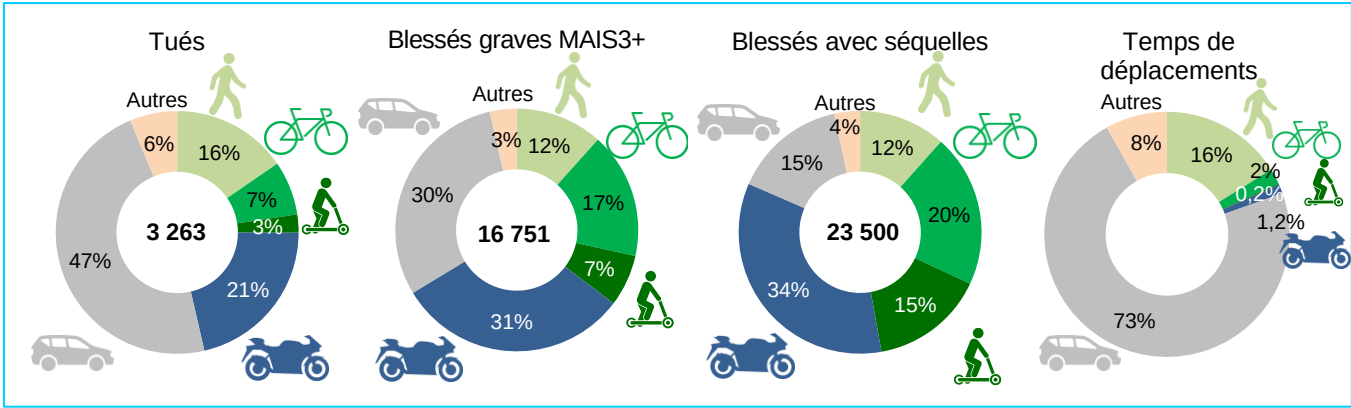
¹ Dans le prolongement de la modélisation réalisée par l'Univ. Eiffel à l'aide des fichiers BAAC et du registre du Rhône, l'ONISR produit une estimation du nombre de blessés (voir p. 198 et définitions p. 206).

Aide-mémoire de l'accidentalité en France

	Nombre de personnes tuées en 2025	Part dans la mortalité en 2025	Evolution de la mortalité 2025/2024		Evolution de la mortalité 2025/2019	Evolution de la mortalité 2025/2010	Evolution de la mortalité 2010/2000
			Nombre	%			
France métropolitaine	3 263	92,8%	+ 70	+ 2,2%	+ 0,6%	- 18,3%	- 51,1%
Outre-mer (OM) *	252	7,2%	+ 13	+ 5,4%	- 0,8%	- 10,3%	ND
France métropolitaine + OM *	3 515	100%	+ 83	+ 2,4%	+ 0,5%	- 17,7%	ND
Indicateurs France métropolitaine							
Selon le mode de déplacement :							
Piétons	503	15,4%	+ 47	+ 10,3%	+ 4,1%	+ 3,7%	- 42,8%
Cyclistes	235	7,2%	+ 11	+ 4,9%	+ 25,7%	+ 59,9%	- 46,2%
Engins de déplacement personnel motorisés	79	2,4%	+ 34	+ 75,6%	+ 690,0%	ND	ND
Cyclomotoristes	118	3,6%	- 5	- 4,1%	- 11,9%	- 52,4%	- 46,2%
Motocyclistes	579	17,7%	- 18	- 3,0%	- 5,9%	- 17,8%	- 25,7%
Occupants de voitures	1 543	47,3%	+ 25	+ 1,6%	- 4,9%	- 27,1%	- 60,4%
Occupants de véhicules utilitaires	109	3,3%	- 11	- 9,2%	+ 11,2%	- 25,3%	+ 82,5%
Occupants de poids lourds	42	1,3%	+ 12	+ 40,0%	+ 16,7%	- 35,4%	- 47,6%
Transports en commun	9	0,3%	+ 2	NS	NS	NS	- 80,0%
Voitures	11	0,3%	- 23	- 67,6%	- 35,3%	- 63,3%	+ 7,1%
Quads et tracteurs agricoles	27	0,8%	- 4	- 12,9%	- 18,2%	- 10,0%	ND
Autres	8	0,2%	0	NS	NS	- 50,0%	ND
Selon l'âge :							
0-13 ans	58	1,8%	+ 12	+ 26,1%	- 4,9%	- 47,7%	- 69,8%
14-17 ans	133	4,1%	+ 39	+ 41,5%	+ 44,6%	- 26,1%	- 49,2%
18-24 ans	528	16,2%	- 1	- 0,2%	- 3,8%	- 36,5%	- 52,4%
25-34 ans	471	14,4%	+ 30	+ 6,8%	- 8,7%	- 33,1%	- 56,1%
35-44 ans	354	10,8%	- 46	- 11,5%	- 7,6%	- 35,0%	- 50,0%
45-54 ans	398	12,2%	+ 8	+ 2,1%	+ 4,2%	- 21,2%	- 45,1%
55-64 ans	401	12,3%	+ 8	+ 2,0%	- 2,7%	+ 14,2%	- 40,3%
65-74 ans	382	11,7%	+ 17	+ 4,7%	+ 20,5%	+ 44,7%	- 58,2%
75-84 ans	344	10,5%	- 2	- 0,6%	+ 8,5%	- 6,0%	ND
85 ans et plus	194	5,9%	+ 5	+ 2,6%	- 9,8%	+ 43,7%	ND
Selon le sexe :							
Hommes	2 523	77,3%	+ 58	+ 2,4%	+ 0,6%	- 17,0%	- 51,0%
Femmes	740	22,7%	+ 12	+ 1,6%	+ 0,7%	- 22,4%	- 51,7%
Type de route :							
Autoroutes	259	7,9%	+ 20	+ 8,4%	- 1,5%	+ 1,2%	- 56,2%
Routes hors agglomération	1 973	60,5%	+ 49	+ 2,5%	+ 1,5%	- 24,2%	- 50,9%
Agglomération	1 031	31,6%	+ 1	+ 0,1%	- 0,6%	- 9,0%	- 50,4%
Type de victimes :							
Conducteurs	2 340	71,7%	+ 26	+ 1,1%	+ 1,7%	- 17,5%	- 49,0%
Passagers	420	12,9%	- 3	- 0,7%	- 8,5%	- 37,5%	- 62,0%
Usagers responsables	2 047	62,7%	+ 28	+ 1,4%	+ 5,3%	- 2,0%	ND
Usagers non-responsables	1 216	37,3%	+ 42	+ 3,6%	- 6,3%	- 36,0%	ND
Dans un accident impliquant :							
un conducteur de 14-17 ans	113	3,5%	+ 24	+ 27,0%	+ 61,4%	- 17,5%	- 53,2%
un conducteur de 18-24 ans	815	25,0%	+ 12	+ 1,5%	+ 4,5%	- 31,3%	ND
un conducteur novice	645	19,8%	- 5	- 0,8%	+ 7,5%	- 33,7%	- 51,7%
un conducteur de 75 ans ou plus	427	13,1%	- 26	- 5,7%	+ 8,1%	+ 15,1%	- 28,8%
un véhicule seul sans piéton	1 381	42,3%	+ 77	+ 5,9%	+ 6,6%	- 10,1%	- 46,7%
un véhicule de tourisme	2 287	70,1%	+ 35	+ 1,6%	- 3,5%	- 24,0%	- 56,5%
un véhicule utilitaire ou poids lourd	730	22,4%	+ 24	+ 3,4%	+ 10,9%	- 21,6%	- 30,0%
un conducteur en fuite	155	4,8%	+ 24	+ 18,3%	18,3%	ND	ND
un conducteur sans permis valide	259	7,9%	+ 26	+ 11,2%	+ 4,9%	+ 14,1%	ND
un véhicule sans assurance	204	6,3%	- 12	- 5,6%	+ 1,0%	+ 2,5%	ND
Estimation sur l'ensemble de la mortalité à partir des personnes pour lesquelles l'information est renseignée :							
usager en déplacement lié au travail	560	17,1%	+ 11	+ 1,9%	+ 9,4%	- 29,4%	- 50,7%
avec alcool > 0,5g/l ou positif aux stupéfiants	1 180	36,2%	- 63	- 5,1%	- 18,1%	- 48,1%	ND
avec taux d'alcool supérieur 0,5g/l	921	28,2%	- 1	- 0,1%	- 12,5%	- 30,1%	- 47,5%
avec test positif aux stupéfiants	518	15,9%	- 106	- 17,1%	- 29,2%	- 53,2%	ND
usager non ou mal ceinturé	361	21,1%	- 25	- 6,5%	- 10,7%	- 33,1%	- 63,6%

Source : Fichier national des accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, ONISR.

* Données non labellisées.

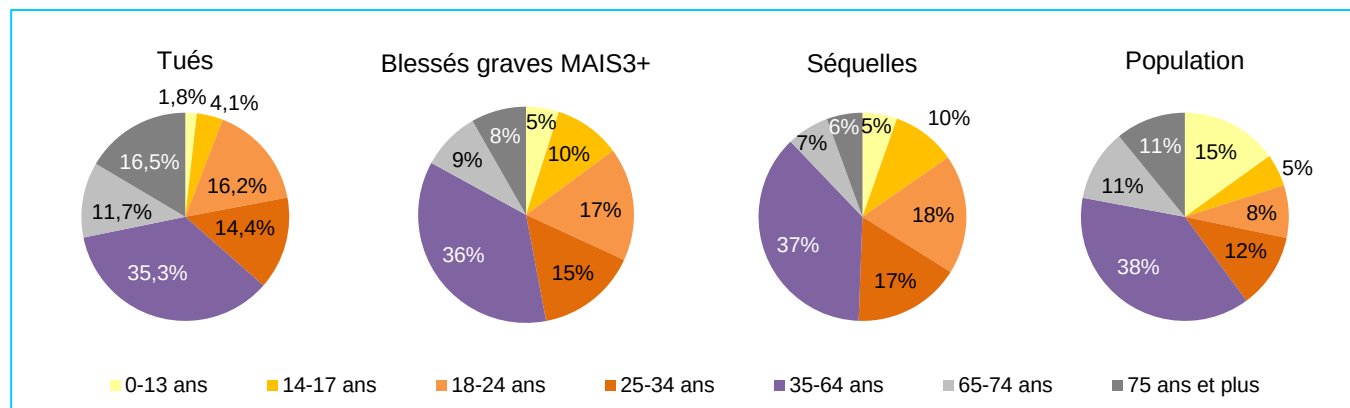


Source : tués : données BAAC ; blessés MAIS3+ et séquelles 1 an après l'accident : estimation ONISR ; déplacement : données EMP 2019

	Nombre de blessés (MAIS1+) en 2025	Part dans le total de blessés MAIS1+ en 2025	Evolution nb. de blessés MAIS1+ 2025/2024		Evolution du nombre de blessés MAIS1+ 2025/2019	Evolution du nombre de blessés MAIS1+ 2025/2010
			Nombre	%		
France métropolitaine	247 155	100%	+ 11 545	+ 4,9 %	+ 3,4 %	- 16,7 %
Mode de déplacement :						
Piétons	16 021	6,5%	- 741	- 4,4 %	- 20,0 %	- 36,6 %
Cyclistes	43 186	17,5%	+ 2 686	+ 6,6 %	+ 14,5 %	+ 8,6 %
Engins de déplacement personnel motorisés	28 681	11,6%	+ 7 614	+ 36,1 %	+ 549,0 %	ND
Occupants de 2RM	50 884	20,6%	- 668	- 1,3 %	- 17,9 %	- 45,5 %
Occupants de véhicules de tourisme	100 958	40,8%	+ 3 079	+ 3,1 %	- 6,0 %	- 22,2 %
Autres	7 425	3,0%	- 424	- 5,4 %	- 1,6 %	- 14,2 %
Classe d'âge :						
0-13 ans	16 756	6,8%	+ 2 485	+ 17,4 %	+ 12,0 %	- 27,0 %
14-17 ans	26 435	10,7%	+ 2 597	+ 10,9 %	+ 23,6 %	- 23,0 %
18-24 ans	54 722	22,1%	+ 1 471	+ 2,8 %	+ 4,3 %	- 0,7 %
25-34 ans	46 843	19,0%	+ 1 314	+ 2,9 %	- 2,5 %	- 20,9 %
35-44 ans	32 827	13,3%	+ 1 279	+ 4,1 %	+ 1,7 %	- 15,7 %
45-54 ans	27 731	11,2%	+ 619	+ 2,3 %	- 6,5 %	- 8,6 %
55-64 ans	20 987	8,5%	+ 1 341	+ 6,8 %	+ 3,9 %	+ 10,7 %
65-74 ans	11 582	4,7%	+ 206	+ 1,8 %	+ 1,2 %	+ 19,2 %
75 ans et plus	9 272	3,8%	+ 233	+ 2,6 %	+ 7,6 %	+ 16,5 %
Sexe :						
Hommes	160 749	65,0%	+ 8 266	+ 5,4 %	+ 5,1 %	- 13,9 %
Femmes	86 406	35,0%	+ 3 279	+ 3,9 %	+ 0,4 %	- 21,5 %
Type de route :						
Autoroutes	21 616	8,7%	+ 1 727	+ 8,7 %	- 11,1 %	ND
Routes hors agglomération	83 638	33,8%	- 8 665	- 9,4 %	+ 8,0 %	ND
Agglomération	141 901	57,4%	+ 18 483	+ 15,0 %	+ 3,4 %	ND

	Nombre de blessés graves (MAIS3+) en 2025	Part dans le total de blessés MAIS3+ en 2025	Evolution nb. de blessés MAIS3+ 2025/2024		Evolution du nombre de blessés MAIS3+ 2025/2019	Evolution du nombre de blessés MAIS3+ 2025/2010
			Nombre	%		
France métropolitaine	16 751	100%	+ 827	+ 5,2 %	+ 3,1 %	- 12,7 %
Mode de déplacement :						
Piétons	1 950	11,6%	- 26	- 1,3 %	- 15,7 %	- 28,8 %
Cyclistes	2 814	16,8%	+ 237	+ 9,2 %	+ 21,6 %	+ 32,2 %
Engins de déplacement personnel motorisés	1 154	6,9%	+ 321	+ 38,6 %	+ 630,5 %	ND
Occupants de 2RM	5 193	31,0%	+ 122	+ 2,4 %	- 9,6 %	- 33,3 %
Occupants de véhicules de tourisme	5 040	30,1%	+ 223	+ 4,6 %	- 2,6 %	- 13,9 %
Autres	599	3,6%	- 50	- 7,7 %	+ 9,6 %	- 12,2 %
Classe d'âge :						
0-13 ans	826	4,9%	+ 100	+ 13,8 %	+ 4,8 %	- 35,8 %
14-17 ans	1 669	10,0%	+ 84	+ 5,3 %	+ 11,2 %	- 28,9 %
18-24 ans	2 841	17,0%	+ 51	+ 1,8 %	+ 1,3 %	- 14,3 %
25-34 ans	2 540	15,2%	+ 97	+ 4,0 %	- 2,9 %	- 26,8 %
35-44 ans	2 018	12,0%	+ 110	+ 5,8 %	+ 3,0 %	- 21,4 %
45-54 ans	2 017	12,0%	+ 61	+ 3,1 %	- 6,7 %	- 7,5 %
55-64 ans	1 986	11,9%	+ 205	+ 11,5 %	+ 10,9 %	+ 29,6 %
65-74 ans	1 470	8,8%	+ 54	+ 3,8 %	+ 7,5 %	+ 33,7 %
75 ans et plus	1 383	8,3%	+ 65	+ 4,9 %	+ 9,9 %	- 0,8 %
Sexe :						
Hommes	12 618	75,3%	+ 659	+ 5,5 %	+ 4,3 %	- 11,5 %
Femmes	4 132	24,7%	+ 168	+ 4,2 %	- 0,4 %	- 16,4 %
Type de route :						
Autoroutes	1 078	6,4%	+ 4	+ 0,4 %	- 5,7 %	ND
Routes hors agglomération	8 218	49,1%	+ 640	+ 8,5 %	+ 8,9 %	ND
Agglomération	7 454	44,5%	+ 182	+ 2,5 %	- 1,4 %	ND

Source : Estimation Univ.Eiffel pour 2010 et ONISR pour 2019 et 2025 sur la base des données des BAAC et du Registre du Rhône (cf. p198)



Source : tués : données BAAC ; blessés MAIS3+ et séquelles 1 an après l'accident : estimation ONISR ; population : Insee 2025

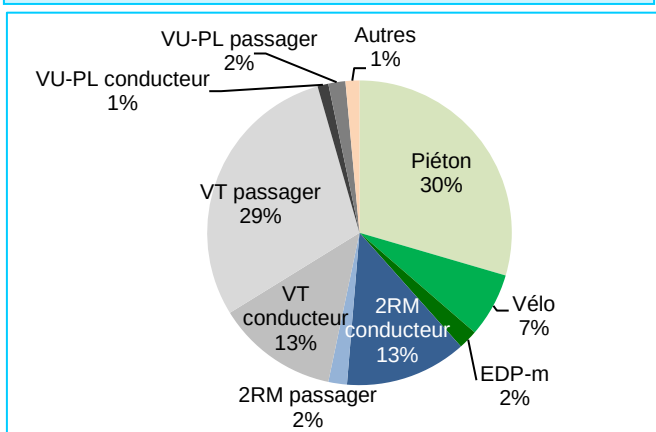
Les victimes non responsables

Parmi les 3 263 personnes décédées sur route en 2025, 63 % étaient présumés responsables (PR) de leur accident, 4 % étaient victimes non PR et leur PR est décédé dans l'accident, 33 % étaient victimes non PR et leur PR a survécu à l'accident.

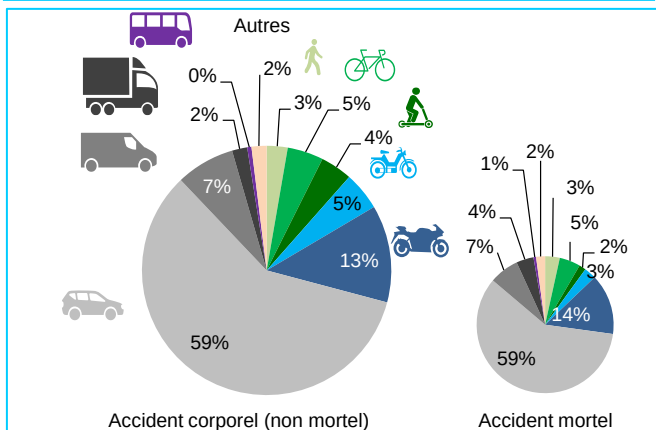
Sur le total des victimes non responsables, 53 % des personnes décédées sont des usagers vulnérables (dont 30 % de piétons), 36 % des conducteurs de véhicules et 34 % des passagers.

36 % des tués non PR sont des femmes.

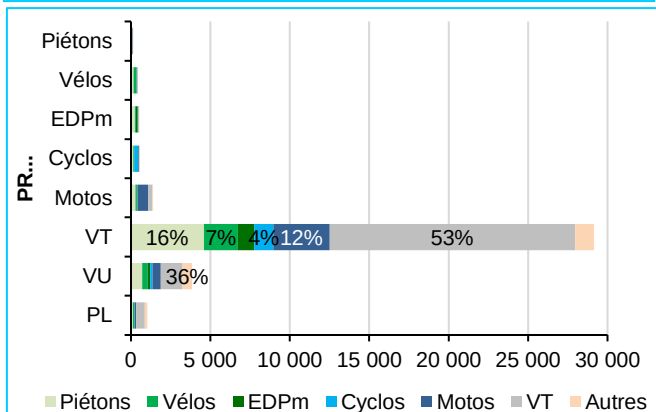
Tués « non responsables » selon leur mode de déplacement et leur place dans le véhicule



Répartition des « présumés responsables » selon leur mode de déplacement



Mode de déplacement des victimes d'un « présumé responsable » selon le mode de déplacement



Lecture : Dans un accident dont le PR est un conducteur de VT, 12 % des victimes non PR sont des motocyclistes.

En 2025, en France métropolitaine, les forces de l'ordre ont enregistré dans le fichier BAAC : 51 837 accidents corporels, 65 366 blessés et 3 263 tués. Parmi ces 68 629 victimes, 39 707 ont été identifiées comme non « présumées responsables » et 28 922 comme « présumées responsables » (PR).

Des tués passagers de VT

En 2025, 1 216 personnes non présumées responsables ont été tuées, dont 122 alors que le présumé responsable est également décédé, 1 071 alors que le PR est vivant et 23 dans un accident sans PR. 64 % des tués non PR sont des hommes. Les victimes non PR sont tuées 8 fois sur 10 dans un accident avec tiers.

Parmi ces tués non PR, on dénombre : 514 tués dans un véhicule de tourisme (VT), dont 69 % en tant que passagers (le passager peut être victime de son conducteur si ce dernier est PR de l'accident) ; 181 tués en 2RM (dont 87 % de conducteurs), 36 tués en VU ou PL (dont 61 % de passagers), 359 tués à pied, 83 tués à vélo et 25 tués en EDPm.

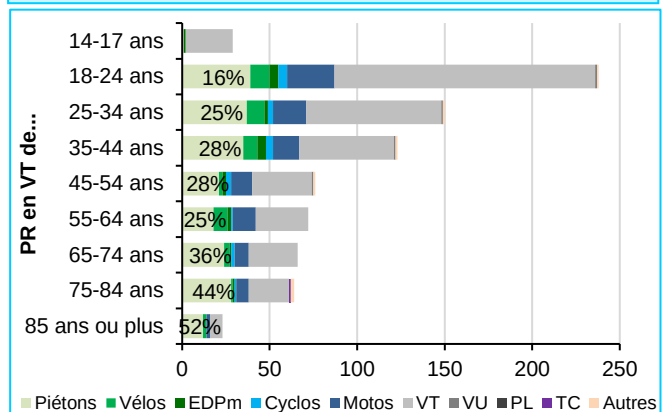
Des victimes de conducteurs de VT

En 2025, parmi les 39 707 victimes non PR, on compte 38 269 victimes dans un accident comportant un seul PR. Parmi ces victimes, plus de 29 000 personnes sont victimes d'un PR conduisant un VT : 53 % de ces victimes sont des occupants de VT (15 461, soit 86 % des 17 728 victimes en VT), 16 % sont des piétons (4 591 victimes, soit 70 % des 6 295 victimes piétons) et 12 % sont des motocyclistes (3 529 victimes, soit 70 % des 4 967 victimes en moto).

Près de la moitié des victimes d'automobilistes sont tuées ou blessées par des PR de 18-34 ans, dont deux tiers des victimes sont eux-mêmes en VT.

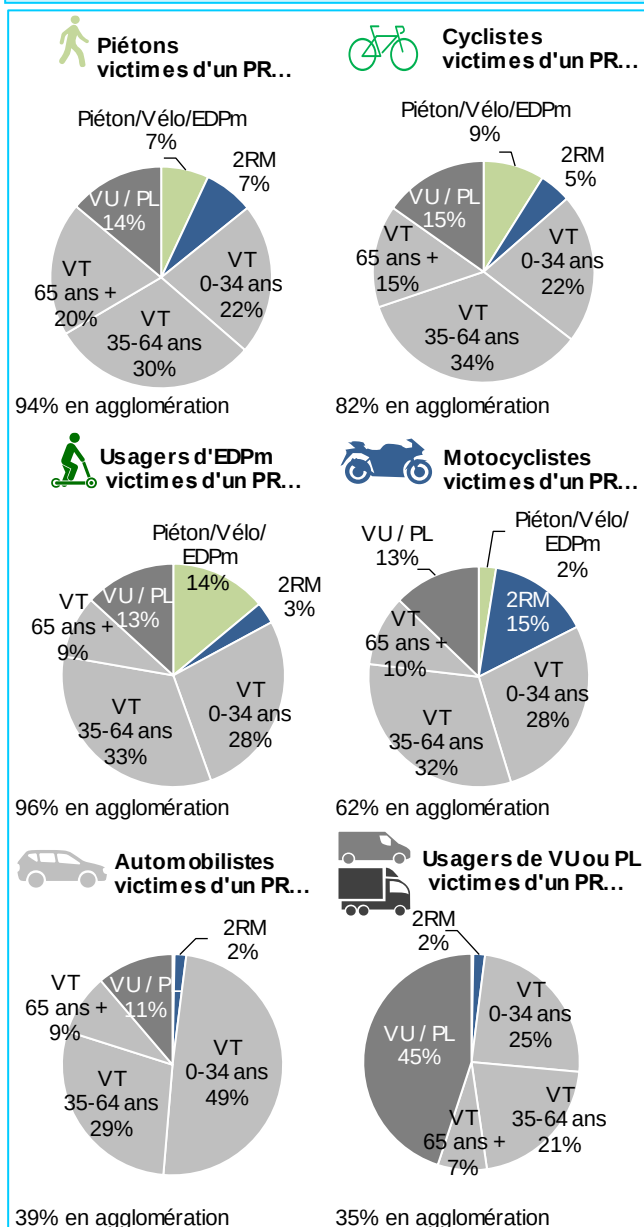
Les piétons représentent une part importante des tués de PR en VT, quel que soit l'âge du conducteur (16 % à 52 %). On observe cependant une baisse du nombre de tués par un PR en VT selon l'âge du conducteur.

Mode de déplacement des tués selon l'âge du PR conducteur de VT



Lecture : Dans un accident dont le PR est un conducteur de VT de 18-24 ans, 16 % des tués non PR sont des piétons.

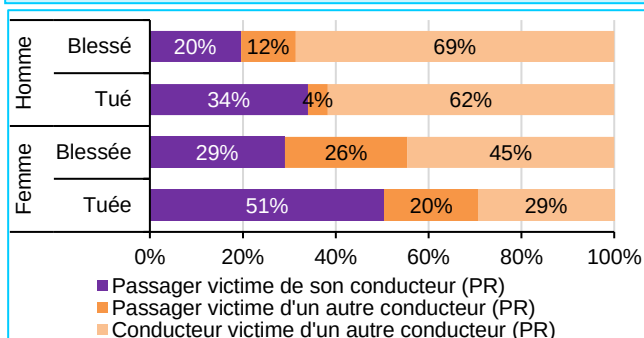
Répartition des « présumés responsables » pour les victimes piétons, vélos, EDPm, motos, VT et VU/PL



Lecture : Parmi l'ensemble des victimes cyclistes blessées ou tuées non présumées responsables, 34 % sont victimes d'un présumé responsable conducteur de voiture de tourisme (VT) âgé de 35 à 64 ans. 82 % des cyclistes sont victimes d'un PR en agglomération.

Note : Par convention, la 1^{ère} tranche d'âge des PR de VT est 0-34 ans, il peut arriver qu'un PR conducteur de VT soit mineur. En 2025, dans les accidents impliquant un seul PR, le plus jeune PR conducteur de VT a 10 ans.

Victimes d'un conducteur « présumé responsable » selon leur place dans le véhicule



Les victimes et leurs antagonistes

Les graphes ci-contre présentent pour chaque catégorie de victimes le profil de la personne considérée comme « présumée responsable » (PR) de son accident.

Les **piétons**, les **cyclistes** et les **usagers d'EDPm** sont **majoritairement victimes** en agglomération d'**automobilistes** « PR » âgés de 35-64 ans (respectivement 30 %, 34 % et 33 %), ou de moins de 35 ans (respectivement 22 %, 22 % et 28 %). Enfin, 7 % des piétons sont victimes de deux-roues motorisés (2RM), contre 5 % des victimes cyclistes et 3 % des victimes en EDPm.

Les **motocyclistes** sont **victimes** d'un « PR » conduisant un **VT** dans 70 % des cas, et 15 % sont victimes d'un usager de 2RM « présumé responsable » (le passager est considéré comme la victime de son conducteur si ce dernier est « présumé responsable » de l'accident).

Les **usagers de VT** sont **victimes d'autres automobilistes dans 87 % des cas**. Près de la **moitié (49 %)** d'entre eux est tuée ou blessée par un automobiliste « PR » **de moins de 35 ans**.

Les victimes en véhicule utilitaire (VU) sont tuées ou blessées par des « présumés responsables » conduisant un VU. De plus en plus de VU sont utilisés pour transporter des personnes, les victimes étant en grande partie des passagers du conducteur « présumé responsable ».

Les victimes usagers de poids lourds (PL), protégées par la carrosserie du PL, ne peuvent être blessées que lorsque l'antagoniste est lui-même dans un véhicule assez lourd, ce qui explique la répartition des « présumés responsables » les concernant exposée ci-contre.

Enfin, les victimes en transports en commun (TC) sont également essentiellement des passagers du conducteur PR conduisant l'autocar ou l'autobus.

Les femmes passagères victimes

En 2025, parmi les 38 269 victimes non PR d'un seul PR, 35 983 victimes dont le sexe était connu étaient victimes d'un conducteur PR. Parmi ces 35 983 victimes, il y avait 6 033 piétons et 29 950 conducteurs et passagers (815 tués et 29 135 blessés).

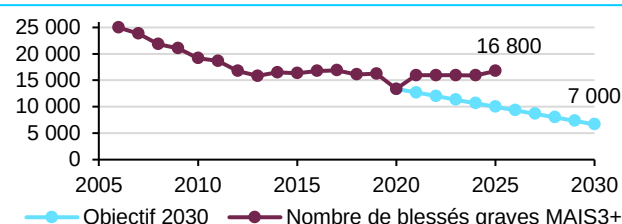
La majorité des victimes hommes non PR sont conducteurs d'un autre véhicule (69 % des blessés et 62 % des tués), à l'opposé des **victimes femmes non PR qui sont majoritairement passagères** (55 % des blessés et 71 % des tués).

Parmi les 259 femmes tuées dans un véhicule, 131 étaient **passagères du conducteur PR** (51 %). Parmi les 556 hommes tués, 189 étaient **passagers du conducteur PR** (34 %).

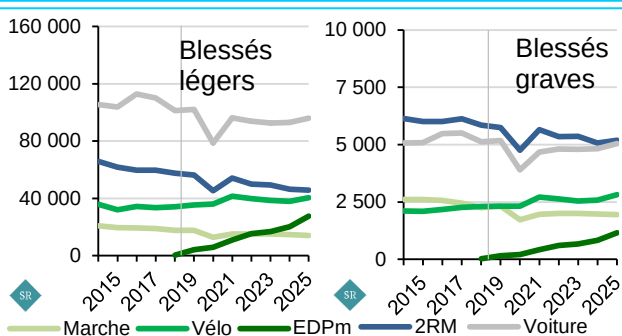
La gravité des blessures

Les résultats sont donnés selon l'échelle des lésions AIS¹ (*Abbreviated Injury Scale*) version 2005 et non plus selon sa version antérieure. De plus, le modèle de redressement utilisé par le Registre du Rhône a évolué, et a amené un rebase-ment des données de 2006 à 2016. Dans la fiche et dans l'ensemble du bilan, les estimations de blessés AIS proviennent de l'UGE pour la période 2012-2016 et de l'ONISR pour 2017-2025².

Evolution du nombre de blessés graves MAIS3+ en France depuis l'année 2010 et selon l'objectif 2030



Evolution du nombre de blessés légers et graves selon le mode de déplacement entre 2014 et 2025



Source : estimation nationale de l'UGE basée sur le Registre et les BAAC (2012-2016) et estimation ONISR basée sur les coefficients de redressement de l'UGE, méthodologie simplifiée pour 2017-2025.

Estimation du nombre de blessés en France métropolitaine en 2025

			MAIS 3+	MAIS 1-2	% MAIS 3+ / Total MAIS
Mode de déplacement	Marche	Avec tiers	1 950	14 071	12,2%
	Vélo	Avec tiers	1 027	11 319	8,3%
		Sans tiers	1 787	29 054	5,8%
	EDPm	Avec tiers	441	7 906	5,3%
		Sans tiers	713	19 621	3,5%
	2RM	Avec tiers	2 935	18 853	13,5%
		Sans tiers	2 258	26 838	7,8%
	Voiture	Avec tiers	2 667	61 292	4,2%
		Sans tiers	2 374	34 626	6,4%
	Autre	Avec tiers	257	3 919	6,1%
		Sans tiers	343	2 906	10,5%
Âge		0-13	826	15 930	4,9%
		14-17	1 669	24 766	6,3%
		18-24	2 841	51 880	5,2%
		25-34	2 540	44 304	5,4%
		35-44	2 018	30 809	6,1%
		45-54	2 017	25 714	7,3%
		55-64	1 986	19 000	9,5%
		65-74	1 470	10 112	12,7%
Sexe		75 +	1 383	7 889	14,9%
	Femmes		4 132	82 273	4,8%
	Hommes		12 618	148 131	7,8%

Géré par l'Université Gustave Eiffel (UGE), le Registre du Rhône vise depuis 1995 à recenser l'ensemble des victimes d'accidents de la route dans le département du Rhône. Les données émanent directement de 245 services hospitaliers qui prennent en charge les blessés, qu'ils soient hospitalisés ou uniquement traités aux urgences. Les tués sur le lieu de l'accident sont également inclus.

Une estimation nationale des blessés

Les données enregistrées dans les BAAC sous-estiment le nombre de blessés car les forces de l'ordre ne sont pas systématiquement appelées sur les lieux d'un accident de la route s'il n'y a pas de tué. Afin d'estimer plus précisément le nombre réel de blessés de la route en France, l'UGE a construit une modélisation rapprochant sur le territoire du Rhône les données du Registre à celles des BAAC, et projetant au niveau national les sous-enregistrements observés. Les estimations de l'UGE s'arrêtant provisoirement en 2016, l'ONISR utilise pour la période 2017-2025 une méthode simplifiée pour redresser le nombre de blessés dans les accidents de la route².

Le nombre de blessés

En 2025, on estime à **230 400 le nombre de blessés légers (MAIS1-2)** et à **16 800 celui des blessés graves (MAIS3+)** sur les routes de France métropolitaine.

Au niveau national, **66 % des blessés MAIS3+ seraient des usagers vulnérables** (piétons, cyclistes, usagers d'EDPm et 2RM). Les usagers de 2RM ne représentent que 1,3 % du temps total de déplacement tous modes confondus³, mais comptent 5 200 blessés graves, soit 150 de plus que les automobilistes, qui cumulent pourtant 69,7 % du temps total de déplacement (VU compris). Depuis 2018, le nombre de cyclistes blessés graves dépasse celui des piétons. En 2025, avec respectivement 2,3 % et 18,1 % du temps total de déplacement, 2 800 cyclistes sont blessés graves, contre 2 000 piétons.

Chez les cyclistes, la majorité des blessés légers (72 %) et des blessés graves (64 %) sont victimes d'accidents sans tiers impliqué, contre 41 % des tués. La tendance est similaire pour les usagers d'EDPm, avec 71 % des blessés légers et 62 % des blessés graves, contre 59 % des tués. Pour les 2RM, cette proportion est moins marquée : 57 % des blessés légers et 41 % des blessés graves, contre 42 % des tués. À l'inverse, chez les automobilistes, les accidents sans tiers sont plus fréquents chez les tués (54 %) que chez les blessés légers (36 %) ou graves (47 %).

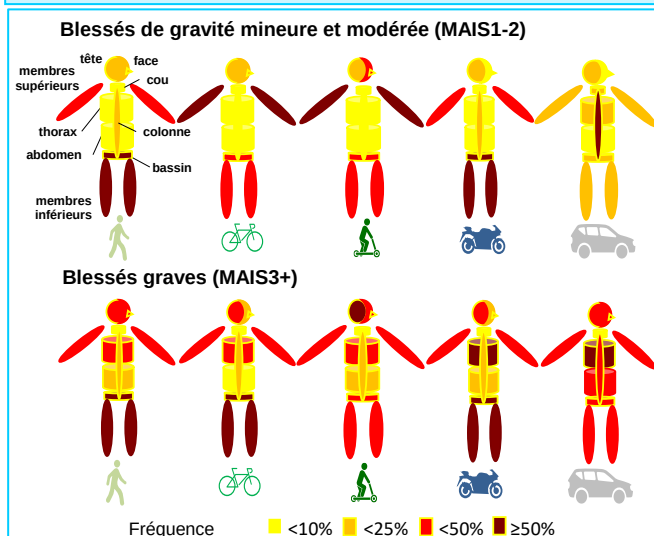
Lorsqu'un tiers est impliqué dans l'accident, la proportion de blessés graves est plus importante chez les usagers vulnérables, à l'inverse de ce que l'on observe chez les VT.

¹ Le détail de l'échelle des lésions AIS est disponible en page 184.

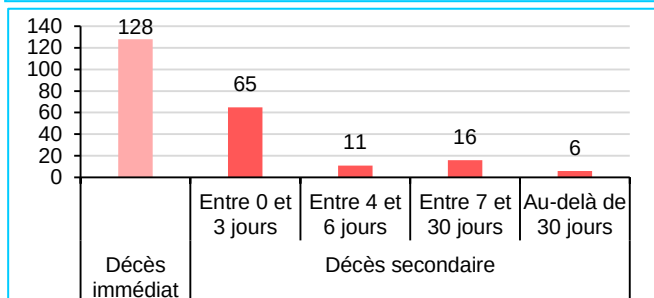
² Les estimations de l'ONISR sont obtenues à l'aide d'une méthodologie simplifiée basée sur les coefficients de redressement de l'UGE. Le détail est présenté sur le site internet de l'ONISR.

³ EMP (Enquête Mobilité des Personnes) 2018-2019, SDES 2021

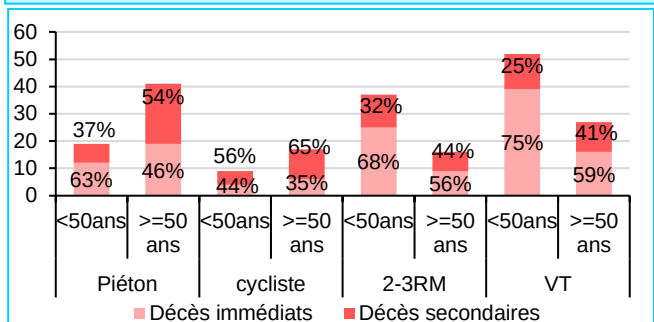
Localisation des lésions selon leur gravité et le mode de déplacement du blessé léger ou grave (Registre du Rhône 2018-2022)



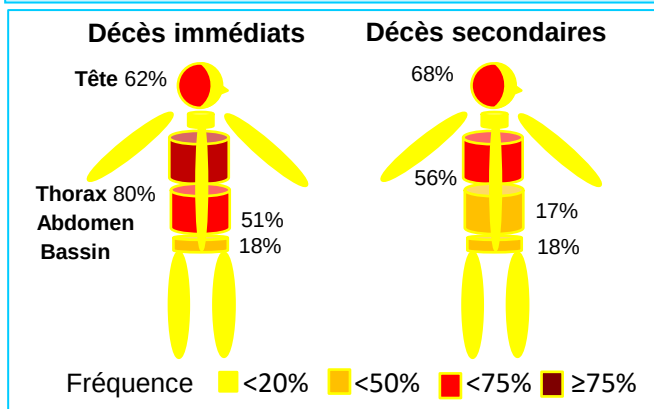
Nombre de personnes décédées entre 2017 et 2021 dans le Rhône selon la temporalité du décès



Nombre et proportion de personnes décédées entre 2018 et 2022 dans le Rhône selon la tranche d'âge et le mode de déplacement



Localisation des atteintes mortelles selon la temporalité du décès



Source : Université Gustave Eiffel, Registre du Rhône

Localisation des blessures

En appliquant les proportions de localisation des blessures observées dans le Rhône (2018-2022) à l'ensemble des 247 000 blessés estimés en France métropolitaine en 2025, on observe que la localisation des lésions diffère selon les modes de déplacement.

Ainsi, environ 46 100 personnes auraient été blessées à la tête en 2025, dont **5 800 usagers d'EDPm**, **4 300 piétons**, **5 900 usagers de 2RM**, **7 500 cyclistes** et **22 600 usagers de VT**. Plus de la moitié des blessés au thorax et 77 % des blessés à la colonne et au cou sont des usagers de VT. En revanche, les usagers vulnérables représentent respectivement 74 % et 80 % des blessures aux membres supérieurs et inférieurs et 73 % à la face.

Ces résultats sont à interpréter avec prudence, car le département du Rhône, très urbanisé, ne reflète pas nécessairement l'ensemble de la France métropolitaine.

Blessures mortelles dans le Rhône

Sur la période 2018-2022, 233 personnes décédées ont été dénombrées dans le département du Rhône (+7 par rapport à 2017-2021). Parmi elles, 138 sont décédées immédiatement sur le lieu de l'accident et 95 le sont secondairement en milieu hospitalier (y compris au-delà de 30 jours). Près des trois quarts de ces 233 personnes tuées sont des hommes.

Les personnes décédées immédiatement sur le lieu de l'accident représentent plus de la moitié des victimes décédées (59 %). Les occupants de voiture de tourisme sont les plus nombreux (40 %), puis viennent les usagers de deux-roues à moteur (25 %), les piétons (23 %), les cyclistes (7 %), les occupants de camionnettes (3 %), et les usagers de trottinettes (2 %). En cas de décès immédiats, les régions corporelles entraînant des lésions mortelles sont majoritairement le thorax (80 %), la tête (62 %), l'abdomen (51 %) et le bassin (18 %).

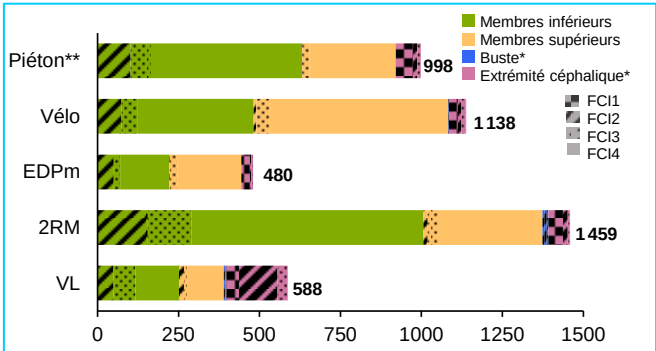
Parmi les 40 % de tués décédés en milieu hospitalier, les piétons sont les plus nombreux (31 %), devant les occupants de voiture (28 %), les usagers de deux-roues motorisé (20 %) et les cyclistes (27 %). Les régions corporelles à l'origine de cette mortalité sont la tête (68 %), le thorax (56 %), l'abdomen (17 %) et le bassin (18 %). Sur la période 2017-2021, deux tiers des tués dans le Rhône succombent dans les 3 jours suivant l'accident (décès dit précoce). 13 % des décès se sont produits entre 4 et 7 jours et 20 % des victimes ont succombé à leurs blessures au-delà de 7 jours.

Le choc hémorragique traumatique est responsable des décès immédiats, tandis que les lésions situées au thorax, à l'abdomen et, dans une moindre mesure, au bassin sont à l'origine des décès précoces. Enfin, les traumatismes crâniens sont les lésions les plus fréquentes lors des décès secondaires.

Les séquelles traumatiques

Dans le Registre du Rhône, les lésions sont codées selon une échelle internationale de gravité, l'Abbreviated Injury Scale (AIS). À chaque code AIS est associé un score qui permet d'évaluer la gravité des séquelles : **l'index de capacité fonctionnelle (FCI)**. Il comprend 5 niveaux, de **1 pour les déficits majeurs** à 5 pour l'absence de déficience (voir le détail de l'échelle FCI page 184).

Séquelles : nombre de zones corporelles atteintes selon le mode de déplacement dans le Rhône sur 5 ans (2018-2022)



* Buste = thorax + abdomen + colonne dorsale + lombaires,
** Extrémité céphalique = tête + face + cou + colonne cervicale
** Le mode « Piéton » inclut les EDPnm (non motorisés) et les inconnues (EDP pour lesquels la catégorie m ou nm n'a pas été identifiée).
Source : Registre du Rhône 2018-2022 (victimes non décédées, avec lésions décrites sur chacune des zones, et âge connu. Une victime peut être atteinte sur plusieurs zones). L'échelle FCI n'étant pas fonctionnellement validée, les données doivent être appréhendées avec précaution, notamment pour les petits effectifs.

Estimation du nombre de blessés avec séquelles à l'échelle nationale selon l'âge, le genre et le mode

	Blessés estimés en 2025	Part en 2025	Évolution 2025/2024
Mode de déplacement :			
Piétons	2 700	11,6%	- 3,2%
Cyclistes	4 800	20,4%	+ 7,3%
EDPm	3 600	15,2%	+ 36,5%
Occupants de 2RM	8 100	34,4%	- 0,2%
Occupants de VT	3 500	15,0%	+ 3,9%
Autres	800	3,4%	- 6,1%
Classe d'âge :			
0-13 ans	1 200	5,4%	+ 16,5%
14-17 ans	2 300	10,0%	+ 8,7%
18-24 ans	4 300	18,6%	+ 2,4%
25-34 ans	3 900	16,7%	+ 3,3%
35-44 ans	3 000	12,9%	+ 4,6%
45-54 ans	3 000	13,0%	+ 2,5%
55-64 ans	2 600	11,4%	+ 8,3%
65-74 ans	1 500	6,6%	+ 2,6%
75 ans et plus	1 300	5,6%	+ 3,7%
Sexe :			
Hommes	17 000	74%	+ 4,0%
Femmes	6 100	26%	+ 5,5%

La douleur ne fait pas partie de l'échelle FCI. Or, d'après une étude sur la cohorte ESPARR dans le Rhône, **deux ans** après l'accident, la douleur persiste chez 77 % des blessés graves (MAIS3+) et 43 % des blessés légers (MAIS1-2). Parmi les victimes d'une entorse cervicale (« coup du lapin »), lésion provoquant des douleurs sans atteinte fonctionnelle (FCI=5), plus d'une victime sur deux n'a pas retrouvé son niveau de santé **un an** après l'accident.

Séquelles selon les zones corporelles

Dans le Rhône, **8,8 % des victimes souffrent de séquelles** : 0,4 % conserveront des séquelles majeures (FCI=1), 1,2 % des séquelles sévères (FCI=2), 1,0 % des séquelles sérieuses (FCI=3) et 6,1 % des séquelles modérées (FCI=4).

Tous modes confondus, les séquelles concernent principalement les membres inférieurs (69 % chez les usagers 2RM, et 63 % chez les piétons) et supérieurs (53 % chez les cyclistes). Les séquelles majeures sont localisées surtout au niveau de l'extrémité céphalique et touchent majoritairement les usagers VL, avec une part de 32 % des séquelles de score FCI1-3 situées sur cette zone (cf. p.199).

Les **séquelles majeures, principalement neurologiques**, sont surtout dues aux atteintes encéphaliques (hémorragie ou hématome intracérébral). On estime que 450 000 personnes en France ont un handicap lié à un **traumatisme crânio-cérébral (TC)** toutes causes confondues : 20 % des victimes de TC sévère décèdent, 20 % auront un handicap sévère (dépendance), 30 % un handicap modéré et 30 % vont récupérer¹. Les autres séquelles majeures proviennent d'atteintes médullaires entraînant une **tétraplégie ou une paraplégie**. Cette perte d'indépendance fonctionnelle s'accompagne de la déficience d'organes multiples « invisibles » (urinaire, anorectale, cardiovasculaire, respiratoire), avec des répercussions psychologiques, sociales et familiales.

Six mois après une **commotion cérébrale** (TC léger), de nombreux symptômes/incapacités persistent (céphalées, nausées, troubles du sommeil, mémoire, attention, fonctions exécutives, dépression, anxiété, labilité émotionnelle). 30 % des personnes n'ont pas repris le travail/les études ; 50 % sont en stress post-traumatique².

Les séquelles fonctionnelles liées aux membres (fractures complexes malléolaires, fractures du fémur et du radius) sont le plus souvent légères (FCI=4) : difficultés pour marcher, raideurs articulaires, arthrose ou déficits moteurs ou sensitifs.

Parmi les blessés graves au sens de l'AIS (gravité immédiate, MAIS3+), un peu plus de la moitié conservera des séquelles (tous niveaux), et près d'un sur dix des séquelles majeures (FCI=1).

Les séquelles au niveau national

Au niveau national, près de 23 500 blessés vont conserver des séquelles encore 1 an après l'accident. Les **hommes représentent 74 % des blessés avec séquelles** (respectivement, 75 % des blessés graves et 64 % des blessés légers et modérés). **Les moins de 35 ans pèsent pour 51 % des blessés avec séquelles** (respectivement, 47 % des MAIS3+ et 59 % des MAIS1-2). **Les usagers vulnérables comptent pour 82 % des blessés avec séquelles** (contre 66 % et 55 %).

¹ Brazinova et al, 2021
² Van der Naalt et al, Lancet Neuro, 2017

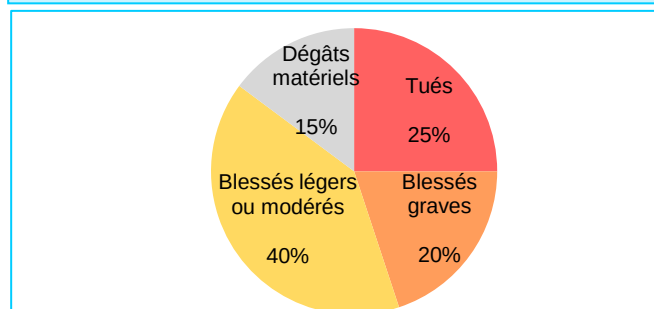
Le coût de l'insécurité routière

Estimation du coût total de l'insécurité routière en 2025 selon le rapport Quinet et le rapport VALOR

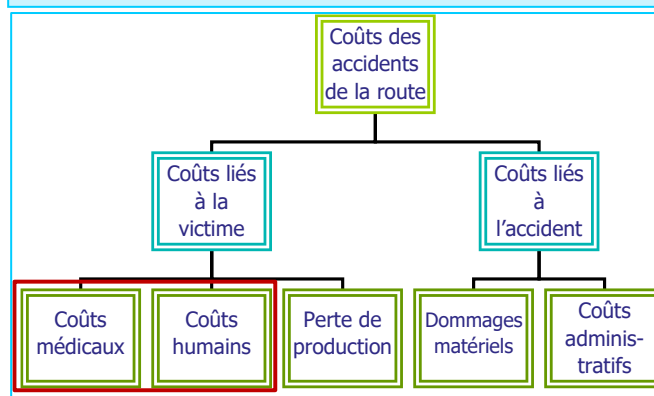
2025		Nombre	Quinet	VALOR
Valeurs tutélaires (k€)	Tué	-	4 225	6 786
	Blessé grave MAIS3+ *	-	528	1053
	Blessé hosp. non grave	-	528	848
	Blessé léger	-	21	34
	Dégât matériel	-	6	6
Evol. valeurs	2024-2025	-	1,6%	1,6%
	2019-2025	-	19,1%	19,1%
Coût (Md €)	Tué	3 263	13,8	22,1
	Blessé grave MAIS3+ *	16 751	8,8	17,6
	Blessé hosp. non grave	33 502	17,7	28,4
	Blessé léger	213 653	4,5	7,2
	Accident corporel	201 799	1,3	1,3
	Accident matériel	1 824 584	11,8	11,8
Coût total (Md €)	2025	-	58,0	88,6
	2024	-	54,9	83,6
	2019	-	48,4	73,3

*Le nombre de blessés selon la gravité est estimé d'après la modélisation ONISR – UGE (cf. p. 198). Pour le calcul des coûts, les blessés MAIS3+ et MAIS1-2 sont ensuite répartis en blessés hospitalisés non graves (2 fois le nombre de MAIS3+) et blessés légers (le reste). Le nombre d'accidents corporels est estimé grâce au ratio victimes estimées/victimes enregistrées dans le BAAC.

Répartition du coût des accidents de la route selon la gravité des accidents (estimations VALOR)



Décomposition des coûts des accidents de la route



L'estimation des coûts liés à l'insécurité routière, précisée dans l'instruction du 16 juin 2014 du ministère chargé des Transports, sur le fondement de la mission Quinet, a été complétée en 2021 par l'Université Gustave Eiffel. Le projet M-VASEM intégré au projet européen VALOR, a permis d'estimer la valeur unitaire d'un tué ou d'un blessé grave sur un plus grand nombre de coûts supportés.

Selon la méthode Quinet, la valeur calculée pour le blessé hospitalisé durant plus de 24 heures est de « 12,5 % de la valeur statistique de la vie humaine (VVS) » et pour le blessé léger « 0,5 % ». Ces valeurs suivent les recommandations du projet européen HEATCO¹ qui suggèrent de prendre un pourcentage de la VVS lorsqu'un calcul direct ne peut être effectué.

En 2025, 1,22 million d'accidents matériels ont été déclarés en responsabilité civile auprès des compagnies d'assurances², auxquels il faut ajouter 605 000 dommages véhicules estimés pour les accidents impliquant un seul véhicule. Le coût des accidents non corporels, correspondant aux seuls dégâts matériels, est ainsi d'environ 11,8 milliards d'euros (Md€).

Le coût des accidents corporels en France métropolitaine, calculé sur la base des valeurs Quinet, s'établit en 2025 à 46,1 Md€. Le coût de l'insécurité routière selon la méthode Quinet s'élève donc à 58 Md€.

La méthode VALOR donne une valeur de la vie statistique 1,6 fois plus importante (6,8 millions d'euros en 2025), et une valeur du blessé grave 2 fois plus importante (1,1 million d'euros en 2025) que celles établies par le rapport Quinet.

Sur cette base, **le coût de l'insécurité routière est estimé à 88,6 Md€, soit 3 % du PIB en 2025.**

Les tués et blessés graves représentent près de la moitié de ce coût :

- 22,1 Md€ au titre de la mortalité (25 %) ;
- 17,6 Md€ au titre des blessés graves (20 %) ;
- 35,6 Md€ au titre des blessés légers ou modérés (40%) ;
- 13,1 Md€ pour les dégâts matériels (15 %).

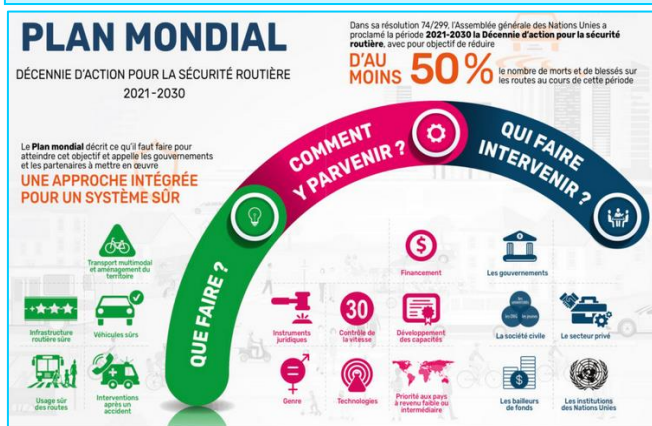
Toutefois, cette estimation ne couvre pas l'ensemble des coûts associés aux accidents de la route tels que les identifie le projet européen Safetycube : les coûts administratifs, la perte de production et une partie des coûts médicaux ne sont pas intégrés. Ces derniers représenteraient environ 25 % du coût total de l'insécurité routière. **L'estimation s'élèverait ainsi à 111 Md€, soit 3,8 % du PIB.** A cette estimation s'ajoute celle de l'impact de l'accidentalité routière sur les proches des victimes de la route, lequel fait actuellement l'objet de travaux complémentaires conduits par l'équipe Valor-F de l'Université Gustave Eiffel.

¹ France Assureurs

² Bickel, P., Friedrich, R., et al. 2006

La sécurité routière dans le monde

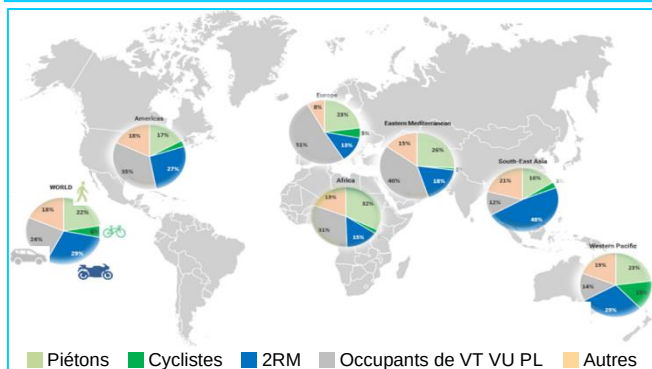
Plan mondial pour la décennie d'action 2021-2030 pour la sécurité routière (2021)



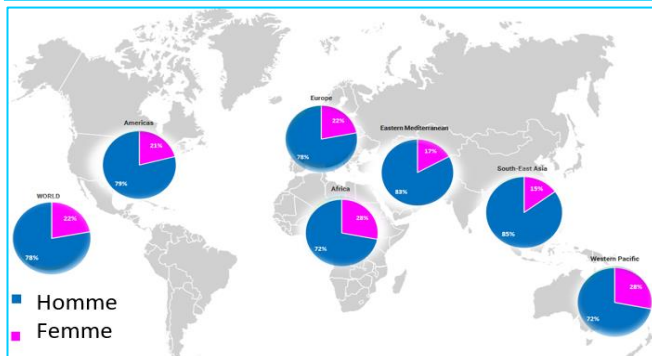
Les trois Objectifs du développement durable concernant la sécurité routière (SDG 3.6, 9.1 et 11.2)

3 BONNE SANTÉ ET BIEN-ÊTRE	ODD3 : Donner aux individus les moyens de vivre une vie saine et promouvoir le bien-être à tous les âges	Cible 3.5 : Renforcer la prévention et le traitement de l'abus de substances psychoactives, notamment de stupéfiants et d'alcool. Cible 3.6 : D'ici à 2030, diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route.
9 INDUSTRIE, INNOVATION ET INFRASTRUCTURE	ODD9 : Bâtir une infrastructure résiliente qui profite à tous	Cible 9.1 : Mettre en place une infrastructure de qualité, fiable, durable et résiliente, y compris régionale et transfrontière, pour favoriser le développement économique et le bien-être...
11 VILLES ET COMMUNAUTÉS DURABLES	ODD11 : Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous	Cible 11.2 : D'ici à 2030, assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics...

Répartition des tués par mode de déplacement par grande région mondiale (Source OMS, 2023)



Répartition des tués selon le sexe par grande région mondiale (Source OMS, 2023)



L'objectif mondial de réduction du nombre de tués sur les routes

L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), agence des Nations Unies, a publié un **Plan mondial d'action pour la sécurité routière pour la décennie 2021-2030**. L'objectif est de **réduire de 50 % le nombre de décès et de blessés sur les routes d'ici 2030** (cible 3.6 des Objectifs du Développement Durable). **12 objectifs mondiaux volontaires de performance¹**, comportant un ou plusieurs indicateurs, ont été définis pour inciter la communauté internationale à progresser sur les facteurs de risque. Après la conférence ministérielle de Stockholm en 2020 qui lançait ce plan, la conférence ministérielle de Marrakech² en février 2025, réunissant plus de 100 ministres, était l'occasion de remobiliser à mi-parcours. La déclaration rappelle le caractère interministériel de l'action, mais souligne aussi le rôle important des autorités locales en matière d'aménagement local, et donc la nécessité que ce niveau reçoive suffisamment de financements.

Le dernier rapport relatif à la sécurité routière publié par l'OMS en 2023 estime à **1,19 million le nombre de tués sur les routes du monde en 2021**, soit une **baisse de - 5 % par rapport à 2010** (1,25 million de tués). Plus de la moitié des États membres des Nations Unies ont réduit leur nombre de tués entre 2010 et 2021 alors que le parc automobile a plus que doublé et que la population mondiale a augmenté d'un milliard. Le rapport souligne l'efficacité des efforts déployés pour améliorer la sécurité routière mais indique qu'ils restent insuffisants pour atteindre l'objectif de la décennie d'action.

Des politiques de mobilité et sécurité à coordonner

Face au changement climatique et la nécessité de décarboner les transports, et le développement de la sédentarité et des maladies cardio-vasculaires, les modes actifs sont plébiscités.

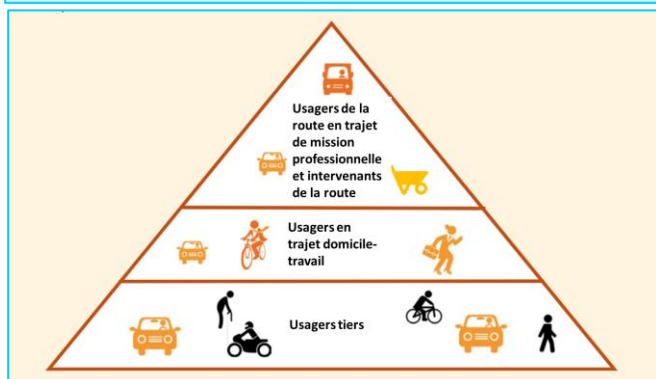
En 2025 s'est tenue la 8^e semaine mondiale des Nations Unies pour « la sécurité des déplacements à pied et à vélo ». Des événements publics ont été organisés dans le but de promouvoir l'usage du vélo en sécurité. Des webinaires et ateliers régionaux réunissant l'OMS, des ONG, des étudiants et des chercheurs ont également abordé la planification des transports et la sécurité des piétons.

L'objectif était de partager les connaissances et d'encourager les gouvernements à adopter des politiques de mobilité ambitieuses, tout en réduisant les risques pour tous les usagers de la route.

¹ https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/un-road-safety-collaboration/targets-and-indicators-visual-clean.pdf?sfvrsn=29627bde_5

² <https://www.who.int/news-room/events/detail/2025/02/18/default-calendar/fourth-global-ministerial-conference-on-road-safety>

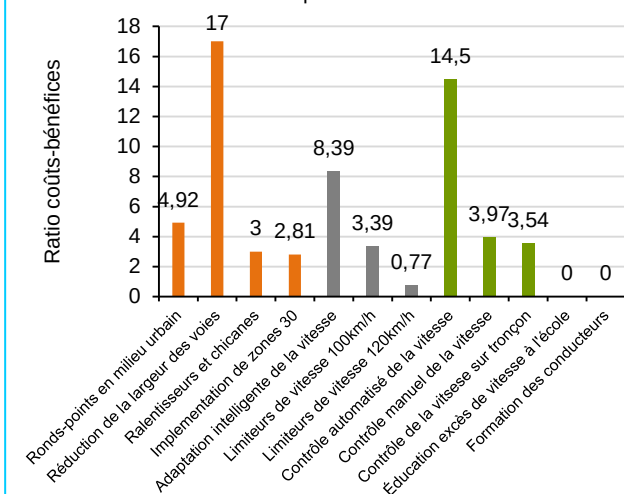
Les différentes catégories de victimes d'un accident de la route lié au travail



Source : « Tapping the potential for reducing work-related road deaths and injuries », p.8, ETSC, 2025

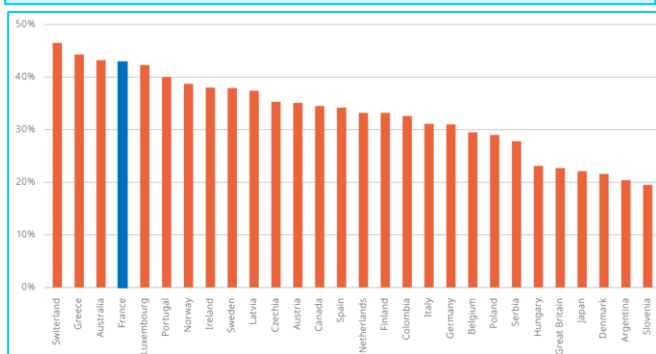
Evaluation de l'efficacité des diverses interventions sur la baisse des vitesses pratiquées

Ratio coûts-bénéfices de mesures portant sur l'infra, le véhicule, le contrôle de la vitesse et le comportement

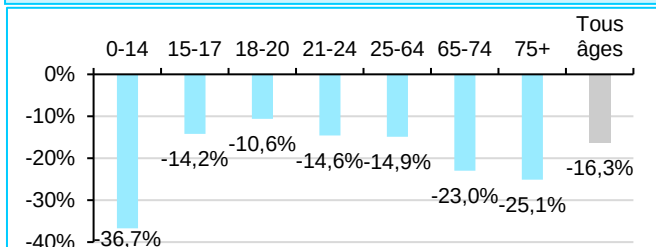


Source : Speed management, a road safety manual for decision-makers and practitioners, p.24, OMS, 2023.

Part de mortalité des tués dans des accidents sans antagoniste dans divers pays de l'IRTAD



Evolution du nombre de tués par classe d'âge entre 2014 et 2024 dans 28 pays de l'IRTAD



Source: Road Safety Annual Report, p.46 et 54, IRTAD, 2025.

Le risque routier professionnel

L'ETSC a publié en 2025 un rapport sur le risque routier professionnel¹, qui, selon cette ONG basée à Bruxelles, demeure un défi majeur et largement sous-estimé en Europe. Les accidents impliquant des salariés en mission ou durant leur trajet domicile-travail représentent une part importante de la mortalité routière globale (29 % en Irlande, 39 % en Suède, 42 % en France). L'absence d'une définition harmonisée à l'échelle européenne masque la véritable ampleur de ce fléau : souvent les usagers tiers ne sont pas comptabilisés. L'application des directives sur la santé et la sécurité au travail (SST) aux déplacements routiers s'avère très inégale selon les pays. De nouveaux risques liés à la « gig economy » (livreurs, coursiers), ou liés à la distraction et à la fatigue apparaissent ou se renforcent.

L'ETSC recommande une meilleure intégration des données policières avec celles de la médecine du travail et de la sécurité sociale. Gouvernements et employeurs doivent s'engager de concert à instaurer une véritable culture de la prévention.

Evaluation des leviers d'intervention

L'OMS a réédité en 2023 un guide de sécurité routière à l'attention des décideurs et des techniciens sur les diverses actions permettant la réduction des vitesses pratiquées². Ce guide compare plusieurs types d'interventions liées à l'infrastructure, au véhicule, au contrôle de la vitesse, et au comportement en estimant leurs **coûts-bénéfices** (voir ci-contre). Les interventions les plus efficaces pour la sécurité routière sont la réduction de la largeur de voies et le contrôle automatisé de la vitesse.

Les évolutions entre 2014 et 2024

Le rapport 2025 de l'IRTAD, portant sur les chiffres de l'année 2024, indique une **hausse de + 1,5 % du nombre de tués** sur la route entre 2014 et 2024 dans 35 pays membres de l'IRTAD, mais une baisse de - 11,8 % sur l'ensemble hors Etats-Unis.

Cette diminution est observée dans 24 des 35 pays de l'IRTAD, notamment en Lituanie (- 54 %), en Corée du Sud (- 47 %), en Norvège (- 40 %) ou encore en Pologne (- 40 %).

Parmi les 28 pays de l'IRTAD disposant de données détaillées entre 2014 et 2024 :

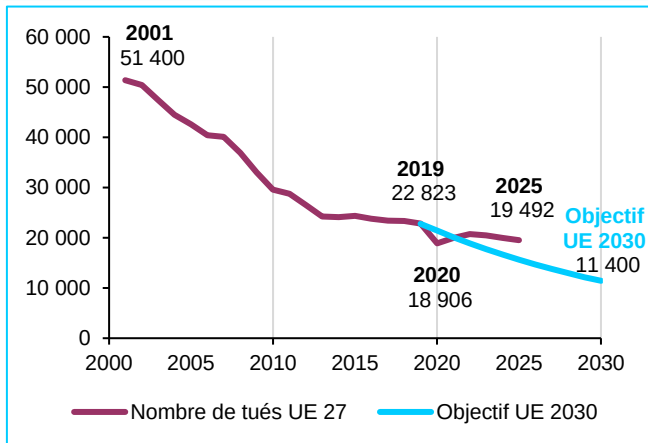
- La mortalité en voiture baisse de - 19,3 % ;
- Le nombre de piétons tués baisse de - 28,8 % ;
- La mortalité des cyclistes baisse de - 16,1 % (mais + 41 % en France, + 33 % aux Pays-Bas) ;
- Le nombre de tués en 2RM augmente de + 19,4 %, leur nombre ayant triplé en Israël et augmenté de + 77 % en Colombie.

¹ ETSC, Tapping the potential for reducing work-related road deaths and injuries, 2025.

² OMS, Speed management, a road safety manual for decision-makers and practitioners, 2023.

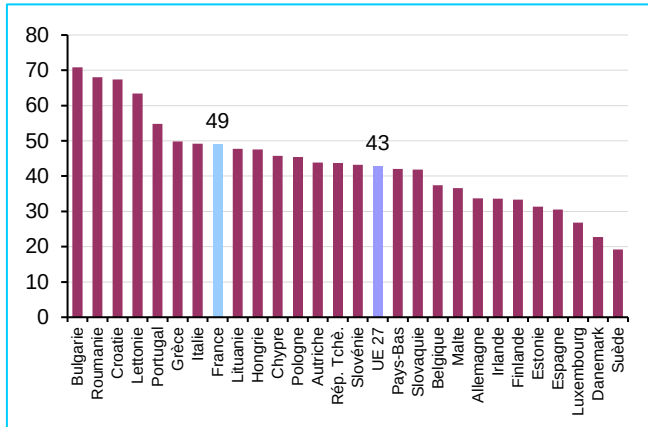
La France dans l'Europe de la sécurité routière

Évolution de la mortalité dans l'Union européenne à 27 États : objectif 2030



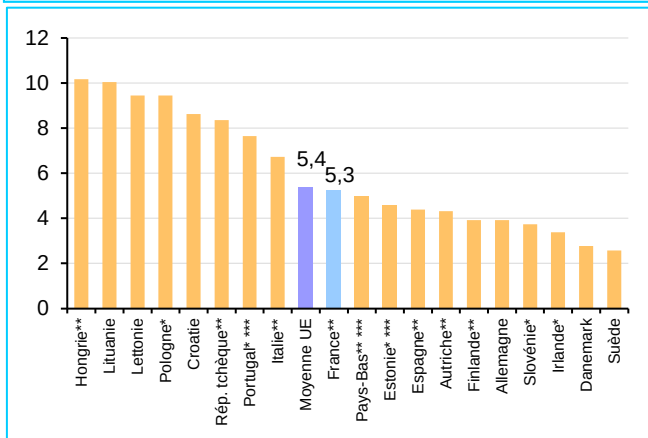
Sources : Commission Européenne, mars 2025, CARE (base de données européenne sur les accidents) et ETSC, *20th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report*, juin 2026.

Mortalité routière par million d'habitants en Europe (données provisoires 2025)



Source : ETSC, *20th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report*, juin 2026.

Mortalité routière par milliard de véhicules.km en Europe (moyenne 2023-2025)



* Moyenne 2021-2023 ; ** : Moyenne 2022-2024 ; *** : Motos non incluses ; **** : Cyclos non inclus
Source : ETSC, *20th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report*, juin 2026.

Environ 1,19 million de personnes décèdent sur les routes chaque année dans le monde¹ dont 1,6 % dans l'Union européenne (UE). Le *European Transport safety council* (ETSC) estime **19 492 décès pour les 27 États membres de l'UE en 2025**, soit une baisse de - 2 % par rapport à 2024 et de - 15 % par rapport à 2019, année de référence pour la décennie. En comparaison, la France a vu sa mortalité routière augmenter de + 1 % par rapport à 2019, et de + 2 % par rapport à 2024.

L'objectif de la décennie fixé par l'UE est de diviser par deux le nombre de tués et de blessés graves² d'ici 2030 (11 400 décès ou moins) dans l'UE. Pour tenir cet objectif, il aurait donc fallu avoir une diminution moyenne de - 6,1 % par an entre 2019 et 2030 (- 2,2 % observés entre 2019 et 2025).

La mortalité routière en Europe

D'après les premières estimations 2025³, les plus fortes baisses par rapport à 2024 s'observent en Estonie (- 38 %), en Grèce (- 22 %) et en Slovaquie (- 13 %). Cependant, la mortalité routière a augmenté dans treize pays, dont la France (+ 2 %), l'Autriche (+ 15 %) ou encore les Pays-Bas (+ 34 %).

La part de la France dans la mortalité routière de l'UE 27 est de 16,7 % pour un poids inférieur dans la population (14,8 %).

En 2025, le nombre de tués par million d'habitants en France est de 49 (43 dans l'UE). Le nombre de tués par million d'habitants s'échelonne de 19 en Suède à 71 en Bulgarie, en passant par 23 au Danemark, 45 en Pologne ou encore 55 au Portugal.

Rapportée au trafic, la France présente une mortalité routière identique à la moyenne de l'UE. De 2022 à 2024, on compte en moyenne 5,3 tués par milliard de veh.km parcourus en France (5,4 dans l'UE 27).

Selon les classes d'âge (UE27, 2024)

En 2024, en Europe, les jeunes entre 15 et 24 ans représentent 10,7 % de la population mais 13,9 % de la mortalité routière. En France, alors qu'en 2010 ils représentaient 12,4 % de la population pour 24,8 % de la mortalité, ils représentent désormais respectivement 11,9 % et 19,4 %.

En ce qui concerne la population des seniors (65 ans et plus), la situation en France est plus favorable que la moyenne européenne. En 2024, les seniors représentent 29,7 % de la mortalité routière européenne pour 21,6 % de la population. En France, ils représentent 28,2 % de la mortalité pour 21,5 % de la population. Les cas de l'Allemagne (39,7 % des tués pour 22,4 % de la population) et des Pays-Bas (respectivement 41,3 % pour 20,5 %) interpellent particulièrement sur les risques encourus par les seniors sur la route.

¹ OMS, *Global status report on road safety 2023*, 2023.

² EU Road Safety Policy Framework 2021-2030

³ ETSC, *20th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report*, juin 2026.

Données de contexte

						
Population (millions hab ; au 01/01/2024)	83,5	48,6	66,0	59,0	17,9	449,3
Superficie (milliers de km²)	353,3	502,7	551,7*	297,8	34,1	4 470,6
Réseau autoroutier (km ; données 2023)	13 210	15 886	11 751	7 558	2 793	75 709
Réseau routier total (milliers de km ; données 2023)	229,6	599,7	1 111,7	238,7	142,0	4 416,1
Circulation (milliards véh-km ; données 2023)	863,6	396,2	760,8	674,2	136,1	3 903,1
Motorisation (VL/1000 hab ; données 2023)	588,0	551,0	573,0	694,0	505,0	561,0
Parc VL (millions véh. ; données 2023)	49,1	26,8	39,3	40,9	9,1	250,2
Parc 2RM (millions véh. ; données 2023)	5,0	6,0	3,6**	10,5	1,9	37,2
VMA autoroute	130 conseillé	120	110-130	110-130	100-130	/

Source : Commission européenne, *EU Transports in Figures - Statistical pocketbook 2025*, 2025. France : données France métropolitaine

*Données IGN

**Estimation ONISR

Mortalité par million d'habitants

					
En 2000	91	142	133	117	68
En 2010	45	53	64	70	39
En 2015	43	36	54	56	31
En 2019	37	36	50	55	34
En 2024	33	36	48	51	38
Estimation 2025	34	36	49	49	42

Source : ETSC, *20th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report*, juin 2026.

Mortalité routière par âge en 2024

						
Tués 15-17 ans	57	28	89	80	15	446
Tués 15-17 ans / Total	2,1%	1,6%	2,8%	2,6%	2,7%	2,2%
Population 15-17 ans / Total	2,8%	3,3%	3,8%	3,0%	3,3%	3,2%
Tués 18-24 ans	319	165	529	330	86	2 332
Tués 18-24 ans / Total (%)	11,5%	9,2%	16,6%	10,9%	15,2%	11,7%
Population 18-24 ans / Total	7,2%	7,5%	8,2%	7,0%	9,0%	7,5%
Tués 15-24 ans	376	193	618	410	101	2 778
Tués 15-24 ans / Total	13,6%	10,8%	19,4%	13,5%	17,8%	13,9%
Population 15-24 ans / Total	10,0%	10,8%	11,9%	10,0%	12,3%	10,7%
Tués ≥ 65 ans	1 101	486	900	939	234	5 925
Tués ≥ 65 ans / Total	39,7%	27,2%	28,2%	31,0%	41,3%	29,7%
Population ≥ 65 ans / Total	22,4%	20,4%	21,5%	24,3%	20,5%	21,6%

Source : CARE database, données 2024.

Mortalité routière par réseau en 2024

						
Routes hors agglo	1 571	933	1 924	1 473	275	10 412
Routes hors agglo / total	56,7%	52,3%	60,3%	48,6%	48,6%	52,2%
Routes en agglo	915	494	1 030	1 301	227	7 249
Routes en agglo / total	33,0%	27,7%	32,3%	42,9%	40,1%	36,4%
Autoroutes	284	358	239	256	64	1 647
Tués autoroutes / total	10,3%	20,1%	7,5%	8,4%	11,3%	8,3%

Source : CARE database, données 2024.

Mortalité routière par catégorie d'usagers en 2024

						
Automobilistes	1 165	698	1 518	1 252	221	8 468
Tués automobilistes / Total	42%	39%	48%	41%	39%	42%
2RM	554	478	720	891	78	4 014
Tués 2RM / Ttotal	20%	27%	23%	29%	14%	20%
Cyclistes	445	90	224	185	169	1 782
Tués cyclistes / Total	16%	5%	7%	6%	30%	9%
Piétons	411	90	456	470	55	3 426
Tués piétons / Total	15%	5%	14%	16%	10%	17%
Total 2022	2 770	1 785	3 193	3 030	566	19 933

Source : CARE database, données 2024.

Analyse comparative (UE27)

Depuis 2000, la mortalité routière en France se situe dans la moyenne européenne. En 2025 cependant, le nombre de tués par million d'habitants en France (indicateur retenu pour les comparaisons) est de 49 contre 43 pour l'UE 27. La même année, on compte 34 personnes tuées par million d'habitants en Allemagne, 36 en Espagne, 49 en Italie et 42 aux Pays-Bas.

La France présente des spécificités territoriales qui rendent les comparaisons difficiles. Sa population est équivalente à celle de l'Italie, et inférieure à celle de l'Allemagne. Pourtant la superficie de la France et la longueur du réseau routier français sont beaucoup plus importantes : entretenir et améliorer un tel réseau routier représente un coût conséquent pour le contribuable français et limite la part de réseau qu'il est possible de passer à haut niveau de service. Le volume de trafic global en France est moindre qu'en Allemagne mais supérieur à celui de l'Italie ou de l'Espagne. Mais de par sa taille, le réseau routier français est mieux à-même de l'absorber. La circulation est moins dense, ce qui favorise des vitesses pratiquées plus élevées. En Allemagne, malgré des vitesses maximales autorisées supérieures à celles de la France sur routes hors agglomération, les vitesses y sont souvent assez contraintes dans les faits par la congestion et la densité de circulation. En France, 60 % de la mortalité intervient sur les **routes hors agglomération**, un taux similaire supérieur à ceux des autres pays présentés ici. En 2024, les autoroutes comptent pour 7,5 % de la mortalité routière en France, ce qui est inférieur à la moyenne UE et à ce qui est observé en Allemagne (10,8 %) ou en Espagne (19,1 %). L'Italie présente la mortalité la plus importante rapportée au linéaire : 34 tués pour 1 000 km d'autoroute, contre 22 en moyenne des pays de l'UE et 20 en France.

En 2024, la part des usagers de **deux-roues motorisés** dans la mortalité en France (23 %) est supérieure à la moyenne de l'UE (20 %). Elle est certes inférieure à celle de l'Italie (29 %) ou de l'Espagne (27 %), mais le parc 2RM français est nettement moindre (estimé en 2024 à 3,6 millions de véhicules en France contre 6 millions en Espagne et 10,5 millions en Italie).

Le nombre de tués à **vélo** en France est en nette augmentation depuis plusieurs années. En 2024, il est 2,5 fois supérieur au nombre de cyclistes tués en Espagne, mais 2 fois inférieur à celui de l'Allemagne. En France, les cyclistes représentent 7 % de la mortalité routière, ce qui est nettement inférieur aux taux allemands (16 %) et surtout néerlandais (30 %).

En France, les enjeux concernent les 18-24 ans, les usagers de 2RM et les routes hors agglomération.

La mortalité des 65 ans et plus augmente en France comme dans l'ensemble des pays observés et s'inscrit comme une tendance forte, au même titre que les enjeux relatifs aux piétons et aux cyclistes.

Histoire de la sécurité routière et perspectives

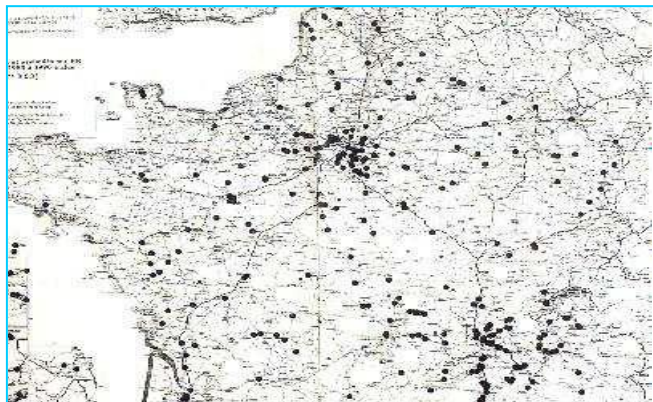
Depuis l'après-guerre, plus de 700 000 personnes ont été tuées sur les routes de France.

Opération « Mazamet, ville morte » en 1973



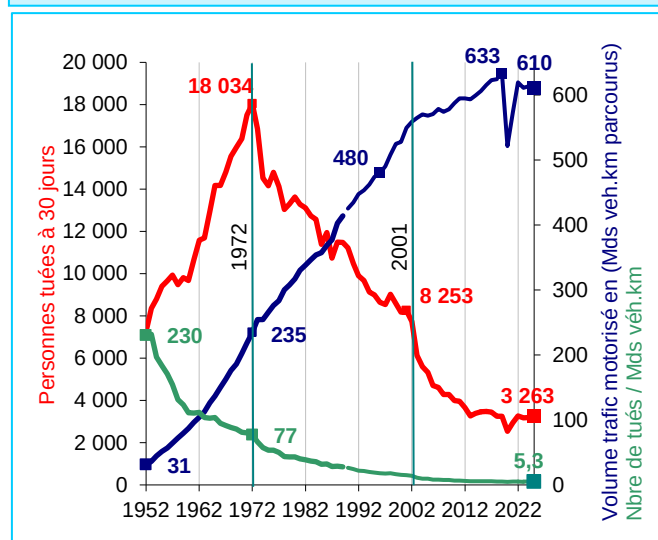
Source : Prévention routière

Carte des points noirs sur RN traités de 1983 à 1990



Source : DDM, Prévention routière

Évolution comparée de la mortalité et de la circulation routière entre 1952 et 2025*



Les données de trafic fournies par le SDES ont été rebasées en 2026 pour les années allant de 2010 à 2025

*2025 : données provisoires du trafic

L'amélioration de la sécurité routière sur le long terme résulte de politiques, coordonnées aux plans locaux, national et international, pour assurer la sécurité des déplacements, allant de l'aménagement des espaces à la mise en place de solutions de mobilité collective ou individuelle. La sécurité des mobilités routières repose conjointement sur l'infrastructure (conception, entretien, exploitation), le véhicule (sécurité passive et active) et le comportement des usagers (éducation, prévention, contrôle). La prise en charge des blessés et les progrès médicaux complètent le dispositif.

De l'après-guerre à 1972

Au cours des Trente Glorieuses, la forte croissance économique démocratise l'accès à l'automobile, entraînant une hausse très forte de l'accidentalité. L'ensemble des règles de circulation est précisé en 1954. Cette même année, le recensement fiabilisé des accidents fait état de 7 539 tués à 3 jours. D'importants investissements sont réalisés sur le réseau routier national, la moitié des autoroutes sont construites entre 1946 et 1975, rendant les déplacements plus rapides et plus sûrs. Le traitement des points noirs sur les routes nationales (RN) débute dans les années 1960. En fin de décennie, des VMA sont expérimentées sur RN lors des week-ends de grands départs. Des seuils d'alcoolémie sont instaurés (contravention 0,8 g/L, délit 1,2 g/L d'alcool dans le sang). Entre 1952 et 1972, le trafic est multiplié par 7,5 et la mortalité par 2,5. Le nombre de personnes tuées par milliard de véh.km parcourus passe ainsi de 230 à 77.

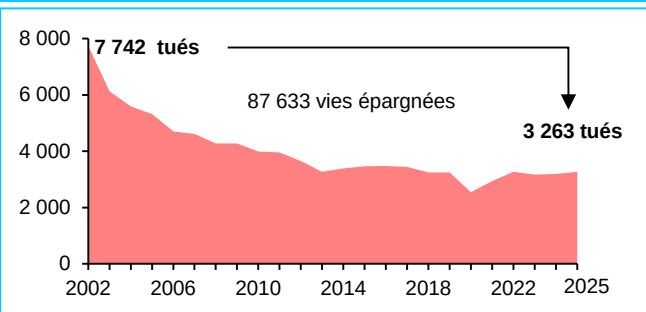
De 1972 à 2002

En 1972, la mortalité atteint son paroxysme : 16 545 morts comptabilisés à 6 jours (18 000 morts à 30 jours), une situation que dénoncent les 16 000 habitants de Mazamet allongés sur le sol. La politique de sécurité routière s'organise : création du comité interministériel de la sécurité routière, nomination d'un délégué interministériel. Cette prise de conscience collective permet l'instauration de VMA hors agglomération, le port de la ceinture de sécurité à l'avant (et à l'arrière en 1991) et du casque pour les 2RM. La politique locale de sécurité routière se structure (plans départementaux de sécurité routière) ; le programme REAGIR¹ naît après l'accident de Beaune en 1982 (53 morts, dont 44 enfants). Les véhicules deviennent plus sûrs (ABS, airbag, contrôle technique en 1985). En 1989, le livre blanc de la sécurité routière² trace les grandes orientations et exprime la nécessité d'améliorer le contrôle. Le permis à points est instauré en 1992. Entre 1972 et 2002, la mortalité a diminué de 54 % malgré un trafic multiplié par 2,3, entraînant une baisse du nombre de tués de 77 à 14 par milliard de véh.km parcourus.

¹ REAGIR : Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et par des initiatives pour y remédier.

² Pierre Giraudet, *Livre blanc de la sécurité routière*, La documentation française, 1989.

Nombre de vies épargnées en France métropolitaine par rapport à la mortalité routière de 2002



Scenario INSEE de répartition de la population en France métropolitaine par classe d'âge en 2030

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 et +
14,8%	4,9%	8,5%	11,2%	12,0%	12,1%	12,6%	11,4%	12,6%

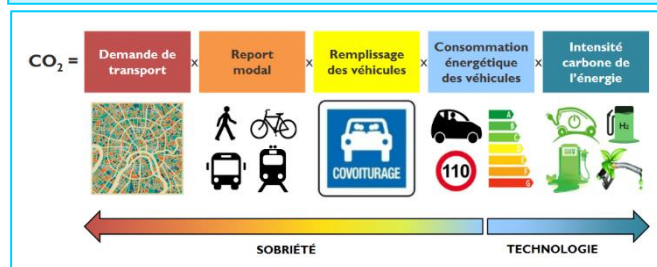
Source : INSEE scenario central 2070

Structure de la mortalité routière en France métropolitaine en 2010 et 2025, et projection 2030

Année	2010	2025	2030
Mortalité	3 992	3 263	projection
Part des			
0-13 ans	2,8%	1,8%	1,8%
14-17 ans	4,5%	4,1%	5,5%
18-24 ans	20,8%	16,2%	15,6%
25-34 ans	17,6%	14,4%	12,8%
35-44 ans	13,7%	10,8%	9,4%
45-54 ans	12,7%	12,2%	12,6%
55-64 ans	8,8%	12,3%	11,8%
65-74 ans	6,6%	11,7%	13,5%
75 ans et +	12,5%	16,5%	17,0%

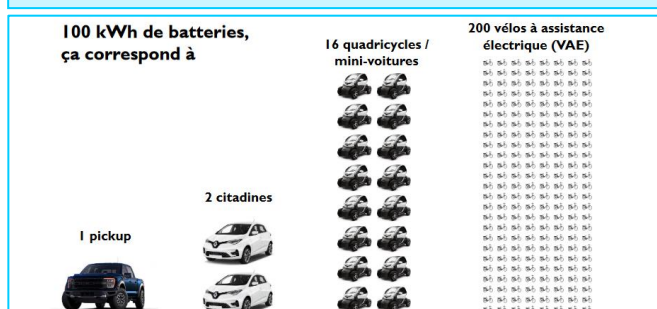
La projection en 2030 est obtenue à partir de la projection démographique de l'Insee (scénario central), en prolongeant pour chaque classe d'âge l'évolution 2019-2025 des tués rapportés à la population.

Réduire les émissions de CO₂ des transports



Source : <http://www.chair-energy-prosperity.org/wp-content/uploads/2019/01/These-Aurelien-Bigo.pdf>

Réduire les émissions de CO₂ des transports



Source : L'avenir des véhicules intermédiaires, Transports Urbains

De 2002 à 2025

Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR) est créé en 2001. En juillet 2002, la sécurité routière est l'un des quatre chantiers prioritaires du Président de la République. Les premiers radars fixes de contrôle automatisé de vitesse sont installés. Le permis probatoire est instauré en 2004. La conduite avec alcool entraîne un retrait de 6 points. On compte moins de 5 000 morts en 2006 et une réduction de - 51 % de la mortalité sur 2000-2010. Plus de 30 000 vies ont été épargnées durant cette période, dont les trois quarts grâce à la baisse des vitesses pratiquées et 11 % grâce à l'amélioration de la sécurité du parc automobile¹. L'objectif d'une baisse de 50% des décès ayant été atteint pour la période 2000-2010, l'Union européenne reprend ce même objectif pour la période 2010-2020. A l'instar des autres pays européens, la mortalité routière en France marque le pas après 2013. Grâce à de nouvelles mesures telles que l'engagement des employeurs dans la prévention, la diversification des radars, le renforcement de l'apprentissage de la conduite, l'abaissement de la VMA à 80 km/h, la tendance s'infléchit en fin de décennie. Les restrictions de circulation en 2020 et 2021 lors de la pandémie réduisent ponctuellement le bilan des décès routiers (résultat 2020 équivalent à celui de 1925 pour un parc véhicule multiplié par 50). L'année 2025 voit le nombre de tués en hausse par rapport à 2019, + 0,6 %. Ainsi, la mortalité a baissé de - 53 % entre 2002 et 2012 (trafic multiplié par 1,1), et de - 11 % entre 2012 et 2019 dans un contexte de stabilité du trafic routier. Le nombre de personnes tuées par milliard de véh.km parcourus passe de 14 en 2002 à 5,3 en 2025.

Perspectives pour 2030

La France adhère aux objectifs européens de diviser par deux le nombre de tués et de blessés graves d'ici 2030 (en prenant comme année de référence 2019, avant la pandémie). La part des seniors dans la population et dans la mortalité routière va continuer d'augmenter. Post-pandémie, si le bilan 2025 reste proche de celui de 2019, la structure de la mortalité évolue avec de nouvelles mobilités, même si la voiture reste omniprésente.

Par ailleurs, l'Europe inscrit l'évolution des mobilités dans une stratégie de décarbonation « Fit for 55 » (réduction des émissions de CO₂ de - 55 % entre 1990 et 2030), et la France publie sa 3^e stratégie nationale bas carbone² en 2025 alors que 30 % des émissions de CO₂ sont générées par les transports. Pour les déplacements individuels, la voiture contribue à 78 % des émissions. Les leviers d'action relèvent de la sobriété (réduction des déplacements plutôt qu'augmentation, report modal, covoiturage) et des progrès technologiques (véhicules propres et énergie produite bas-carbone). En ce sens, la structure du parc des véhicules va évoluer (plus de véhicules électriques, des véhicules moins gros), ce qui devrait permettre de réduire les émissions de CO₂.

¹ Page Y. et al., *How safe is vehicle safety? The contribution of vehicle technologies to the reduction in road casualties in France from 2000 to 2010*, Conference AAAM, 2011.

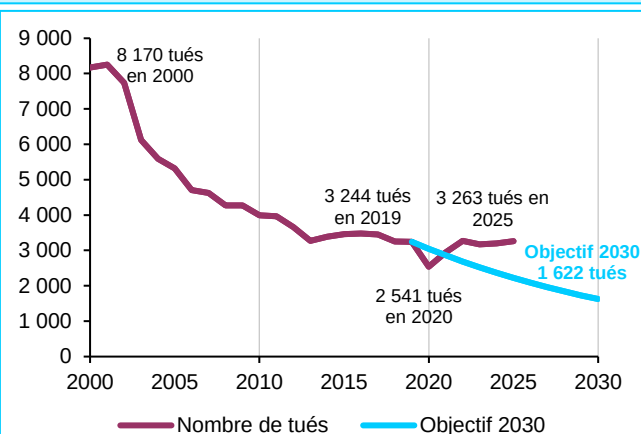
² <https://www.ecologie.gouv.fr/strategie-nationale-bas-carbone-snbc>

L'approche systémique en France

La politique de sécurité routière en France repose sur la prise en compte de l'aspect multifactoriel de l'accidentalité et sur la nécessité d'y répondre par une approche systémique.

Cette approche permet d'étudier la façon de repenser l'organisation des voiries en vue d'améliorer le partage de l'espace public, tout en tenant compte des nouveaux besoins de mobilité, des nouveaux usages et du vieillissement de la population selon l'ensemble des composantes du système.

Évolution de la mortalité en France métropolitaine depuis l'année 2000 et objectif 2030



Source : BAAC Tués à 30 jours, redressés de 2000 à 2004.

Vers un Système Sûr Durable (2SD)

En 2022, le comité des experts a remis un rapport en séance plénière du conseil national de sécurité routière : « **L'approche Système sûr et sa mise en œuvre en France, vers un Système sûr durable** ». Les experts considèrent que la consolidation de l'approche systémique existante en France est une « *opportunité pour fédérer les énergies, les initiatives et les organisations œuvrant pour la sécurité routière* ».



Source : Rapport du comité des experts auprès du CNSR, nov 2022.

Les objectifs

A la suite de la signature des déclarations européennes de La Valette en 2017 et de Stockholm en 2020, la France s'est engagée à long terme dans la « vision zéro » : **zéro décès et zéro blessé grave à l'horizon 2050**. Elle a repris à son compte l'objectif de l'ONU de réduire de moitié la mortalité routière et le nombre de blessés graves avec pour horizon 2030. Avec l'Union européenne, la France poursuit son approche systémique et multiniveaux pour sa politique de sécurité routière.

L'amélioration de la sécurité des déplacements s'articule avec les objectifs du paquet européen « Ajustement à l'objectif 55 » (Fit for 55), qui visent une réduction des émissions de CO₂ de 55 % entre 1990 et 2030. L'impératif de transformation des habitudes de déplacement devrait redéfinir la nature de l'accidentalité, et, par extension faire évoluer les priorités d'intervention.

Enfin, de nouveaux défis s'ajoutent, en lien avec les évolutions sociétales majeures, telles que le vieillissement de la population, les enjeux de transition écologique, dont l'adaptation des villes et des territoires au changement climatique, l'évolution des mobilités (actives, partagées) et le déploiement progressif de véhicules à délégation partielle ou totale de conduite.

Les acteurs de la sécurité routière

Partout dans le monde, la politique de sécurité routière est interministérielle par essence et implique une multitude d'acteurs. En février 2025, la quatrième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, organisée par le gouvernement marocain et l'OMS sous le thème « *Commit for life* » (« S'engager pour la vie »), a réuni dirigeants, responsables et experts du monde entier pour échanger et accélérer les mesures afin d'atteindre l'Objectif de Développement Durable 3.2 de réduction de moitié des décès et des blessés sur les routes d'ici 2030.

Les politiques des territoires

Dans les départements, les documents généraux d'orientation (DGO) 2023-2027 définissent la stratégie locale de sécurité routière. Elaborés en concertation, ils sont signés par le Préfet et les partenaires institutionnels les plus concernés : procureur de la République, présidents de conseils départementaux et autres grandes collectivités.

Les collectivités sont concernées par la sécurité routière à divers titres : autorités organisatrices des mobilités, gestionnaires de voirie, aménageurs, autorités de police, organisateurs d'événements d'éducation et de sensibilisation autour des déplacements. Elles assurent la bonne cohérence des politiques d'aménagement et de mobilité au plan local.

Quelles données pour un Système Sûr durable ?

Mieux caractériser l'accident, notamment :

- les usagers impliqués (gravité et suivi médical) ;
- les véhicules (équipement et activation des systèmes embarqués) ;
- l'infrastructure (contexte routier, état des routes).

Mieux interfacer les données d'accidents avec d'autres bases pour une meilleure approche du risque routier :

- les données des services de secours (SDIS...), notamment pour la connaissance des accidents des cyclistes et des piétons ;
- les données de santé publique (les victimes, leurs blessures et leur devenir) ;
- les données de mobilité : le trafic par mode de déplacement (voiture, deux roues motorisés, vélos, piétons, poids lourds, EDPm), les usages ;
- les données d'infrastructure (limitation de vitesse, catégorie de voie, présence d'aménagements cyclables, de traversées piétonnes aménagées, de ralentisseurs, de radars, etc.).

L'outil Système Sûr du forum international des transports (ITF)

En 2024, l'ITF a proposé un outil avec trois finalités :

- **auto-évaluer** la situation d'un projet, d'une stratégie ou d'un plan par rapport à la mise en œuvre d'un système sûr ;
- **fournir des orientations générales** sur les interventions nécessaires pour mettre en œuvre l'approche Système sûr ;
- **suivre les progrès** vers la mise en œuvre du Système sûr.

Le Cerema a conçu une déclinaison opérationnelle de cet outil dans le cadre du projet européen « Reallocate » pour dix grandes métropoles : Lyon, Barcelone, Varsovie, Budapest, Zagreb, Bologne, Göteborg, Heidelberg, Tampere et Utrecht. Chaque entité identifie, en fonction de son contexte, comment investir chaque pilier du Système Sûr avec ses partenaires, prendre conscience des écarts d'approche et adopter des objectifs et projets communs. Issue des travaux de ces dix métropoles européennes, la BD « Tranquille la ville », éditée en 2026 par le Cerema, traite du partage nécessaire de l'espace public dans les villes, interrogeant les freins et leviers à mobiliser pour permettre la cohabitation de modes de déplacements aux vitesses, comportements et besoins différents.

Sources : <https://safesystemtool.itf-oecd.org/en/framework/>
<https://www.cerema.fr/fr/actualites/projet-reallocate-cerema-partage-ses-competences-europe>
<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/615992/tranquille-la-ville-solutions-pour-une-voie-partagee>

Les vitesses adaptées et les mobilités durables

Première cause de mortalité routière en France, la vitesse est un facteur à la fois déclencheur et aggravant des accidents. Elle accentue la gravité des lésions et des séquelles et réduit la probabilité de survie. La vitesse constitue donc un axe transverse aux quatre piliers du Système Sûr et durable. Les vitesses pratiquées par les usagers dépendent de l'environnement, de la réglementation, du mode de déplacement et des déterminants individuels comme l'expérience de conduite, le rapport à la règle...

Pour accompagner le développement sécurisé des modes doux, des mesures visant à réduire les vitesses pratiquées par les véhicules motorisés sont nécessaires lorsque l'espace est partagé. En agglomération, plusieurs collectivités ont fait le choix d'abaisser progressivement la VMA à 30 km/h, remplaçant la limitation à 50 km/h.

Les usagers

L'éducation et les actions de prévention sont essentielles pour apprendre à se déplacer dans tous les territoires, tout en assurant sa propre sécurité et celle des autres. Un continuum éducatif est mis en place dès le plus jeune âge, adapté aux modes de déplacement de l'enfant, de l'adolescent et du jeune adulte. Le volet contrôle accompagne la valorisation de comportements sûrs.

Les véhicules

Grâce à la directive européenne sur la sécurité des véhicules, de nouvelles exigences d'équipements de sécurité, tels que le système avancé d'alerte de distraction du conducteur, le système de détecteur de fatigue ou les limiteurs avancés de vitesse, sont entrées en application en 2024 pour les nouveaux modèles d'automobiles.

Les infrastructures et l'environnement

La France fait évoluer ses outils d'évaluation pour répondre aux critères de la directive européenne de 2019 sur la gestion des infrastructures routières (projet GSIR). La directive précise les audits et études de sécurité nécessaires, tant pour la construction ou l'aménagement des infrastructures du réseau routier national que pour l'amélioration du réseau existant.

La prise en charge des victimes

Depuis 1995, le registre du Rhône recense les victimes d'accidents de la route survenus dans le département du Rhône. Il permet d'étudier les blessés et leur devenir. La modélisation réalisée avec l'ONISR décrit les caractéristiques et évolutions des blessés graves et légers, selon le milieu, les véhicules et usagers impliqués, afin de suivre ceux présentant des séquelles un an après l'accident.

Les acteurs de la sécurité routière

La politique publique de sécurité routière concerne chaque citoyen, collectivité et entreprise.

Le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR)

Réuni le 17 juillet 2023, le CISR a dressé le bilan des 18 mesures adoptées lors du CISR du 9 janvier 2018 et a adopté **38 nouvelles mesures** - dont plus de 70 % ont déjà été mises en œuvre - s'articulant autour de sept axes, parmi lesquels l'éducation à un meilleur partage de la route ; la protection des usagers vulnérables et l'accompagnement des victimes ou encore l'action pour une meilleure sécurité routière dans les territoires d'Outre-mer.

En 2025, la loi créant l'homicide routier a été votée. Ce délit est constitué en cas d'accident mortel causé par un usager de véhicule terrestre à moteur à la suite d'une conduite délibérément à risque (état d'ivresse, prise de drogues, conduite sans permis, usage du téléphone en main...). La loi prévoit le durcissement des peines complémentaires en cas d'homicide routier. L'homicide involontaire subsiste notamment en cas de maladresse du conducteur.

Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR)

Créé par décret du 28 août 2001 et renouvelé tous les trois ans, le CNSR organise le débat de l'ensemble des acteurs de la sécurité routière (personnalités qualifiées, élus, entreprises, gestionnaires de voirie, associations et administrations).

Renouvelé en avril 2025 pour une durée de 3 ans, sa nouvelle composition renforce la représentation des collectivités territoriales afin de mieux intégrer la dimension locale dans la mise en œuvre de la politique de la sécurité routière, s'ouvre à l'international, souhaite mieux appréhender la prise en charge des victimes, et ambitionne de faire de la mobilité des seniors en autonomie et en sécurité une priorité.

Placé auprès de la Déléguée interministérielle à la sécurité routière et du CNSR, le **Comité des experts**, instance scientifique de réflexion et de recommandations, a été renouvelé en 2024. Le corpus de ses productions (rapports, notes et avis) couvre l'ensemble des grands leviers de la politique de sécurité routière. Son rapport « Sécurité routière et déplacements à vélo : enjeux dans une perspective de mobilités décarbonées », finalisé en septembre 2025, part d'une politique publique — la Stratégie nationale bas-carbone et l'objectif de 12 % de part modale vélo en 2030 — et examine comment faire coïncider ce développement attendu avec l'exigence de sécurité routière.

Une politique interministérielle

Le CISR, réunissant les différents ministres impliqués, fixe les grandes orientations de la politique du gouvernement et les actions prioritaires¹.

La Déléguée interministérielle à la sécurité routière (DISR) met en œuvre les actions décidées par le CISR et assure la coordination de l'activité des ministères consacrée à la sécurité routière avec l'appui de conseillers techniques ministériels.

L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), placé auprès de la DISR, collecte et analyse les données d'accidentalité et de comportements, pilote le programme d'études, de recherches et d'évaluations de la DSR², et diffuse la connaissance. Il anime également les observatoires locaux placés auprès des préfets.

Diversité des ministères impliqués

Le ministère de l'Intérieur intègre, outre les directions générales de la gendarmerie et de la police nationales, de la sécurité civile et de la gestion de crise, la DSR. Sous l'autorité de la DISR, la DSR prépare et met en œuvre la politique de sécurité routière. L'UCLIR³ coordonne l'action des forces de l'ordre dans leurs missions de sécurité routière.

Le ministère des Outre-mer soutient la DSR pour une bonne prise en compte de la dimension ultra-marine dans la politique de sécurité routière.

Le ministère de la Transition écologique, de la Biodiversité et des Négociations internationales sur le climat et la nature conduit les politiques de sécurité des infrastructures routières, du transport routier, de réglementation des véhicules et prépare les mutations vers des mobilités décarbonées.

Le ministère de l'Éducation nationale assure le continuum éducatif de la maternelle au lycée et des centres de formation d'apprentis. Il délivre les attestations scolaires de sécurité routière.

Le ministère de la Justice gère le contentieux routier : non-respect des règles, atteintes involontaires aux personnes, infractions « papiers » et visant à échapper aux contrôles des forces de l'ordre.

La Déléguée interministérielle à l'aide aux victimes coordonne l'action des différents ministères en matière de suivi et d'accompagnement des victimes, notamment d'accidents de la route. Elle veille à l'efficacité et à l'amélioration des dispositifs d'aide aux victimes.

Le ministère de la Santé, des Familles, de l'Autonomie et des Personnes handicapées sensibilise à l'aptitude médicale à la conduite et organise la chaîne de soins d'urgence.

Le ministère du Travail et des Solidarités anime avec la CNAMTS, au plan national et local, la prévention du risque routier professionnel.

¹ Décret n°75-360 du 15 mai 1975 relatif au comité interministériel de la sécurité routière.

² La Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) est devenue DSR par décret et arrêté de réorganisation du 27 avril 2017.

³ Unité de coordination de lutte contre l'insécurité routière créée en 2010.

Document Général d'Orientations (DGO)

Outil de programmation définissant les orientations d'actions à mener dans les cinq années à venir, le DGO 2023-2027 porte sur quatre enjeux communs à tous les départements : les 2RM, les mobilités « douces », le risque routier professionnel et les conduites à risque (alcool, vitesse, distracteurs, etc.).

Des Assises de la sécurité routière

Organisées au plan local sous l'égide du Préfet, les Assises visent à remobiliser autour des enjeux de sécurité routière, et à animer de nouveaux partenariats pour créer de l'engagement. Elles mobilisent institutions, associations partenaires, collectivités territoriales et entreprises.

Dans l'Hexagone, des Assises départementales ont été organisées en Haute-Loire sur les conduites à risques, le risque routier professionnel, l'accidentalité des deux-roues motorisés et les nouvelles mobilités.

En Outre-mer, se sont tenues en Guadeloupe des Assises régionales ayant permis d'aborder des thématiques essentielles telles que la santé, l'éducation et la formation, le risque routier professionnel, ou encore la communication et la sensibilisation des jeunes publics.

La planification au service de la sécurité

Le **schéma directeur routier** (national, départemental ou à l'échelle de l'agglomération) définit les itinéraires à disposition des véhicules motorisés, des vélos et des piétons, et les hiérarchise.

La planification locale de la mobilité s'articule autour du **plan de mobilité** pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, et du plan de mobilité simplifié (**PDMS**) pour les territoires moins denses.

Les projets d'aménagement et de développement durable (**PADD**) des plans locaux d'urbanisme (**PLU**) comportent des orientations générales concernant les transports et les déplacements.

Employeurs engagés

ISO 39001 – management de la sécurité routière : aide les organisations à mieux identifier et gérer les risques routiers.

ISO 45001 – management de la santé et de la sécurité au travail : recommandations complémentaires en matière de sécurité routière.

Charte des 7 engagements « + » : élargie aux risques à vélo et en trottinette électrique.

Politique locale de sécurité routière

Sur la base du diagnostic réalisé par l'observatoire départemental de sécurité routière (ODSR) et en concertation avec les partenaires locaux (services de l'Etat, collectivités, associations), **le Préfet de département établit le DGO**. Sa déclinaison annuelle, le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR), bénéficie d'un budget délégué. Enfin, **le Préfet préside la commission départementale de sécurité routière**, consultée pour toute question de sécurité routière.

Divers exploitants routiers

Sous l'autorité du ministère de la Transition écologique les sociétés d'autoroutes et d'ouvrages à péage gèrent 9 000 km de réseau autoroutier concédé tandis que les 12 000 km de réseau routier national non concédé sont de la compétence des directions interdépartementales des routes. Les conseils départementaux exploitent 380 000 km de voiries départementales, et les communes et intercommunalités 700 000 km.

Collectivités territoriales et intercommunalités impliquées

Différents niveaux de collectivités locales sont compétents en matière de sécurité routière : les **régions** interviennent dans l'amélioration de l'éducation routière, de la formation professionnelle ainsi que dans le transport scolaire ; les **départements** gèrent la voirie départementale ; les **communes** gèrent la voirie communale, l'urbanisme et parfois les mobilités. Les **métropoles** exercent des compétences renforcées et assurent la gestion des routes départementales sur leur territoire.

La **loi du 21 février 2022** relative à la différenciation, la décentralisation et la déconcentration dite loi « 3Ds » permet aux **collectivités** qui le souhaitent de **faire installer des radars**. Un **nouveau transfert de routes nationales non concédées** est prévu : 900 kilomètres de réseau national ont été transférés à 14 départements et 2 métropoles le 1^{er} novembre 2024, et 1 640 km ont été mis à disposition de 3 régions, à titre expérimental, depuis le 1^{er} janvier 2025.

Partenaires multiples

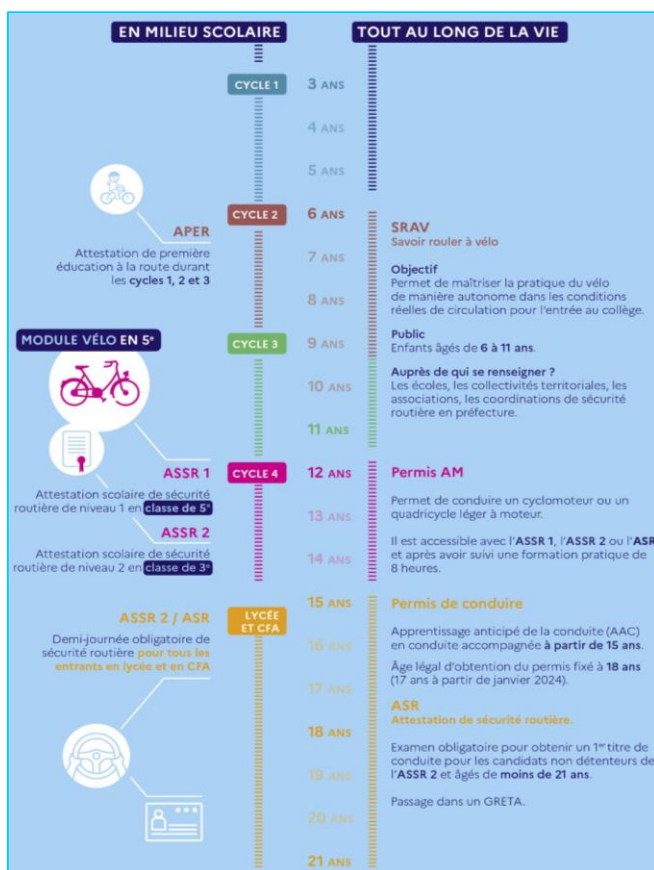
Les partenaires agissent en matière de prévention (assurances, associations), formation (établissements d'enseignement de la conduite), secours (sapeurs-pompiers, urgences des hôpitaux privés et publics et associations secouristes) ou encore soutien aux victimes d'accidents (associations). Les employeurs agissent aussi en élaborant le cas échéant un plan de prévention du risque routier et en signant la charte des sept engagements « + » pour une route plus sûre (depuis 2015 plus de 4 000 entreprises représentant **5,5 millions** de salariés). Des journées de la sécurité routière au travail sont aussi proposées par la DSR depuis 2016 en complément de la charte.

La sécurité des usagers de la route

Équipements obligatoires et recommandés à vélo



Source : Site de la Sécurité routière, 2024.



Source : Communiqué de presse, CISR, 2023.

Dispositif « Savoir rouler à vélo » (SRV)

Avant l'entrée au collège, les enfants de 6 à 11 ans bénéficient d'une dizaine d'heures de formation en trois temps pour apprendre à pédaler, circuler et rouler à vélo en autonomie. En 2025, près de 265 000 enfants ont reçu l'attestation « SRV », en hausse de 18 % par rapport à 2024. L'objectif est de généraliser le dispositif en 2027 et ainsi former 800 000 jeunes chaque année.

Source : Bulletin officiel n°7, Education Nationale, 15 février 2024.

L'éducation routière développe un ensemble de connaissances, bonnes pratiques et comportements pour améliorer le niveau de sécurité en circulation.

La stratégie d'enseignement, nommée « continuum éducatif à la sécurité routière », cible tout le monde. L'apprentissage des connaissances et compétences ne se limite pas à la préparation du permis de conduire mais débute dès le plus jeune âge et se poursuit de façon continue tout au long de la vie.

Formation en milieu scolaire

Depuis 2002, l'éducation à la sécurité routière est présente à l'école élémentaire tout au long des cycles. Elle aboutit à la délivrance de l'attestation de première éducation à la route (APER) à la fin du CM2, désormais complétée par les programmes « Permis piéton » et « Savoir rouler à vélo ».

Au collège, l'éducation à la sécurité routière est validée depuis 1993 à deux niveaux – en 5^{ème} et en 3^{ème} – par les deux attestations scolaires de sécurité routière (ASSR 1 et ASSR 2), obligatoires pour suivre la formation pratique de 8 heures au **permis AM**. Ce permis permet, à partir de 14 ans, selon l'option choisie, de conduire un cyclomoteur ou un quadricycle léger à moteur (voiturette ou petit quad).

Au lycée, la sécurité routière est étudiée à travers les différents champs disciplinaires, et des actions de sensibilisation sont organisées, notamment depuis 2016 une demi-journée de sensibilisation pour tous les entrants en lycée et CFA.

Accès aux permis de conduire

En 2025, 1,1 million de permis ont été délivrés : 964 437 permis B, 3 860 permis A1 et 129 626 permis A2. Le **permis moto A1** (motos légères, moins de 125 cm³) peut être obtenu à partir de 16 ans. Le **permis moto A2** (motos dites intermédiaires) est accessible à 18 ans et comporte une formation renforcée depuis 2020 (plateau plus technique, évaluation en circulation plus exigeante). Pour le **permis moto A**, permettant de conduire les motos lourdes, deux ans de permis A2 et une formation complémentaire de 7 heures sont obligatoires.

Pour le **B (permis voiture)**, trois parcours existent :

- **L'apprentissage anticipé de la conduite (AAC)** : il prévoit, dès 15 ans, après obtention du code de la route et 20 heures de conduite en auto-école, une phase de conduite accompagnée d'au moins un an et 3 000 km ;
- **La formation classique** : elle comprend le passage du code de la route dès 16 ans puis celui du permis avec la possibilité de conduire en autonomie dès 17 ans depuis 2024 ;
- **La conduite supervisée** : accessible à partir de 18 ans, elle permet de conduire avec un accompagnateur après inscription en école de conduite, sans obligation de durée ou de kilométrage.

Campagnes 2025 – Temps forts

À l'occasion des Journées mondiales sans téléphone des 6, 7 et 8 février, la Délégation à la Sécurité routière a lancé une campagne sur le danger du smartphone : « **Quand vous regardez votre téléphone, qui regarde la route ?** »

En avril 2025, Sam a fêté ses 20 ans. Il a depuis traversé les générations, les modes et les tendances. Il a évolué et s'est adapté aux nouveaux codes : « **20 ans de Sam, 20 ans de fêtes qui tournent bien** ».

Lors de la Journée mondiale des parents du 1^{er} juin, la DSR a souhaité rappeler l'importance de bien attacher les enfants en voiture et à vélo, et de les inciter à mettre leur ceinture dans les transports scolaires : « **En car, en voiture, à vélo : tout le monde s'attache !** »

En octobre 2025, un an après la mort de Paul Varry, cycliste écrasé par un automobiliste, la DSR a lancé, pour la première fois, un vaste mouvement pour lutter contre l'agressivité sur la route en réaffirmant la « **Priorité au respect !** »

Au moment du changement d'heure, la DSR a lancé une campagne appelant chacun à être vigilant et à faire sien ce principe de précaution et d'attention aux autres quand la luminosité baisse : « **La nuit, ne soyez pas celui qu'on n'avait pas vu.** »

À l'occasion des fêtes de fin d'année, la traditionnelle campagne « **Quand on tient à quelqu'un, on le retient !** » a réuni quatre animateurs audiovisuels phares.



Source : Site de la Sécurité routière, février 2025.

Médecins agréés du permis de conduire

Afin d'améliorer le dispositif du contrôle médical d'aptitude à la conduite, la **formation initiale et continue** des médecins agréés en sécurité routière **a été renforcée**. Pour prolonger leur exercice, la condition d'âge des médecins agréés a été supprimée.

Ces médecins contrôlent l'aptitude médicale à la conduite lors du renouvellement du permis de conduire de certains conducteurs professionnels ; à la suite d'une infraction (alcool, stupéfiants) ou pour prolonger la validité du permis après une infraction (permis annulé ou invalidé) ; ou encore pour des raisons de santé (liste prévue par arrêté).

Formation post-permis

La **période probatoire** du permis de conduire est considérée comme la troisième phase du continuum éducatif. C'est une mise à l'épreuve des conducteurs novices sur une durée de **trois ans pour la filière traditionnelle** et de **deux ans pour l'AAC**. Le capital total de points s'acquiert progressivement jusqu'au terme de la période probatoire.

Une loi du 18 novembre 2016 a prévu la mise en place d'une formation complémentaire post-permis à l'attention des conducteurs novices volontaires. Cette formation doit être suivie entre six et douze mois après l'obtention du permis. La **période probatoire est alors réduite à deux ans pour la filière traditionnelle** et à **un an et demi en cas d'AAC**, sous réserve que le conducteur n'ait pas commis d'infraction entraînant une perte de points sur le permis.

Campagnes de prévention

La communication en matière de sécurité routière a pour objectif d'informer les usagers sur l'évolution des connaissances et de la réglementation. Les campagnes de communication visent à convaincre les usagers à adopter de meilleurs comportements.

Les facteurs principaux déterminants pour une campagne de prévention de sécurité routière sont la crédibilité de la source, la clarté du langage et le choix du canal en fonction du type de public¹.

Aptitude à la conduite

La Directive européenne sur le permis de conduire EU Directive 2006/126/EC et ses amendements définissent le cadre des réglementations des Etats membres. L'annexe III de la directive liste les conditions minimales de santé physique et mentale pour conduire un véhicule motorisé. Ces conditions ont été précisées en droit français par l'arrêté du 28 mars 2022. Dans ce cadre, des médecins agréés assurent les visites médicales prévues pour la validité du permis de conduire (voir ci-contre) : « **Le contrôle médical de l'aptitude à la conduite consiste en une évaluation de l'aptitude physique, cognitive et sensorielle [...]** » (Art. R.226-1 du code de la route).

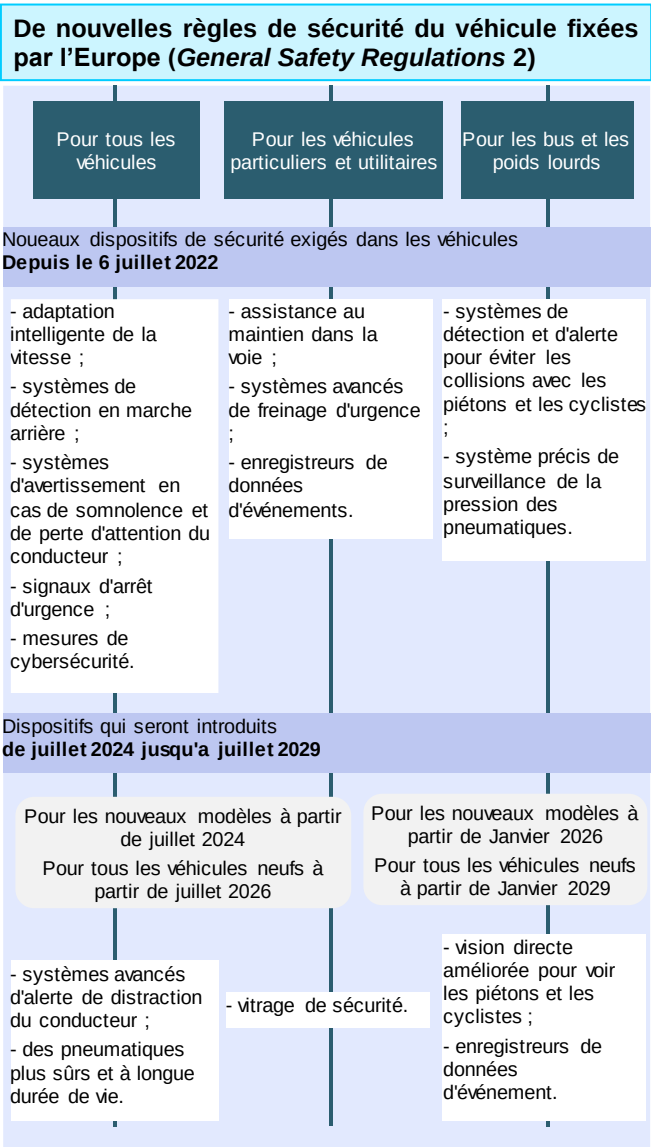
Contrôles et sanctions

Pour assurer un meilleur respect des règles, il est nécessaire de prévoir des contrôles et des sanctions adaptées à la gravité du manquement, ces sanctions faisant partie intégrante de la stratégie de prévention. Par ailleurs, le permis à points, instauré en 1992, vise à responsabiliser davantage le conducteur. En 2025, 28,9 millions d'infractions² au code de la route ont été relevées – polices municipales comprises – et 10,5 millions de points ont été retirés.

¹ Université Gustave Eiffel et Ergo-Centre, *étude Cohérence*, 2022.

² ONISR, *Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points - Bilan statistique de l'année 2025, 2026*.

La sécurité des véhicules



Source : New Rules On Vehicle Safety And Automated Mobility, Commission européenne, 2024

Glossaire

- GSR 2** : Règlement général sur la sécurité du véhicule
- ABS** : système anti-blocage des roues
- ACC** : régulateur de vitesse intelligent
- ADAS** ou **SAAC** : système avancé d'aide à la conduite
- ADS** : système de conduite automatisée
- AEB** ou **AFU** : freinage automatique d'urgence
- AVAS** : son d'un véhicule électrique/hybride<20km/h
- BSM** : surveillance angles morts
- DMS** : Système de Surveillance du Conducteur
- EDR** : enregistreur d'événement
- ELK** : assistance au maintien de voie
- ESC** ou **ESP** : correcteur électronique de trajectoire
- ISA** : adaptation intelligente de la vitesse
- LDW** : alerte sortie de voie
- LKA** : maintien dans la voie
- MOIS** : détection et alerte de piétons et cyclistes à l'avant
- TPMS** : suivi de la pression des pneus
- Underrun protection** : barres anti-encastrement PL

Les progrès en sécurité active et en sécurité passive

La **sécurité active** regroupe les éléments permettant d'éviter l'accident. Des **capteurs embarqués** (caméras, radars, lidars et sondes) permettent le fonctionnement d'aides à la conduite (ADAS), tels que l'ABS, l'ESC, le régulateur/limiteur de vitesse, le régulateur intelligent (vitesse adaptée à celle du véhicule qui précède), l'alerte de franchissement de ligne, l'aide au freinage d'urgence (AFU), le radar de recul ou d'angle mort. Les détecteurs de fatigue ou malaise alerte sont progressivement introduits pour alerter le conducteur.

Les dispositifs destinés à la protection des personnes en cas d'accident relèvent de la **sécurité passive**. Pour protéger les occupants, des systèmes de retenue ont été installés à l'intérieur du véhicule (ceinture de sécurité avec prétensionneur et limiteur d'efforts, airbags frontaux et latéraux, etc.), et la structure du véhicule se déforme pour diffuser les énergies libérées lors de l'impact tout en préservant l'habitacle. Comme les véhicules sont très différents, il faut s'assurer que certains ne soient pas trop agressifs vis-à-vis des autres lors des chocs (dispositifs anti-encastrement sur les poids-lourds). Les capots actifs amortisseurs de choc et airbags extérieurs se développent pour la protection des usagers vulnérables (piétons, cyclistes et 2RM).

Des règles pour améliorer la sécurité

Le **contrôle technique** des véhicules a été instauré en France en 1953 pour les PL, 1992 pour VT et VU (tous les 2 ans pour les véhicules de plus de 4 ans), et 2024 pour les 2RM et voiturettes. En 2025, 20 millions de VT, 2,9M de VU, 1,2M de PL, 802 000 motos, 132 000 cyclos, et 113 000 autres véhicules de catégorie L (quads/voiturettes) ont été contrôlés. Le taux de contre-visite a été de 11 % pour les motos, mais 22 % pour les cyclos et 28 % pour les voiturettes (L6 – source UTAC).

Le **nouveau règlement 2019/2144 adopté par l'UE** en mars 2019 introduit de nouveaux dispositifs obligatoires sur tous les nouveaux véhicules à partir du 7 juillet 2024. Il remplace les *General Safety Regulations N°661/2009* et les *Pedestrian Safety Regulations N°78/2009* et vise à mieux protéger les passagers, les piétons et les cyclistes. Les véhicules en circulation en France et en Europe sont **homologués** et doivent notamment embarquer les dispositifs de sécurité obligatoires. Pour inciter les constructeurs automobiles à aller plus loin, **l'Euro NCAP**, organisme indépendant créé en 1997, réalise des crash tests et note 4 domaines : la **protection des occupants adultes** du véhicule, la **protection des jeunes passagers**, la **protection des usagers vulnérables** (détection des piétons et cyclistes, protection en cas de choc) et **l'aide à la sécurité** (performances mesurées des ADAS). Les indicateurs clés de performance des véhicules particuliers français sont présents en page 123.

L'enquête « Parc Auto » 2025 de Kantar fait état d'un taux d'équipement du parc automobile roulant de 44 % en assistance au freinage (ABS), de 37 % en correcteur électronique de trajectoire (ESP) et de 31 % en système d'alerte de distance de sécurité. L'e-call poursuit sa progression, passant de 13 % en 2023 à 18 % en 2025.

Les différents types de véhicules intermédiaires



Source : Les modes intermédiaires, autant d'alternatives à la voiture, Frédéric Hérin, CC BY-NC-ND

Depuis avril 2018, le système eCall 112 d'appel des secours est obligatoire dans l'Union Européenne (UE) sur les véhicules neufs. En cas d'incident détecté par le véhicule ou via le bouton « SOS », le véhicule appelle le PSAP eCall (*Public Service Answering Point*, centre de réception des appels d'urgence) et transmet les coordonnées GPS. En 2025, 232 232 alertes eCalls ont été traitées par les opérateurs et **18 444 alertes ont été transférées aux secours**. Selon la Commission européenne, l'eCall peut réduire le délai d'intervention d'urgence de 40 % en milieu urbain et 50 % en zone rurale. Le système pleinement déployé dans l'UE pourrait sauver 2 500 vies par an.

Source : Comité de pilotage eCall

Décarbonation des transports

La **stratégie nationale bas-carbone** introduite par la Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte est la feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique. La trajectoire de réduction des émissions de CO₂ prévoit pour les transports une amélioration de la **performance énergétique** des véhicules (dont une réduction du poids des véhicules), l'utilisation d'**énergies décarbonées** (remplacement du parc par des véhicules électriques ou à hydrogène), la maîtrise de la croissance de la **demande de transport**, l'incitation au report sur des **modes de déplacement moins émetteurs**. Les choix individuels, la structure du parc de véhicules, ses composantes sécuritaires devraient évoluer (véhicules plus légers, électriques ou favorisant l'activité physique, selon l'illustration), avec de nouveaux risques selon la protection apportée en cas de choc.

Véhicule à délégation de conduite

La **stratégie nationale de développement de la mobilité routière automatisée et connectée** (2023) prévoit de déployer des systèmes de connectivité et d'échanges de données, soutenir l'industrie de mobilité routière automatisée, accompagner les collectivités locales dans le déploiement de services aux voyageurs, et finaliser le cadre juridique du fret et de la logistique automatisée. Le décret du 21 juillet 2022 intègre dans le droit français l'amendement à la **Convention de Vienne** sur la circulation routière adopté le 14 janvier 2022. La Loi d'orientation des mobilités (LOM) établissait déjà en 2019 les principes du régime permanent. L'ordonnance 2021-443 et le décret 2021-873 dégagent la responsabilité du conducteur lorsque le système de conduite automatisé fonctionne. D'après l'étude SURCA¹, remplacer les véhicules particuliers par des véhicules automatisés réduirait au mieux de moitié les accidents corporels. Les expérimentations se poursuivent².

¹ <https://surca.univ-gustave-eiffel.fr>

² Bilan 2023 de la Sécurité routière, Projet SAM de l'appel à projets EVRA, p. 172-173, 2024

Les différents niveaux d'automatisation d'un véhicule

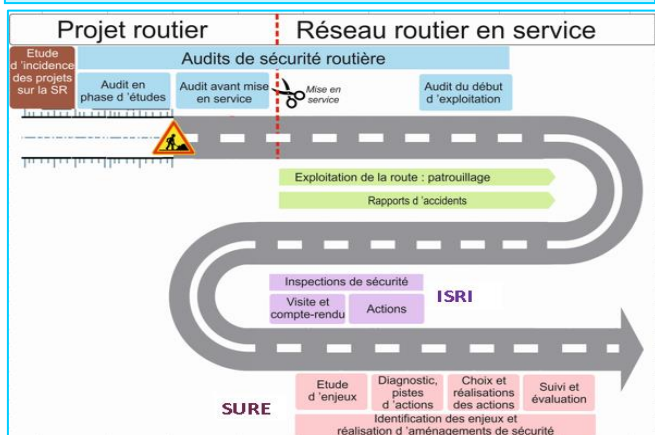
Conduite surveillée			Conduite non surveillée		
 Avec les yeux Avec les mains		 Temporairement sans les mains		 Sans les yeux Sans les mains	
Le conducteur exerce continuellement un contrôle longitudinal ET latéral	Le conducteur exerce continuellement un contrôle longitudinal OU latéral	Le conducteur doit surveiller le système à tous moments	Le conducteur ne doit pas surveiller le système à tous moments mais il doit toujours être en mesure de reprendre le contrôle	Le conducteur n'est pas nécessaire dans le cadre d'utilisation défini	Le système est capable de faire face à toutes les situations automatiquement pendant le trajet entier. Aucun conducteur n'est nécessaire
			Le système exerce un contrôle longitudinal ET latéral dans un cas d'utilisation spécifique. Le système reconnaît les limites d'actions et demande au conducteur de reprendre le contrôle avec un délai suffisant		
Niveau 0	1	2	3	4	5
Conducteur uniquement	Aides à la conduite		Véhicule partiellement automatisé	Véhicule hautement automatisé	Véhicule totalement automatisé
Déjà disponible sur le marché			Horizon 2030-2040		

Source : En route vers la mobilité automatisée : une stratégie de l'UE pour la mobilité du futur, Communication de la Commission au Parlement Européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, d'après Society of Automotive Engineers-SAE, mai 2018

La sécurité des infrastructures

La sécurité des infrastructures constitue l'un des cinq piliers de la sécurité routière énoncés par l'ONU¹, avec la gestion de la sécurité routière, la sécurité des véhicules, le comportement des usagers et les soins après l'accident.

Démarches de sécurité issues de la directive européenne 2008/96/CE modifiée



EISR (évaluation des incidences sur la sécurité routière) : évaluer les effets prévisibles sur la sécurité des différentes options de réalisation d'un projet routier.

Audit de sécurité (ETU, PMS, DEX*) : vérifier que la sécurité est intégrée à chaque étape d'un projet routier, de sa définition en phase d'études, avant sa mise en service, et à son début d'exploitation.

SURE (sécurité des usagers sur les routes existantes) : proposer les aménagements de sécurité les plus efficaces sur le réseau en service.

ISRI (inspection de sécurité routière des itinéraires) : relever les défauts du réseau en service.

*ETU : études ; PMS : préalable à la mise en service ; DEX : début d'exploitation.

Les 4 étapes de la nouvelle méthode SURE suite à l'application de la directive 2019/1936/CE

1. **L'étude d'enjeux**, qui permet de circonscrire les itinéraires à analyser plus finement lors de la phase de diagnostic. L'identification des sections à enjeux n'est plus seulement basée sur l'analyse des accidents mais aussi sur la sécurité inhérente à l'infrastructure (caractéristiques de conception de la route) ;
2. **Le diagnostic de l'itinéraire et les pistes d'actions**, qui permettent de comprendre les mécanismes et les facteurs d'accidents, au moyen de l'analyse des procès-verbaux (PV) d'accidents et de visite de terrain, pour déterminer les pistes d'actions correctives à mettre en œuvre ;
3. **L'étude et la réalisation des actions**, qui permettent de mettre en œuvre les actions correctives sur les itinéraires identifiés ;
4. **L'évaluation**, qui permet de mesurer l'efficacité de la démarche.

Source : Cerema

Plusieurs décennies d'actions

Durant les années 1970-1980, les politiques se sont axées sur le **traitement des concentrations d'accidents graves** et ont abouti à une forte réduction des « points noirs ».

À partir des années 1990, ces actions curatives se sont déclinées sur des itinéraires entiers. La notion de « **route qui pardonne** » s'est développée avec pour but de limiter les conséquences d'une erreur de conduite (accotements permettant un écart de trajectoire, séparation des flux par sens, suppression ou isolement des obstacles pour réduire la gravité des chocs).

Durant les années 2000, est apparue la notion de « **route apaisée** », dont la conception et l'exploitation incitent à la modération des comportements et au partage de l'espace. Des limitations à 70 km/h ont ponctuellement été implantées sur les routes interurbaines. Le 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur a lui été généralisé à partir du 1^{er} juillet 2018.

La **directive européenne 2019/1936** modifie la directive 2008/96/CE relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières. Elle impose sur le réseau routier principal, et non plus le seul réseau routier transeuropéen, la mise en œuvre de démarches de sécurité tout au long de la vie d'une infrastructure routière. Le décret 2021-1689 la transpose en droit français : il s'applique au réseau autoroutier et routier national (dont les routes transférées aux collectivités après la loi 3DS). La **démarche SURE**, en cours d'amélioration, doit intégrer les spécificités des usagers vulnérables et classer les sections dont les travaux doivent être prioritaires en croisant l'analyse des accidents et celle des caractéristiques de conception de la route.

L'entretien et l'exploitation

La gestion du réseau routier s'exerce à différents niveaux. Les acteurs les plus récurrents sont l'État, les départements et les communes. La gestion décentralisée est parfois mutualisée au sein de regroupements de collectivités territoriales. Il arrive aussi que certains axes soient concédés à des sociétés privées. Pour garantir une route sûre, les gestionnaires de voirie mettent en place une politique d'exploitation et d'entretien :

- **l'exploitation** concerne le quotidien : déneigement, surveillance, balisage des chantiers pour la protection des usagers et des intervenants.
- **l'entretien courant** comprend les activités curatives réalisées tout au long de l'année pour traiter des dégradations ponctuelles : fauchage, rebouchage des nids de poule, balayage des voies.
- **l'entretien préventif (ou périodique)** consiste à éviter la dégradation du patrimoine et à assurer les fonctions minimales de sécurité comme l'adhérence, la signalisation, la viabilité.

¹ Stratégie de sécurité routière, ONU, janvier 2018

Communes à 30 km/h (en partie ou totalement)

ZONE 30

Le concept de la ville 30 se développe en France depuis une quinzaine d'années. Aujourd'hui, **plus de 400 communes ont fait ce choix** afin d'apaiser les vitesses, de sécuriser les déplacements de tous les usagers, d'encourager les déplacements des modes actifs, de favoriser l'activité locale et d'améliorer le cadre de vie.

Source : Cerema

Départements avec des routes départementales avec une VMA à 90 km/h (en partie ou totalement)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Départements à 90 km/h	28	39	45	50	50	51
Part du réseau à 90km/h	8%	9%	14%	15%	15%	15%

Source : ONISR-Cerema

État du schéma national des véloroutes en 2025

- Objectif : 25 900 km de réseau à fin 2030 ;
- Le réseau de véloroutes s'étend fin 2025 sur 26 323 km (83 % de l'objectif), dont 47 % en site propre ;
- En 2025, réalisation de 355 km de réseau supplémentaires, dont 57 % en site propre ;
- 59 itinéraires inscrits, dont 10 EuroVelo.



Source : <https://www.velo-territoires.org/schemas-itineraires/schema-national/> Mises à jour : carte le 2 avril 2026, données le 14 janvier 2026.

Aménagements cyclables et cyclabilité* des régions

Région	Aménagements cyclables (en km)	Cyclabilité*	Km de pistes cyclables (pour 1000 habitants)
Auvergne-Rhône-Alpes	10 786	3,8 %	1,31
Bourgogne-Franche-Comté	4 821	3,0 %	1,72
Bretagne	7 043	4,5 %	2,04
Centre-Val de Loire	4 437	3,4 %	1,72
Corse	95	1,0 %	0,27
Grand Est	9 355	5,1 %	1,69
Hauts-de-France	8 174	5,8 %	1,37
Île-de-France	7 231	9,8 %	0,58
Normandie	4 562	3,2 %	1,37
Nouvelle-Aquitaine	10 400	2,9 %	1,69
Occitanie	8 028	3,0 %	1,30
Pays de la Loire	7 942	4,6 %	2,03
Provence-Alpes-Côte d'Azur	4 728	4,9 %	0,91

Rendre la place aux modes actifs

Après la période du « tout automobile », la plupart des agglomérations privilégient dorénavant le « partage de la voirie ». Il s'agit de **remettre le piéton au centre du projet**, tant en urbain qu'en péri-urbain, ainsi que le vélo, les transports publics, les livraisons et le covoiturage.

La démarche « code de la rue » lancée en 2006 a permis une évolution du code de la route (décret 2008-754) pour promouvoir la sécurité des usagers vulnérables et l'usage des modes actifs. La **loi d'orientation sur les mobilités (LOM)** de 2019 dispose que les plans de mobilité visent à garantir l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, par :

- **la hiérarchisation des voies** : un traitement différencié entre grands axes où les modes actifs et modes motorisés sont séparés, et espaces mutualisés où la vitesse et les flux sont réduits ;
- **le déploiement des zones de circulation apaisée** (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne) pour construire la « ville des courtes distances » ; le développement des « villes 30 », où le 30 km/h est la règle, le 50 km/h l'exception ;
- **la préservation des continuités piétonnes** pour favoriser l'accès aux équipements structurants et commerces de proximité à pied ou à vélo ;
- **la diminution de l'offre de stationnement** des véhicules motorisés pour donner plus d'espace aux modes doux, transports publics, terrasses, etc.

Pour améliorer la sécurité des déplacements à pied, les gestionnaires œuvrent à la suppression du stationnement des véhicules motorisés 5 mètres avant les passages piétons avec un objectif de conformité en 2026. En 2022, les feux à décompte de temps pour les piétons et les feux mixtes piétons/vélo ont été intégrés à la réglementation. Le plan Vélo et Marche 2023-2027 lance le programme ID-Marche pour intensifier l'appui aux collectivités.

Quels itinéraires emprunter à vélo ?

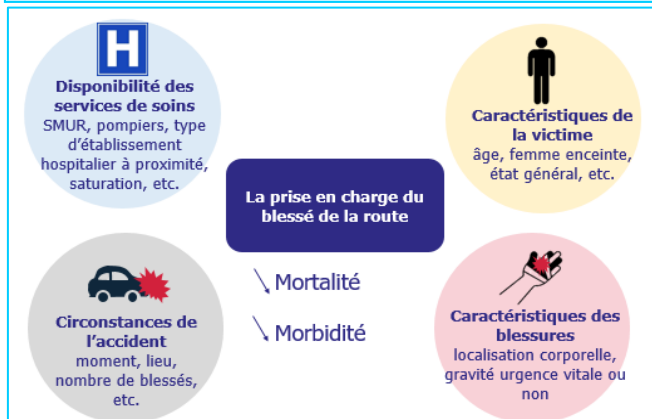
En rase campagne, les aménagements des voies de circulation sont très majoritairement dédiés à la voiture. Or, l'ambition de faire du vélo un mode de transport à part entière pour le quotidien, la balade ou le sport, demande d'identifier des réseaux adaptés au vélo : voies existantes réservées aux modes doux (et trafic local faible), travaux sur les infrastructures existantes, balisage des itinéraires.

Le plan Vélo et Marche 2023-2027 prévoit d'atteindre 80 000 km de pistes cyclables en 2027 et 100 000 km en 2030. Les contrats de plan État-Région (CPER) 2023-2027 contribuent au développement du maillage territorial. Les atlas régionaux décrivent l'avancement du maillage cyclable. La loi LOM rend obligatoire l'aménagement d'itinéraires cyclables lors de la création ou de la rénovation de voies urbaines (code de l'environnement, art. L228-2) et fixe l'objectif de tripler la part modale du vélo pour atteindre 12 % des déplacements du quotidien en 2030.

Les secours et soins aux blessés

50 % des décès¹ interviennent dans les minutes qui suivent l'accident, sur place ou en transit vers l'hôpital ; 15 % à l'hôpital, dans les 4 premières heures ; 35 % à l'hôpital, plus de 4 heures après l'accident.

La prise en charge des blessés de la route

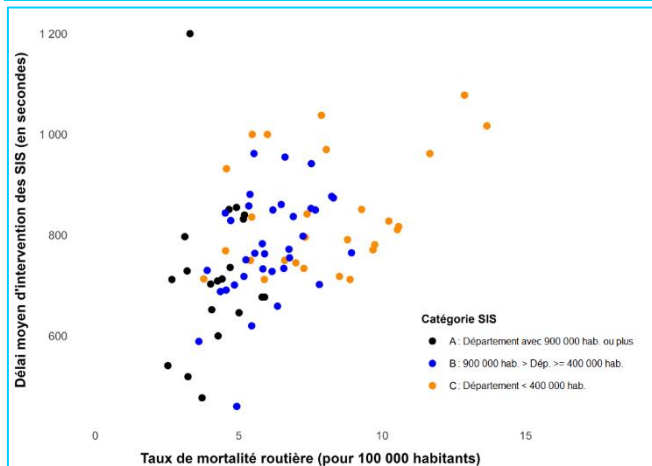


Source : étude PARCOURS

Méthode du « play and run »

En France et en Europe, la méthode de prise en charge des traumatisés graves est celle du « play and run ». L'équipe médicale pratique des gestes mais essaie d'en réduire le nombre afin de transporter au plus vite la victime – sous une heure « golden hour » (délai pour un taux de survie optimal).

Taux de mortalité et délais d'intervention selon les catégories de Service d'Incendie et de Secours (SIS)



Source : Université Gustave Eiffel, Aix Marseille Université, des officiers de sapeurs-pompiers (ENSOSP)

Estimations nationales du nombre de blessés de la route – étude de l'Umrestte

Environ 42 % des victimes des accidents de la route enregistrés dans le Registre du Rhône bénéficient d'une prise en charge par les pompiers (SDIS), tandis que les 58 % restants relèvent d'une initiative propre dans le cadre d'une simple consultation médicale ou d'une prise en charge non organisée par les secours.

Lors d'un accident de la route, la réduction du délai d'intervention, depuis le lancement de l'alerte jusqu'à la prise en charge chirurgicale, constitue un enjeu majeur pour améliorer le pronostic de la victime : **une baisse de 10 minutes du temps d'intervention diminue d'un tiers la probabilité de décès².**

L'alerte

Premier maillon de la chaîne post accident, l'alerte déclenche l'intervention des services de secours. Le système d'eCall, présent dans tous les nouveaux véhicules homologués de l'UE depuis le 01/04/2018, transmet automatiquement la localisation et le sens de circulation. Le système d'information et de commandement unifié des services d'incendie et de secours, NexSIS 18-112, permet quant à lui le traitement des flux multicanaux d'informations et renforce l'interaction entre les services de secours et les citoyens lors d'un appel d'urgence, via l'envoi de photos et vidéos. A partir de ces renseignements recueillis, le médecin régulateur du SAMU définit les moyens de secours à mobiliser.

L'intervention sur accident

Grâce au maillage territorial, les sapeurs-pompiers sont souvent les premiers sur les lieux avec les forces de l'ordre. Ils agissent pour prévenir les risques et prodiguer les premiers secours, tandis que les forces de l'ordre assurent la sécurité des lieux et procèdent aux constatations en vue de l'enquête. Les services mobiles d'urgence et de réanimation (SMUR), régis par le SAMU, peuvent être activés et déployer une équipe formée d'un médecin urgentiste et d'un infirmier, munie d'un matériel complet de réanimation. Les gestionnaires de routes mobilisés participent au balisage de l'accident et à la remise en état des lieux.

Afin d'optimiser l'efficacité des interventions, la norme ISO 17840 standardise les informations techniques à connaître sur les véhicules. L'application mobile Euro Rescue, développée par Euro NCAP, centralise et propose ces guides d'intervention sur accidents.

Triage et orientation

L'orientation des blessés vers les structures de soins adaptées s'effectue en fonction de la gravité des blessures, estimée par les secouristes (pompiers, SAMU, SMUR), ainsi que des compétences des services (pédiatrique, neurochirurgicale...), les plateaux techniques requis (imagerie...) ou encore le niveau d'expertise des personnels et la performance du plateau technique (trauma-center). L'optimisation du triage est essentielle pour améliorer la prise en charge des victimes.

¹ Reducing injuries from post-impact care, Buylaert, W. ed. (1999), revue des soins pilotée par l'ETSC

² Article *The probability of death in road traffic accidents. How important is a quick medical response ?* dans la revue *Accident Analysis and Prevention* (2010)

Pain following Stress and Trauma at the Emergency Room – Projet POSTER

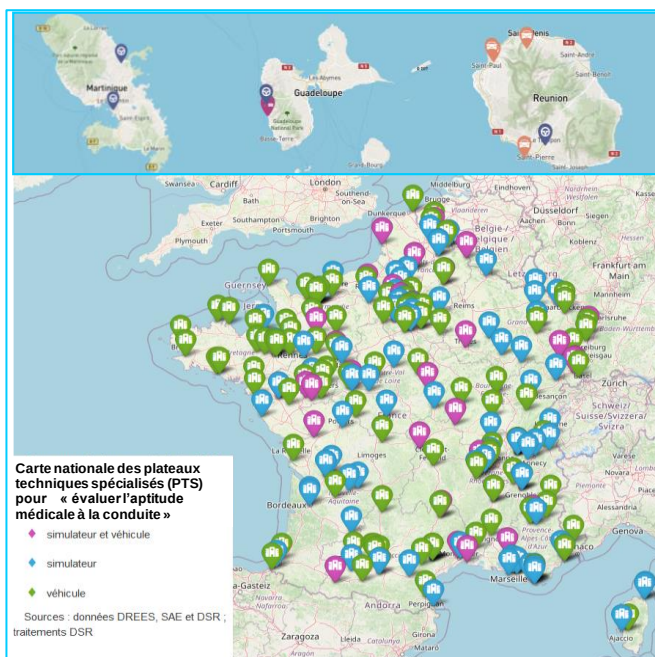
Quatre mois après un passage aux urgences, 30 % des patients développent une douleur chronique, contre 27 % pour une douleur chronique à un an. Le risque est augmenté par les ressentis forts tels que la colère ou la tristesse à l'entrée des urgences.

Conséquences psychologiques des accidents de la route

Au-delà des blessures physiques, les accidents de la route constituent souvent des événements traumatisants, susceptibles d'entraîner des troubles psychologiques importants. Le syndrome de stress post-traumatique (SSPT) et la dépression figurent parmi les atteintes mentales les plus fréquemment rapportées.

Le fonds pour la modernisation et l'investissement en santé (FMIS)

Depuis 2018, une partie des recettes issues des radars abonde le FMIS. Pour 2023-2024, 410 projets ont été retenus pour un montant de 67 millions d'euros. Certains projets financent l'équipement des plateaux techniques médicalisés pour rééduquer / réadapter après l'accident, ou évaluer l'aptitude médicale à la conduite de patients atteints de troubles cognitifs et neuro-moteurs. Dans les territoires ultramarins, 15 projets ont été financés pour un montant de 3,3 millions d'euros principalement à des dispositifs de rééducation et à la gestion post-traumatique, notamment via des simulateurs et des véhicules adaptés.



Source : Délégation à la sécurité routière

L'accueil des patients traumatisés

La filière de soins est activée concomitamment à la filière des secours. Les trauma-centers, dotés d'équipes spécialisées, constituent un exemple de structures adaptées permettant d'améliorer la qualité de la prise en charge des urgences vitales. Les niveaux d'agrément vont de 1 (plateau technique maximal) à 5 (plateau technique minimal) :

- Niveaux 1 et 2 : les CHU, dans les grandes villes, la dispersion des hôpitaux complique le regroupement de tous les spécialistes chirurgicaux sur un même site, contrairement aux plus petites villes où les CHU concentrent ces spécialistes sur un seul site ;
- Niveaux 3 et 4 : les hôpitaux généraux, dont l'organisation dépend de leur taille et du volume d'activités ;
- Niveau 5 : les relais de soins, préparent les patients avant transfert vers des centres de niveau supérieur.

Hospitalisation et rééducation

La traumatologie routière touche principalement une population jeune et en bonne santé : 89 % des patients ont moins de 65 ans. Elle est ainsi la première cause de mortalité, d'années de vie perdues et de handicap avant 50 ans. Cependant la traumatologie chez les 65 ans et plus augmente avec le vieillissement de la population. Plus fragile, cette classe d'âge présente des durées d'hospitalisation prolongées (11 vs. 8 jours pour le reste de la population) et un risque de mortalité plus élevé (23 % vs. 6,4 %)¹.

Les patients admis aux urgences après un traumatisme routier ont une intensité moyenne de douleur aiguë plus élevée que ceux admis pour un autre traumatisme comme une chute ou ceux admis pour une raison médicale comme un problème cardiaque. Ils présentent aussi une intensité moyenne de stress plus faible que ceux admis pour raison médicale².

La vie après l'accident

Six mois après l'accident, près de 89 % des blessés retrouvent un état médical équivalent à celui précédant l'accident, mais 20 % des blessés ont présenté des complications médicales au cours de leur rétablissement. L'accident entraîne un arrêt de travail pour près de 80 % des blessés légers et pour la totalité des blessés graves, dont la moitié n'a pas repris le travail au bout de six mois.

Un an après l'accident, 16 % des victimes présentent un stress post-traumatique, associé à une qualité de vie dégradée et un retour tardif au travail (32 % des blessés graves n'ont pas repris). Les symptômes les plus fréquents observés chez les traumatisés crâniens sont l'anxiété (50 % des victimes), les troubles de la mémoire, de l'attention et de l'humeur.

¹ Données de l'étude SPOTE, portée par la Traumabase, l'AP-HP et l'INRIA, financée par la DSR, cf. p. 178-179 ;

² Projet *Epidémiologie de la douleur chronique après un accident de la circulation routière* (POSTER), Université Gustave Eiffel, CHU de Bordeaux, Université de Bordeaux, rapport intermédiaire 2024.



Les hausses du nombre de tués les plus notables entre 2024 et 2025 sont relevées en Occitanie (+ 33 tués), en Hauts-de-France (+ 32 tués) et en Pays-de-la-Loire (+ 30 tués). Alors que la mortalité globale augmente entre 2019 et 2025, c'est particulièrement vrai pour les régions Occitanie (+ 32 tués), Grand Est (+ 27 tués) et Centre-Val de Loire (+ 21 tués).

En moyenne sur 5 ans (2021-2025) en France métropolitaine, on compte 48 tués pour 1 million d'habitants (tués/Mhab). La région Île-de-France compte 22 tués/Mhab et les régions Auvergne-Rhône-Alpes, Hauts-de-France, Bretagne et Pays-de-la-Loire ont un ratio proche de la moyenne métropolitaine. Les régions Bourgogne-Franche-Comté, Centre-Val de Loire, Corse et Occitanie ont des ratios supérieurs à 60 tués/Mhab.

Sur la période 2021-2025, 63 départements métropolitains ont un ratio supérieur à 50 tués/Mhab. Parmi ceux-là, 41 ont un ratio supérieur à 65 tués/Mhab et 4 départements (la Haute-Marne, le Jura, la Nièvre et les Alpes-de-Haute-Provence) dépassent 100 tués/Mhab.

Dans les Outre-mer, on compte 89 tués/Mhab en moyenne entre 2021 et 2025 : 73 tués/Mhab dans les Départements et régions d'Outre-mer et 147 tués/Mhab dans les autres Outre-mer.

Parmi les ratios les plus élevés, se trouvent la Nouvelle-Calédonie (plus de 170 tués/Mhab) ainsi que la Guadeloupe, la Polynésie et la Guyane, avec plus de 120 tués/Mhab.



Analyses territoriales

La mortalité routière dans les régions de la France métropolitaine

Les régions de France métropolitaine	40
Indicateurs régionaux de sécurité routière	41

Les départements et territoires de France

Les départements de France métropolitaine	42
Indicateurs départementaux et des territoires d'Outre-mer	44
Les familles de départements	46
Indicateurs urbains de sécurité routière	47

L'accidentalité selon l'urbanisation des territoires

L'accidentalité dans les grands centres urbains	48
L'accidentalité dans les communes de densité intermédiaire	50
L'accidentalité dans les communes rurales	52

Le réseau routier

Le réseau routier en France métropolitaine	54
Indicateurs des gestionnaires des réseaux routiers	55
Le réseau routier national (DIR, régions et concessionnaires)	56
Les réseaux routiers départementaux	58
Indicateurs sur les réseaux routiers départementaux	59

Études locales en France métropolitaine

Politiques Départementales de Sécurité Routière (PDSR)	60
Étude de l'accidentalité dans le département des Yvelines	61
Enquêtes sur les accidents mortels dans l'Orne	62
Enquêtes diagnostic à la Métropole Européenne de Lille	63

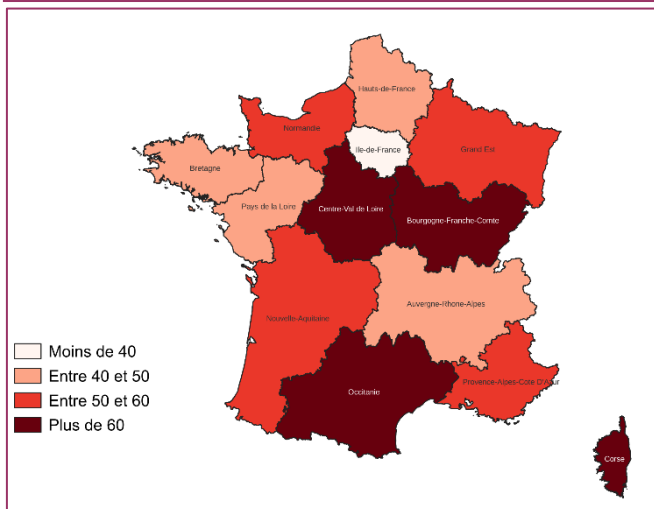
Les Outre-mer

Études locales Outre-mer

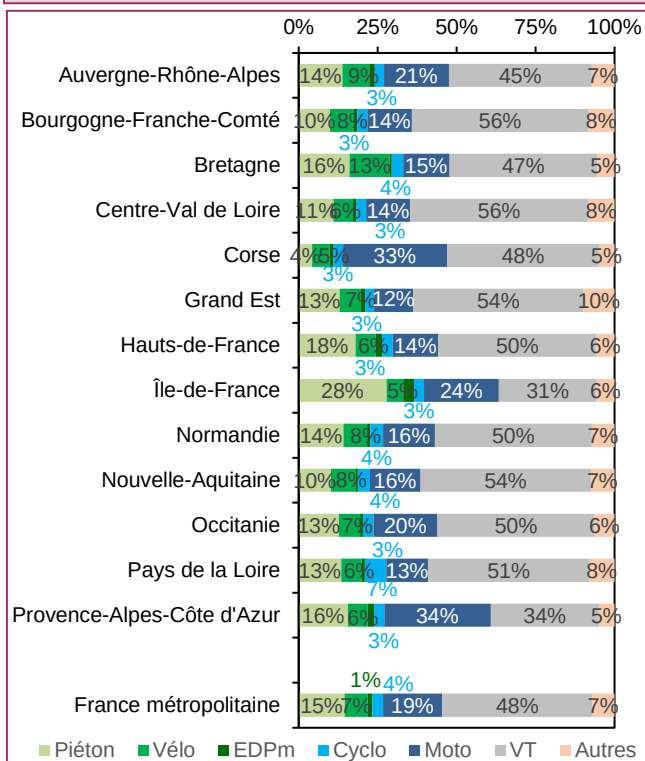
La sécurité routière dans les Outre-mer : perceptions et communication	68
--	----

Les régions de la France métropolitaine

Mortalité routière dans les régions de la France métropolitaine (2021-2025)



Répartition des personnes tuées selon le mode de déplacement (2021-2025)



Le développement du vélo comme mode de déplacement induit une augmentation de l'accidentalité, les cyclistes étant plus nombreux, en zone urbaine comme en zone rurale. Les **pistes cyclables** se développent : le nombre de kilomètres rapporté au nombre d'habitants est le plus élevé en Bretagne, Bourgogne-Franche-Comté et Grand Est (voir page 35).

Entre 2021 et 2025, la moyenne annuelle de décès par million d'habitants en France métropolitaine est de 48. Deux régions présentent un taux inférieur à cette moyenne : l'Île-de-France (22) et les Hauts-de-France (43). Ce taux varie aussi selon l'âge :

- **chez les 18-24 ans**, le taux moyen atteint 95 décès par million d'habitants de cette classe d'âge, soit le double de la moyenne tous âges confondus. Certaines régions présentent des niveaux particulièrement élevés : 191 en Corse, 152 en Bourgogne-Franche-Comté, 132 en Centre-Val de Loire ;
- **chez les 25-34 ans**, le taux moyen s'élève à 58, et certaines régions enregistrent des taux élevés comme la Corse (83), la Bourgogne-Franche-Comté (82) et la Nouvelle-Aquitaine (78) ;
- **chez les 65 ans et plus**, on observe en moyenne 59 décès par million d'habitants. Le taux atteint 107 en Corse et 90 en Bourgogne-Franche-Comté. L'Île-de-France (IdF) présente le taux le plus bas, avec 30 décès par million d'habitants.

Typologies d'accidents

Entre 2021 et 2025, la part des tués en fonction du mode de déplacement varie selon les régions :

- **les piétons** représentent 14 % des personnes tuées, avec un maximum de 28 % en IdF et un minimum de 7 % en Corse.
- **la part des cyclistes** compte 7 % des décès, avec une part maximale de 12 % en Bretagne. Les **EDPm** ne représentent que 1 %, avec une valeur maximale de 3 % en IdF.
- **les usagers de 2RM** représentent 22 % des tués. Cette proportion est particulièrement élevée en PACA (38 %) et en Corse (38 %).

Les accidents sans tiers représentent 41 % des décès. Ce taux varie de 27 % en IdF à 54 % en Corse. 41 % des personnes tuées l'ont été dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise **d'alcool et/ou de stupéfiants**. Ce taux atteint 48 % dans les Pays de la Loire et descend à 35 % en IdF.

Risque routier professionnel

En 2025, 43 % des personnes tuées sur les routes en France métropolitaine l'ont été dans un accident impliquant au moins un usager en déplacement lié au travail (trajet ou mission). Ce taux varie selon les régions : il est le plus faible en Corse (24 %) et le plus élevé en Île-de-France (62 %).

Sur la période 2021-2025, les personnes tuées en mission professionnelle sont plus souvent décédées dans des accidents de PL (29 %) que de VU (25 %). Certaines régions font exception : dans le Grand Est, les tués en véhicule utilitaire sont plus nombreux (41 % en VU contre 29 % en PL), tout comme en PACA (29 % en VU contre 23 % en PL). Mais le 2RM est le mode qui compte le plus de tués (34 % en France métropolitaine), et plus particulièrement en PACA (57 %).

Indicateurs régionaux de sécurité routière

	Personnes tuées							Part des personnes tuées sur la période 2021-2025...				
	Total 2025	Évolution		Taux moyen 2021-2025 pour 1 million d'hab de la catégorie d'âge								
		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 drogue 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 %
France métropolitaine	3 263	+ 2,2 %	+ 0,6 %	48	95	58	59	22 %	20 %	29 %	39 %	41 %

Population 2025 : source INSEE

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.

Accidents liés au travail

	Personnes tuées en 2025			Part des personnes tuées sur la période 2021-2025 ...				
	dans un acc avec usager en trajet domicile-travail ou professionnel (%)*	en trajet domicile-travail	en trajet professionnel	en trajet domicile-travail / trajet connu	en 2RM parmi les tués en trajet domicile-travail	en trajet professionnel / trajet connu	en VU parmi les tués en trajet professionnel	en PL parmi les tués en trajet professionnel
Auvergne-Rhône-Alpes	42 %	34	18	13 %	38 %	5 %	20 %	31 %
Bourgogne-Franche-Comté	39 %	19	6	9 %	33 %	6 %	14 %	47 %
Bretagne	35 %	15	9	9 %	36 %	5 %	10 %	20 %
Centre-Val de Loire	47 %	16	4	13 %	17 %	6 %	32 %	24 %
Corse	24 %	3	0	9 %	0 %	3 %	0 %	0 %
Grand Est	49 %	29	20	12 %	19 %	8 %	41 %	29 %
Hauts-de-France	45 %	24	10	13 %	26 %	5 %	24 %	29 %
Ile-de-France	62 %	36	8	19 %	38 %	6 %	21 %	36 %
Normandie	41 %	11	8	12 %	38 %	6 %	17 %	24 %
Nouvelle-Aquitaine	43 %	26	15	11 %	30 %	6 %	34 %	23 %
Occitanie	38 %	36	20	12 %	38 %	5 %	22 %	33 %
Pays-de-la-Loire	44 %	27	6	15 %	33 %	4 %	27 %	27 %
Provence-Alpes-Côte d'Azur	39 %	20	6	11 %	57 %	4 %	29 %	23 %
France métropolitaine	43 %	296	130	12 %	34 %	5 %	25 %	29 %

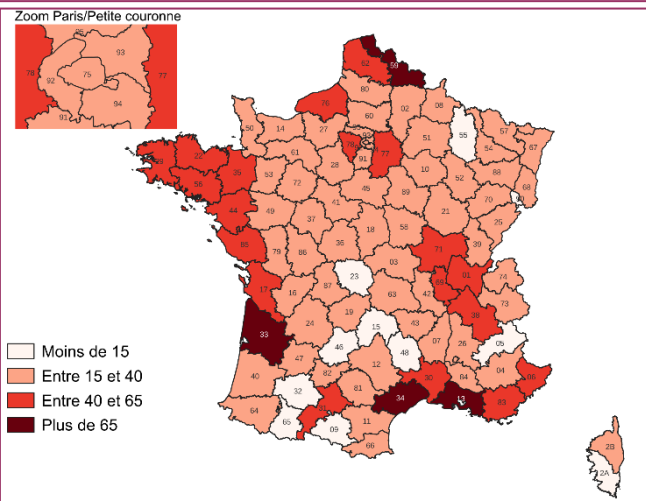
* Estimation sur l'ensemble de la mortalité à partir des personnes pour lesquelles l'information est renseignée

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

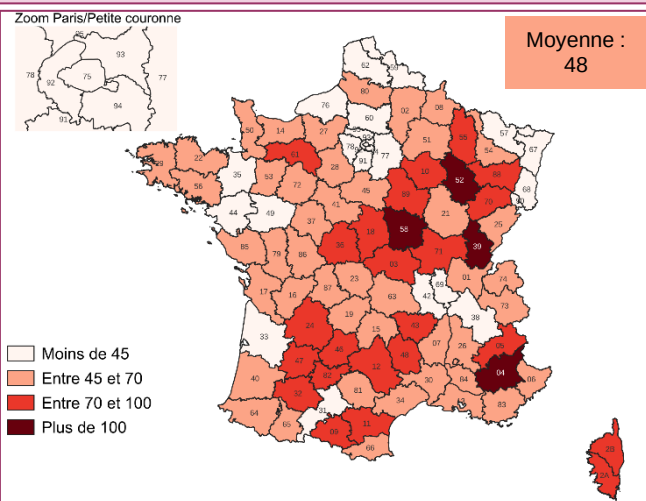
- En 2025, on estime à 42 % les personnes tuées dans un accident impliquant au moins un usager en trajet domicile-travail ou en trajet professionnel ;
- En 2025, il y a eu 34 personnes tuées alors qu'elles étaient en trajet domicile-travail et 18 alors qu'elles étaient en trajet professionnel ;
- Sur la période 2021-2025, les personnes tuées en trajet domicile-travail représentent 13 % des personnes tuées. Parmi elles, 38 % étaient en 2RM ;
- Sur la période 2021-2025, les personnes tuées en trajet professionnel représentent 5 % des personnes tuées. Parmi elles, 20 % étaient dans un véhicule utilitaire et 31 % dans un poids lourd.

Les départements de France métropolitaine

Nombre de personnes tuées par an et par département en moyenne (2021-2025)



Mortalité par million d'habitants par an et par département (2021-2025)



Chaque département possède son **Document Général d'Orientations 2023-2027**. Piloté par le Préfet du département, il contient un diagnostic des enjeux spécifiques du territoire sur les 5 ans 2018-2022, rédigé par l'Observatoire départemental de sécurité routière (ODSR), et identifie les orientations partagées avec les partenaires locaux concernant la politique locale de sécurité routière sur les 5 ans à venir 2023-2027.

Les DGO signés sont en ligne sur les sites des préfectures et sur le lien suivant :

https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-l-insecurite-routiere?field_theme_target_id=688

Au cours de la période 2021 à 2025, le nombre moyen annuel de tués par département varie de 5 à 104. La moyenne est de 33 décès, la médiane est de 30. Deux tiers des départements comptent entre 15 et 40 tués. 11 enregistrent moins de 15 décès (souvent les moins peuplés), tandis que 23 dépassent 40.

Mortalité par million d'habitants

Entre 2021 et 2025, le nombre moyen de personnes tuées par million d'habitants et par an, en France métropolitaine est de 48. Ce taux varie de 13 dans les Hauts-de-Seine à 117 en Haute-Marne.

Chez les 18-24 ans, la mortalité atteint en moyenne 95 tués par million d'habitants. Elle varie de 16 dans la Seine-Saint-Denis à 307 dans les Hautes-Alpes.

Chez les 65 ans et plus, on compte en moyenne 59 tués par million d'habitants. Le taux varie de 19 en Seine-Saint-Denis à 140 en Haute-Marne.

Typologies d'accidents

En France métropolitaine, 15 % des personnes tuées sont des **piétons** au cours de la période 2021-2025. Cette part dépasse 30 % dans quatre départements : Paris (47 %), la Seine-Saint-Denis (39 %), le Val-de-Marne (35 %) et le Val-d'Oise (32 %).

Les cyclistes et les usagers des **EDPm** représentent en moyenne 9 % des décès. Cette proportion dépasse les 15 % dans quatre départements. Le maximum est atteint dans les Hautes-Pyrénées, avec 18 %.

Les deux-roues motorisés (2RM) comptent pour 22 % des personnes tuées. Ce taux varie de 9 % dans le Gers à 47 % dans les Alpes-Maritimes.

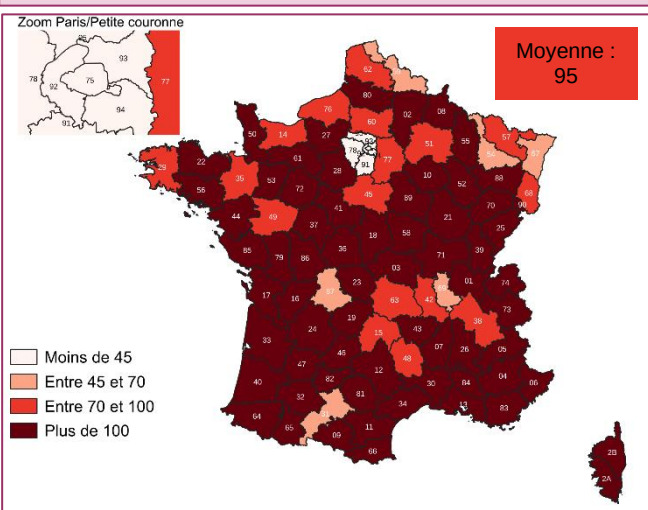
Au total, 41 % des décès surviennent dans des **accidents sans tiers**. Cette part dépasse 50 % dans 20 départements. La part est la plus élevée dans les cinq départements suivants : l'Allier et l'Ardèche (56 %), la Lozère (59 %), la Haute Corse (60 %) et la Creuse (72 %).

Les accidents impliquant un **conducteur alcoolisé** concentrent 29 % des personnes tuées. Ce taux est le plus faible dans les Alpes-de-Haute-Provence (15 %) et il est supérieur à 40 % dans sept départements, allant jusqu'à 50 % en Corse-du-Sud.

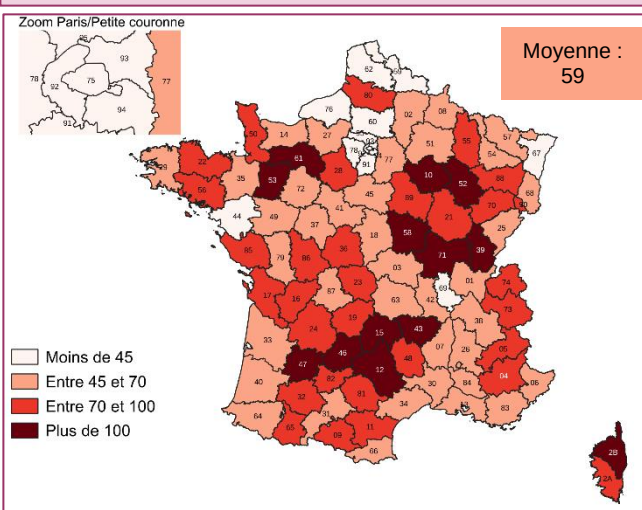
La part des tués dans un accident impliquant un conducteur **sous l'influence de l'alcool et/ou des stupéfiants** représente 40 % des décès. Ce taux dépasse 50 % dans quatre départements : la Loire-Atlantique (53%), le Cher (52%) l'Aube et la Corse-du-Sud (55 %).

Au cours de la période, 77 % des personnes tuées le sont dans **leur département de résidence**. Ce taux dépasse 90 % dans deux départements : le Nord (90 %) et le Bas-Rhin (93 %).

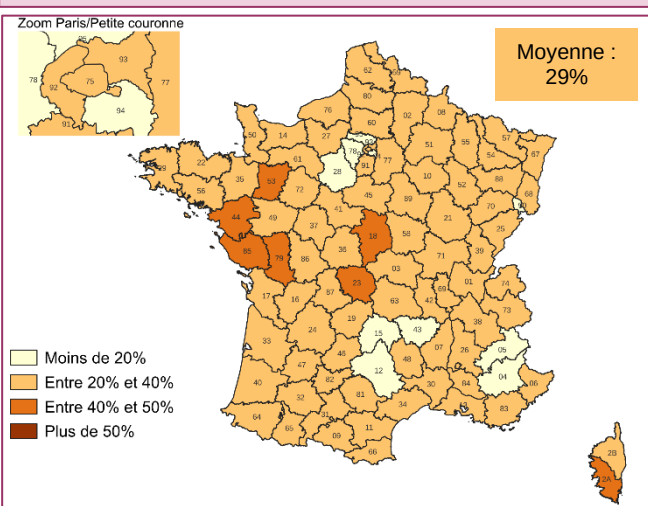
Nombre de 18-24 ans tués par million d'habitants de cette classe d'âge (2021-2025)



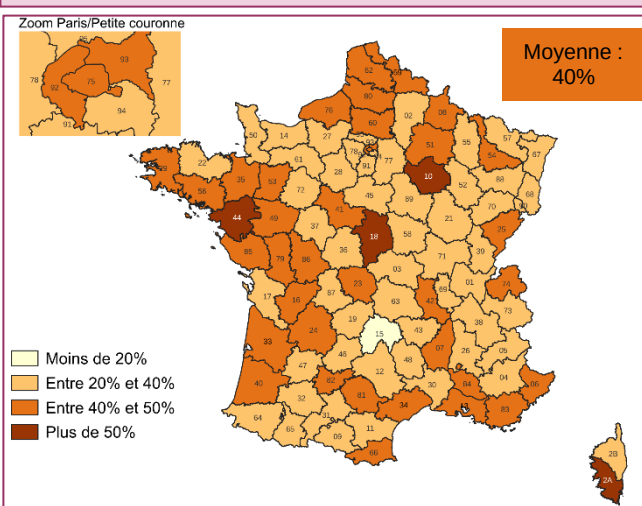
Nombre de 65 ans et plus tués par million d'habitants de cette classe d'âge (2021-2025)



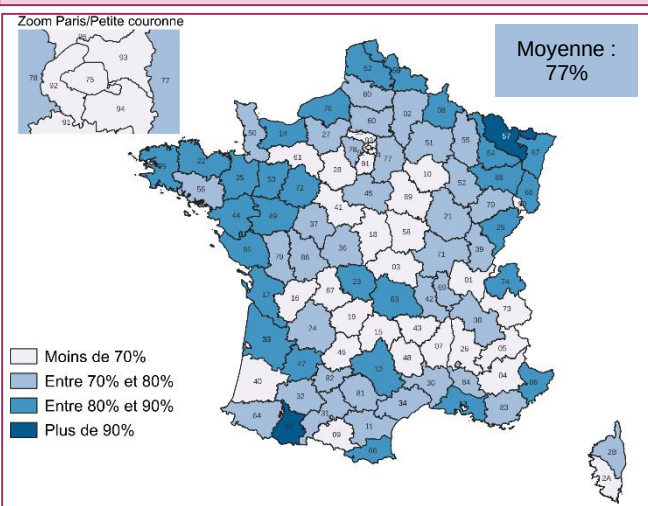
Part des personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé (2021-2025)



Part des personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé et/ou sous l'emprise de stupéfiants (2021-2025)

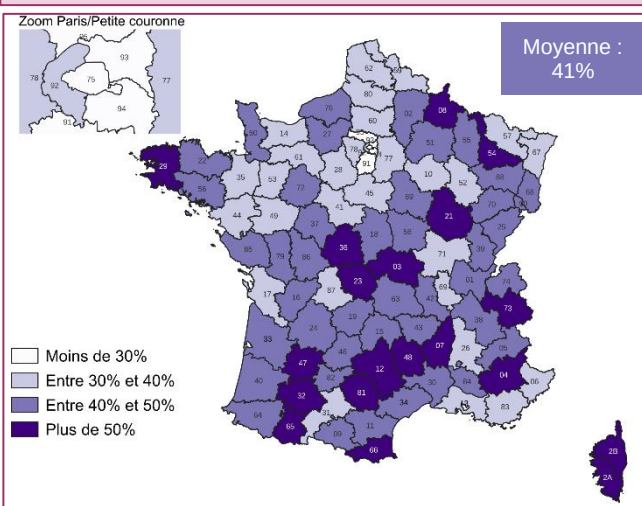


Part des personnes tuées dont l'accident a eu lieu dans leur département de résidence (2021-2025)



Lecture : Plus de 90 % des personnes décédées en Moselle (57) y résidaient.

Part des personnes tuées dans un accident avec un véhicule seul sans piéton (2021-2025)



Lecture : Dans le Gers (32) les personnes décédées dans un accident sans tiers représentent plus de 50 % de la mortalité du département.

Indicateurs départementaux et des territoires d’Outre-mer

		Personnes tuées							en moyenne 2021-2025 part dans la mortalité				
		Total 2025	Total 2024	Evolution 2025/2019	taux moyen 2021-2025				des personnes tuées ...				
					tous âges pour 1 million habitant s (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)	en 2RM	dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans	dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu	dans un accident avec conducteur drogué ou alcoolisé / alcool drogue connu	dans un accident avec un véhicule seul sans piéton
1	Ain	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 habitant s (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 %
France métropolitaine		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	172	453	193	179	67 %	33 %	56 %	82 %	56 %
978	Saint-Martin*,**	4	2	- 60 %	133	584	372	126	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	338	244	157	31 %	11 %	56 %	72 %	53 %
Total OM*		252	239	- 1 %	89	192	176	80	35 %	14 %	50 %	64 %	39 %
France (métropolitaine+DROM)		3 442	3 353	+ 1 %	48	97	61	60	23 %	19 %	30 %	41 %	41 %
France (métropolitaine+OM)*		3 515	3 432	+ 0 %	49	99	63	60	23 %	19 %	31 %	42 %	41 %

Source : Insee-Population 2025 estimée au 1^{er} janvier 2026.

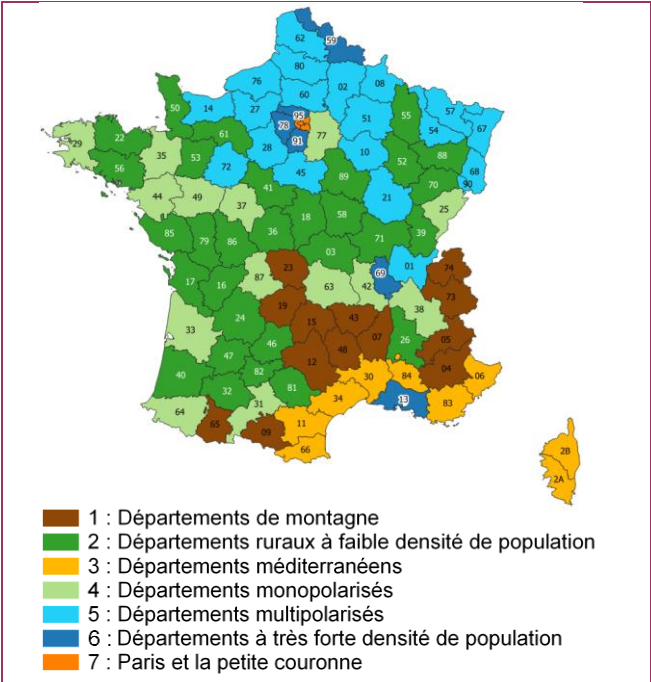
Remarques : certains départements ou COM ont un nombre de personnes tuées qui est faible. Les conclusions seront donc à nuancer, notamment pour Mayotte, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Saint-Pierre-et-Miquelon et Wallis-et-Futuna.

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

** Population du dernier recensement : 2021 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.

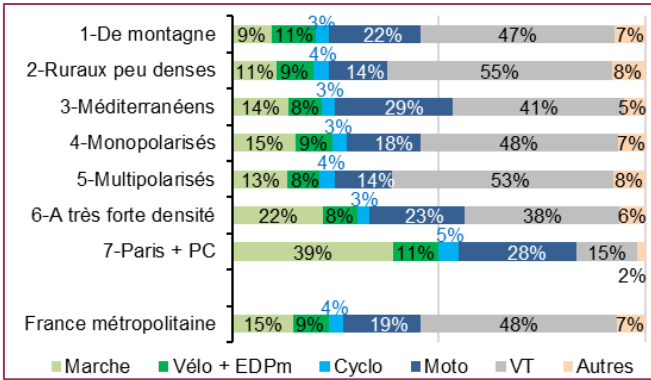
Les familles de départements

Classification des départements de France métropolitaine selon leur famille d'appartenance



Source : ONISR. (2024, 29 octobre). Les familles de départements des ILSR. <https://www.onisr.securite-rouitiere.gouv.fr/etat-de-linsecurite-rouitiere/les-indicateurs-de-mon-departement-ou-de-ma-region/les-familles-de-departements-des-indicateurs-locaux-de-securite-rouitiere-ilsr>

Répartition des tués par moyen de déplacement et famille de département de l'accident (2021-2025)



Les familles de départements¹ permettent de comparer la situation d'un département à celle de départements aux caractéristiques similaires.

En 2025, les **départements de montagne** et les **départements ruraux ou peu denses** ont des mortalités similaires :

- un taux élevé de personnes tuées par million d'habitants tous âges confondus et pour les 18-24 ans et les 65 ans et plus ;
- une forte part de personnes tuées dans des accidents sans tiers (respectivement 50 % et 44 %).

Dans les **départements méditerranéens**, la mortalité se distingue par une forte présence des 2RM (32 % des décès contre 18 % en France métropolitaine) mais aussi avec des taux élevés chez les 18-24 ans (139 tués/Mhab) et 25-34 ans (76 tués/Mhab).

Les tendances des **départements monopolarisés et multipolarisés** frôlent la moyenne nationale. Pour tous les âges, le taux de mortalité des départements monopolarisés est légèrement inférieur tandis que celui des départements multipolarisés est légèrement au-dessus.

Les 6 **départements à très forte densité de population** regroupent 10 % des tués en 2025. Sur 2021-2025, leur taux de mortalité est inférieur à la moyenne nationale. La part de la mortalité en agglomération (43 %), sur autoroute (16 %), et la part des piétons tués (22 %) sont plus élevées dans ces départements que la moyenne (respectivement 32 %, 8 % et 15 %).

En 2025, avec 97 tués (3 % des tués), **Paris et sa petite couronne** ont ensemble un taux de mortalité trois fois inférieur à la moyenne nationale. La part des accidents avec véhicule seul sans piéton est la plus faible de toutes les familles de départements : 25 %. Entre 2021 et 2025, les usagers vulnérables tués (marche, vélo, EDPm et 2RM) y sont surreprésentés : 83 % contre 45 % en moyenne.

¹ Au sens de circonscriptions administratives d'État.

	Personnes tuées								En moyenne 2021-2025, part dans la mortalité des personnes tuées ...				
	2025		Evolutions		Taux moyen 2021-2025 pour 1 million d'hab de la catégorie d'âge (pop. 2025)								
	total par famille	en moy. par dépt de la famille	2019/ 2025	2024/ 2025	tous âges	des 18-24 ans	des 25-34 ans	des 65 ans et plus	en 2RM	dans un accident avec conducteur novice (< 2 ans)	dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu	dans un accident avec conducteur drogué ou alcoolisé / alcool drogue connu*	dans un accident avec un véhicule seul sans piéton
1 - De montagne	247	19	+ 3 %	+ 13 %	67	166	74	82	26 %	18 %	26 %	30 %	50 %
2 - Ruraux peu denses	850	28	+ 2 %	+ 1 %	72	166	96	83	18 %	18 %	31 %	34 %	44 %
3 - Méditerranéens	399	44	+ 4 %	+ 2 %	61	139	76	59	32 %	21 %	32 %	38 %	44 %
4 - Monopolarisés	618	44	- 7 %	- 1 %	43	91	50	53	21 %	20 %	31 %	36 %	41 %
5 - Multipolarisés	710	36	+ 5 %	+ 4 %	49	101	64	56	18 %	20 %	30 %	34 %	41 %
6 - A très forte densité	342	57	+ 2 %	+ 6 %	33	58	45	39	26 %	20 %	25 %	33 %	33 %
7 - Paris et PC	97	24	- 16 %	- 8 %	15	19	20	24	33 %	16 %	24 %	34 %	25 %
France métropolitaine	3 263	34	- 2 %	+ 2 %	47	95	57	58	18 %	18 %	30 %	34 %	41 %

Population de la France métropolitaine au 1^{er} janvier 2025. Estimations de l'Insee arrêtées à fin 2025.

Indicateurs urbains de sécurité routière

Libellé CA, CU et Métropole de plus de 150 000 hab (population 2023) *	Population municipale 2023	Personnes tuées ...					2021-2025		En moyenne 2021-2025, part dans la mortalité des personnes tuées ...				
		en 2021	en 2022	en 2023	en 2024	en 2025	Moyenne Tués	Tués par Mhab. moyenne annuelle	piétons	en vélo	en 2RM	accident avec conducteur novice	acc. avec cond. alcool / alcool connu
Paris et Petite Couronne **	6 900 499	111	89	77	83	86	89	13	42 %	7 %	31 %	16 %	23 %
Grande couronne de Paris***	5 648 789	140	151	148	133	137	142	25	21 %	6 %	23 %	22 %	20 %
Métropole Aix-Marseille-Provence	1 939 077	66	79	62	89	71	73	38	19 %	5 %	37 %	17 %	29 %
Métropole de Lyon	1 436 354	37	22	31	25	31	29	20	27 %	11 %	27 %	17 %	23 %
Métropole européenne de Lille	1 195 234	25	31	23	23	17	24	20	34 %	8 %	22 %	16 %	25 %
Bordeaux Métropole	854 334	14	22	14	21	15	17	20	24 %	13 %	38 %	21 %	32 %
Toulouse Métropole	841 524	13	15	12	17	14	14	17	34 %	8 %	38 %	14 %	13 %
Nantes Métropole	689 456	13	16	20	14	10	15	21	29 %	3 %	21 %	23 %	47 %
Métropole Nice Côte d'Azur	574 287	20	21	29	29	20	24	41	24 %	7 %	48 %	19 %	23 %
Eurométropole de Strasbourg	522 596	12	7	6	13	11	10	19	43 %	6 %	20 %	22 %	17 %
Montpellier Méditerranée Métropole	522 542	17	15	16	13	17	16	30	24 %	6 %	33 %	23 %	25 %
Métropole Rouen Normandie	503 000	14	29	9	17	10	16	31	23 %	6 %	20 %	23 %	36 %
Rennes Métropole	480 178	13	11	8	19	19	14	29	23 %	14 %	17 %	19 %	31 %
Pôle métropolitain du Genevois français	452 002	14	12	21	20	20	17	38	10 %	8 %	37 %	18 %	34 %
Grenoble-Alpes Métropole	450 608	13	13	8	10	7	10	23	24 %	22 %	14 %	10 %	32 %
Métropole Toulon Provence Méditerranée	450 549	12	10	16	7	10	11	24	24 %	4 %	38 %	18 %	33 %
Saint-Étienne Métropole	408 391	9	17	6	8	9	10	24	20 %	8 %	18 %	16 %	21 %
CA du Pays Basque (Bayonne)	329 856	14	24	16	12	16	16	50	17 %	9 %	27 %	13 %	37 %
Angers Loire Métropole	312 612	2	7	10	13	5	7	24	38 %	16 %	8 %	22 %	14 %
Tours Métropole Val de Loire	301 339	6	7	7	6	8	7	23	41 %	6 %	24 %	21 %	22 %
Pôle métropolitain Nord-Franche-Comté (Belfort, Montbéliard)	299 264	11	12	9	6	10	10	32	17 %	13 %	17 %	21 %	30 %
Grand Reims	298 037	10	8	5	12	12	9	32	4 %	6 %	17 %	30 %	55 %
Orléans Métropole	297 350	8	8	10	11	9	9	31	22 %	20 %	15 %	20 %	43 %
Clermont Auvergne Métropole	295 488	9	7	9	7	9	8	28	27 %	12 %	20 %	24 %	24 %
Caen la Mer	281 165	3	10	2	7	7	6	21	38 %	3 %	14 %	21 %	27 %
Perpignan Méditerranée Métropole	279 615	8	19	15	9	11	12	44	21 %	11 %	19 %	18 %	32 %
CA de Béthune-Bruay, Artois Lys Romane	275 028	8	10	14	7	5	9	32	14 %	0 %	32 %	16 %	33 %
Mulhouse Alsace Agglomération	274 260	2	5	8	2	9	5	19	23 %	8 %	19 %	19 %	22 %
Le Havre Seine Métropole	267 308	10	15	11	8	8	10	39	25 %	4 %	38 %	21 %	27 %
Nîmes Métropole	264 025	10	10	12	12	14	12	44	24 %	5 %	24 %	19 %	19 %
Dijon Métropole	261 178	7	2	6	4	2	4	16	24 %	10 %	24 %	24 %	20 %
Métropole du Grand Nancy	257 066	4	3	4	2	7	4	16	20 %	20 %	10 %	30 %	54 %
CA de Lens-Liévin	242 013	3	4	13	4	11	7	29	26 %	9 %	29 %	29 %	37 %
Metz Métropole	232 612	0	5	7	5	3	4	17	35 %	10 %	5 %	25 %	0 %
Valence Romans Agglo	226 240	11	3	7	14	8	9	38	14 %	9 %	21 %	12 %	36 %
Brest Métropole	215 278	5	2	2	2	3	3	13	43 %	0 %	36 %	7 %	29 %
Grand Annecy	213 415	5	8	7	8	6	7	32	21 %	18 %	24 %	18 %	19 %
Le Mans Métropole	210 805	3	5	11	7	8	7	32	24 %	12 %	35 %	6 %	35 %
Lorient Agglomération	208 938	6	9	7	6	8	7	34	25 %	25 %	19 %	31 %	36 %
Limoges Métropole	207 707	9	2	7	6	7	6	30	16 %	13 %	29 %	10 %	27 %
Grand Avignon	199 932	14	10	8	8	7	9	47	11 %	15 %	19 %	21 %	27 %
Grand Poitiers	197 408	7	6	4	9	13	8	40	18 %	10 %	10 %	44 %	27 %
Grand Besançon Métropole	197 061	9	6	3	8	5	6	31	23 %	6 %	10 %	23 %	31 %
Valenciennes Métropole	191 738	10	2	6	8	5	6	32	26 %	10 %	10 %	6 %	30 %
CU de Dunkerque	191 478	6	6	7	6	6	6	32	23 %	3 %	29 %	32 %	11 %
CA Sophia Antipolis (Antibes)	186 753	6	10	7	9	9	8	44	12 %	12 %	41 %	17 %	30 %
CA Amiens Métropole	184 392	5	7	6	13	3	7	37	24 %	12 %	9 %	6 %	16 %
CA de La Rochelle	182 435	4	10	6	6	2	6	31	18 %	11 %	21 %	21 %	35 %
Golfe du Morbihan – Vannes Agglomération	180 735	6	6	11	11	7	8	45	27 %	10 %	20 %	12 %	38 %
CA du Cotentin (Cherbourg-en-Cotentin)	179 231	7	8	8	11	16	10	56	10 %	10 %	18 %	12 %	45 %
Troyes Champagne Métropole	175 664	6	6	13	8	8	8	47	10 %	7 %	20 %	20 %	52 %
CA Pau Béarn Pyrénées	169 255	7	6	9	5	7	7	40	26 %	21 %	24 %	24 %	19 %
Agglomération Cannes Lérins	159 187	5	6	2	7	5	5	31	44 %	16 %	40 %	20 %	21 %
CA de la Porte du Hainaut (Denain)	158 419	2	4	7	2	8	5	29	9 %	9 %	43 %	30 %	43 %
Saint-Brieuc Armor Agglomération	154 167	1	5	17	9	7	8	51	18 %	18 %	8 %	10 %	38 %
Territoire de l'Ouest (Le Port, Saint-Paul)	221 532	16	13	4	13	13	13	59	17 %	9 %	42 %	18 %	37 %
Cinor (Saint-Denis, 974)	218 801	8	8	5	12	4	4	18	60 %	15 %	65 %	45 %	16 %
Civis (Saint-Pierre, 974)	185 848	11	15	11	6	9	9	48	27 %	11 %	42 %	16 %	53 %
CA du Centre Littoral (Cayenne)	153 249	20	17	14	17	26	26	170	12 %	5 %	34 %	12 %	43 %
Cacem (Fort-de-France)	151 772	9	10	7	8	15	15	99	11 %	1 %	31 %	11 %	56 %
CA Cap Excellence (P ^{le} -à-Pître, Les Abymes)	98 491	17	7	6	5	15	15	152	20 %	5 %	17 %	7 %	53 %
Cadema (Mamoudzou)****	87 285	5	6	0	1	2	2	23	20 %	0 %	90 %	40 %	33 %

Note : les données n'incluent pas les autoroutes. CA : Communauté d'Agglomération - CU : Communauté Urbaine.

* Communautés d'agglomération définies par l'INSEE au 1^{er} janvier 2025 ;

** N'est pas un EPCI : accidentalité des départements 75, 92, 93, 94 ;

*** N'est pas un EPCI : accidentalité des départements 77, 78, 91, 95 ;

**** Données population 2017.

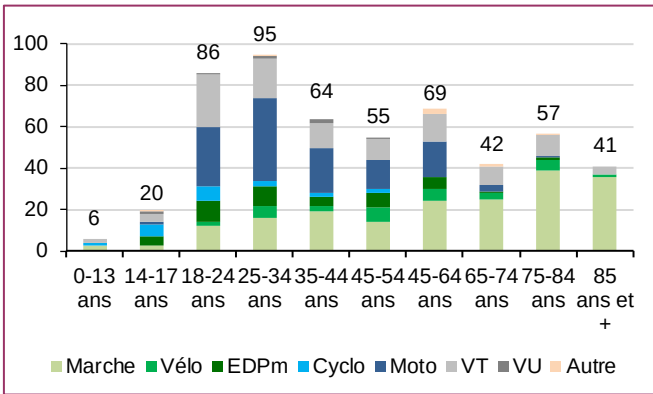
L'accidentalité dans les grands centres urbains

En 2025, 535 personnes sont décédées dans des accidents de la route dans les grands centres urbains, dont les trois quarts sur des voies en agglomération.

Tués			Évolution	
2019	2024	2025	2019-2025	2024-2025
566	567	535	- 5,5%	- 5,6%
Évolution moyenne annuelle*			2019 à 2025	2010 à 2019
Tués grands centres urbains			- 0,9 %	- 0,9 %
Tués hors grands centres urbains			+ 0,3 %	- 2,5 %
Tués France métropolitaine			+ 0,1 %	- 2,3 %

*Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de personnes tuées dans les grands centres urbains a baissé en moyenne de - 0,9 % par an.

Nombre de personnes tuées dans les grands centres urbains selon l'âge et le mode

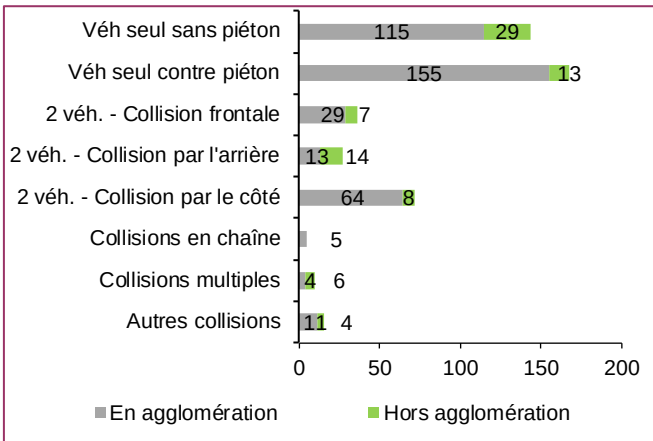


Répartition des personnes tuées dans les grands centres urbains selon le type de route

	En agglo	Hors agglo	Autoroute	Tous milieux
Autoroute	/	/	11 %	11 %
RN	1 %	4 %	/	5 %
RD	14 %	9 %	/	23 %
VC	51 %	1 %	/	53 %
RM	6 %	2 %	/	7 %
Autre	1 %	0 %	/	1 %
Tous réseaux	74 %	15 %	11 %	100 %

*Lecture : en 2025, dans les grands centres urbains, 14 % des personnes tuées l'ont été sur route départementale en agglomération.

Répartition des personnes tuées selon le type de collision (hors autoroute)



Les grands centres urbains sont définis d'après le classement par niveaux de densité des communes réalisé par l'Insee¹ (grille de densité 2025).

25 millions de personnes y habitent² (pop.2023).

Les grands centres urbains représentent 692 communes sur les 34 746 communes métropolitaines.

Avec 535 personnes tuées en 2025, les grands centres urbains concentrent **16 % de la mortalité routière pour 2 % de la superficie du territoire français et 38 % de la population française métropolitaine**. Par rapport à 2024, le nombre de personnes tuées est en baisse de - 5,6 % en 2025, soit 32 tués de moins.

De 2010 à 2019, la baisse de la mortalité dans les grands centres urbains a été 2,8 fois moins importante que dans les autres communes. Depuis 2019, on observe une tendance à la baisse avec une moyenne annuelle de - 0,9 %, essentiellement due à la baisse de - 5,6 % entre 2024 et 2025.

Le profil des personnes tuées

Les seniors (65 ans et plus) et les jeunes adultes (18 à 34 ans) sont les plus touchés par la mortalité routière : ils forment respectivement 26 % et 34 % des tués, soit 321 personnes tuées concernées. Parmi les seniors tués, 71 % sont des piétons et 16 % des automobilistes. Chez les jeunes adultes tués, 38 % sont des motocyclistes et 24 % des automobilistes.

Les hommes représentent 75 % des tués sur la route. Parmi eux, 51 % ont de 18 à 44 ans et 19 % ont 65 ans et plus. Les piétons et les motocyclistes représentent respectivement 24 % et 30 % des tués. La moitié des femmes tuées sur la route ont 65 ans ou plus. 71 % des femmes tuées sont piétonnes et 17 % sont automobilistes.

Les principales causes d'accident mortel identifiées sont la vitesse excessive ou inadaptée (23 %), l'alcool (19 %), l'inattention (17 %), le non-respect de la priorité (16 %) et les stupéfiants (13 %).

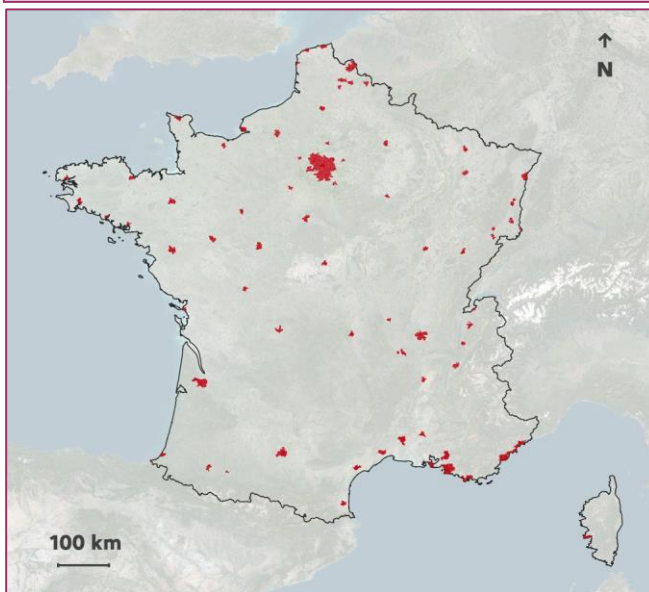
Par milieu et catégorie de route

74 % des personnes tuées dans les grands centres urbains le sont **sur voies en agglomération**, 15 % sur routes hors agglomération et 11 % sur autoroute.

Parmi les 396 décès en agglomération, 69 % le sont sur voies communales, 19 % sur routes départementales, 8 % sur routes métropolitaines et seuls 2 % sur routes nationales. Parmi les 162 personnes tuées sur routes départementales et routes métropolitaines, 66 % le sont en agglomération. Mais sur les 26 décès sur routes nationales, 73 % se situent hors agglomération.

¹ Insee. (2026). La grille de densité 2025.
² Insee. (2025). Populations de référence 2023.

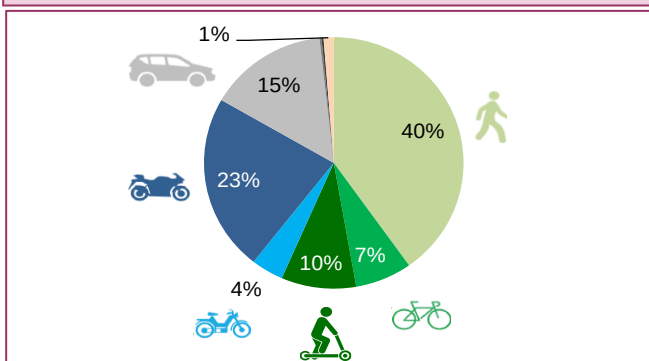
Les grands centres urbains en France métropolitaine



■ Grands centres urbains

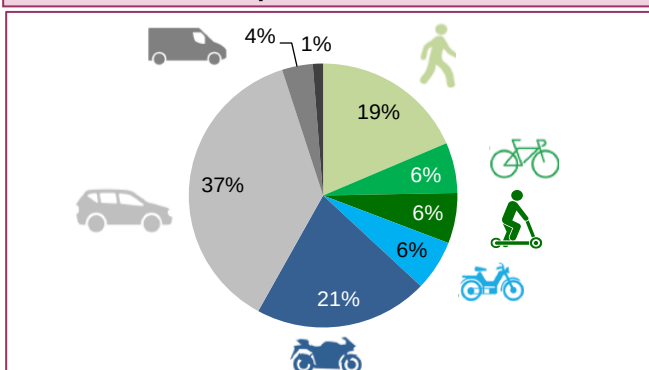
Grille de densité 2025 (Insee, 2025)
Limites administratives 2025 et photographies aériennes (IGN)

Répartition des tués en agglomération (hors autoroute) dans les grands centres urbains, selon le mode de déplacement



	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
Tués	159	28	37	16	90	59	1	1	5	396

Répartition des tués sur routes hors agglomération (hors autoroute) dans les grands centres urbains, selon le mode de déplacement



	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
Tués	15	5	5	5	17	30	3	1	0	81

En agglomération

396 personnes ont été tuées en agglomération dans les grands centres urbains. 57 % de ces victimes sont des usagers de modes actifs (224). Les principaux tués sont les piétons (40 %), les motocyclistes (23 %) et les automobilistes (15 %). Les usagers en EDPm représentent 9 % des tués (37).

En agglomération, les seniors de plus de 65 ans représentent un tiers des tués (129) et sont les plus représentés parmi les victimes piétonnes (62 %). Les jeunes de 18 à 34 ans représentent 31 % des tués (121) et 58 % des motocyclistes tués (52).

Les accidents mortels avec véhicule seul sans piéton engendrent 29 % des tués et ceux avec véhicule seul contre piéton 39 %.

Hors agglomération

81 personnes ont été tuées hors agglomération dans les grands centres urbains. Les principales victimes sont les automobilistes (37 %), les motocyclistes (21 %) et les piétons (19 %). Les usagers en EDPm représentent 6 % des tués (5).

Les jeunes de 18 à 34 ans représentent 35 % des tués (28). Un peu plus des trois quarts (78 %) circulaient en véhicule motorisé : à moto (21 %) et en voiture (46 %) notamment. Les 35-64 ans représentent 52 % des tués (42), 64 % d'entre eux circulaient en véhicule motorisé, notamment en voiture (31 %) et 24 % étaient des piétons.

Les accidents mortels sans tiers sont responsables de 36 % des tués hors agglomération.

Sur autoroute

22 % des tués sur autoroute en France métropolitaine le sont dans les grands centres urbains (58). 55 % des personnes tuées sont des jeunes de 18 à 34 ans.

35 % des tués sont motocyclistes, 33 % des automobilistes et 29 % sont des piétons.

La mortalité de nuit est de 40 % et celle de jour 60 %.

Communes de plus de 50 000 hab.

En 2025, les communes de plus de 50 000 habitants concentrent près de deux tiers des tués sur la route (64 %) dans les grands centres urbains (340). Pourtant 28 communes – dont 13 de la région parisienne – ne comptabilisent aucune personne décédée sur la route en 2025. Parmi ces communes, seule Metz a plus de 100 000 habitants.

Nîmes, Cannes et Antibes comptabilisent quant à elles le plus fort taux de mortalité routière avec respectivement 95, 82 puis 80 tués par million d'habitants. Le taux de mortalité d'une commune de plus de 50 000 habitants s'établit en 2025 en moyenne à 23 tués par million d'habitants.

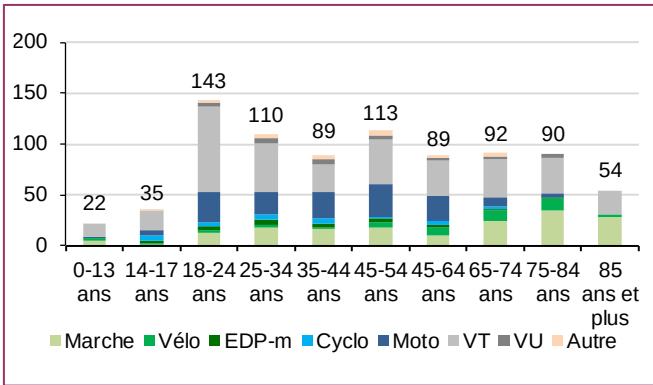
L'accidentalité dans les communes de densité intermédiaire

Dans les communes de densité intermédiaire, 49 % des personnes tuées le sont dans des accidents sur les routes hors agglomération.

Tués			Évolution	
2019	2024	2025	2019-2025	2024-2025
829	778	837	+ 1,0%	+ 7,6%
Evolution moyenne annuelle*			2019 à 2025	2010 à 2019
Tués communes intermédiaires			+ 0,2 %	- 2,6 %
Tués hors communes intermédiaires			+ 0,1 %	- 2,2 %
Tués France métropolitaine			+ 0,1 %	- 2,3 %

*Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de personnes tuées a baissé en moyenne de - 2,6 % par an dans les communes de densité intermédiaire.

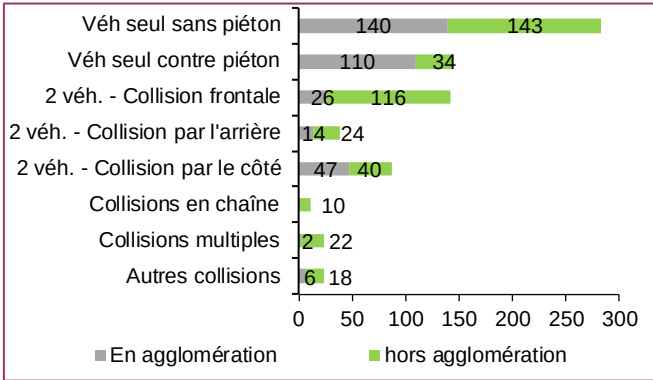
Nombre de personnes tuées dans les communes de densité intermédiaire selon l'âge et le mode



Répartition des personnes tuées dans les communes de densité intermédiaire selon le type de route

	En agglo	Hors agglo	Autoroute	Tous milieux
Autoroute	/	/	10 %	10 %
RN	1 %	5 %	/	7 %
RD	18 %	36 %	/	55 %
VC	19 %	4 %	/	24 %
RM	1 %	3 %	/	4 %
Autre	1 %	0 %	/	1 %
Tous réseaux	41 %	49 %	10 %	100 %

Répartition des personnes tuées selon le type de collision (hors autoroute)



Les communes de densité intermédiaire en France métropolitaine sont définies d'après le classement par niveaux de densité des communes réalisé par l'Insee¹ (grille de densité 2025).

19,6 millions de personnes y habitent² (pop. 2023).

Ces communes sont catégorisées en tant que « centres urbains intermédiaires » (637 communes), « petites villes » (947 communes) ou encore « ceintures urbaines » (1 996 communes).

En 2025, 837 personnes ont été tuées dans les territoires de densité intermédiaire, soit **26 % de la mortalité routière pour 10 % de la superficie du territoire français et 31 % de la population française**. La mortalité évolue de + 7,6 % par rapport à 2024, et également de + 1 % par rapport à 2019.

Sur la période 2010-2019, la mortalité routière annuelle moyenne a davantage diminué dans les communes de densité intermédiaire (- 2,6 %) que dans les autres communes (- 2,2 %). Cette tendance s'est interrompue entre 2019 et 2025, avec une augmentation globale, dont + 0,2 % pour les communes intermédiaires et + 0,1 % pour les autres.

On compte 59 décès de plus dans les communes de densité intermédiaire en 2025 par rapport à 2024.

Le profil des personnes tuées

Avec près d'un tiers des tués, les jeunes adultes (18 à 34 ans) sont les plus touchés par la mortalité routière, soit 253 personnes tuées concernées. Parmi ces jeunes tués, 52 % sont des automobilistes et 21 % des motocyclistes. Parmi les tués de 65 ans ou plus, la mortalité des piétons représente 37 % et celle des automobilistes 40 %.

Les principales causes d'accident mortel identifiées sont la vitesse excessive ou inadaptée (30 %), l'alcool (20 %), l'inattention (16 %) et les stupéfiants (13 %).

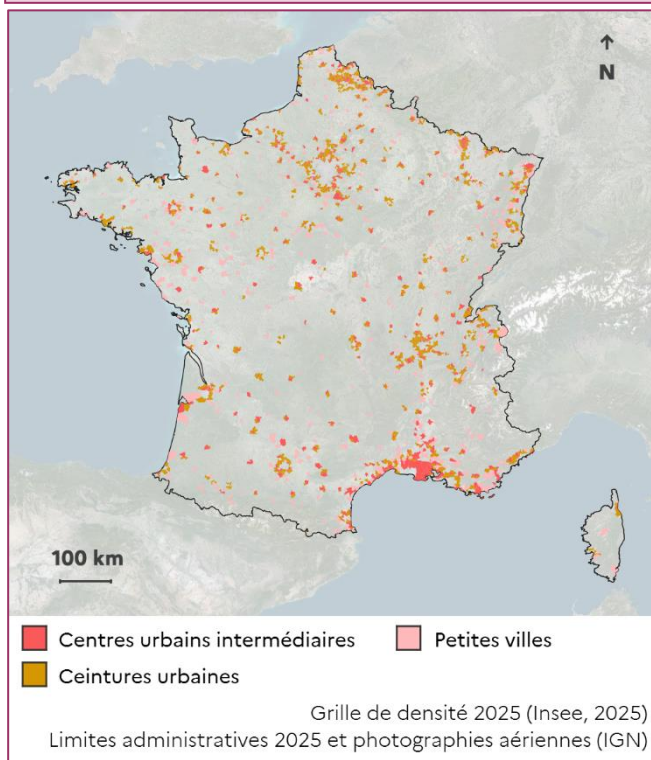
Par milieu et catégorie de route

Dans les communes de densité intermédiaire, 49 % des personnes sont tuées sur des routes hors agglomération, 41 % le sont en agglomération et 10 % le sont sur autoroute.

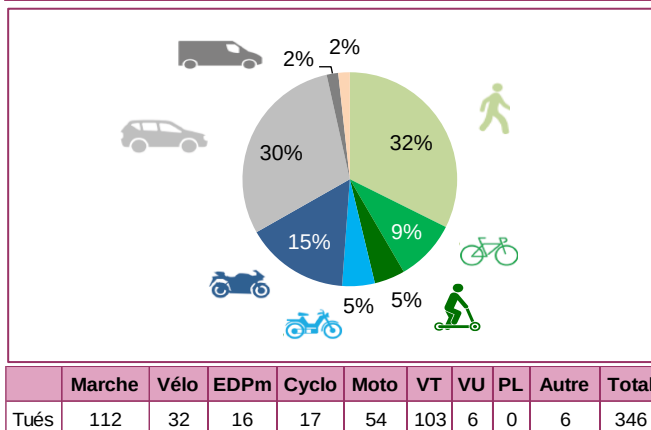
En 2025, 457 personnes ont perdu la vie sur des routes départementales (RD), soit **55 % de la mortalité routière**, surtout hors agglomération (66 %). Les décès sur les RD situées dans les communes de densité intermédiaire représentent à eux seuls 14 % de la mortalité nationale. Parmi les **346 décès en agglomération, 47 % le sont sur voies communales**, 45 % sur RD, 3 % sur routes nationales (RN) et 2 % sur routes métropolitaines. Sur les RN, 80 % des décès ont lieu hors agglomération.

¹ Insee. (2026). La grille de densité 2025.
² Insee. (2025). Populations de référence 2023.

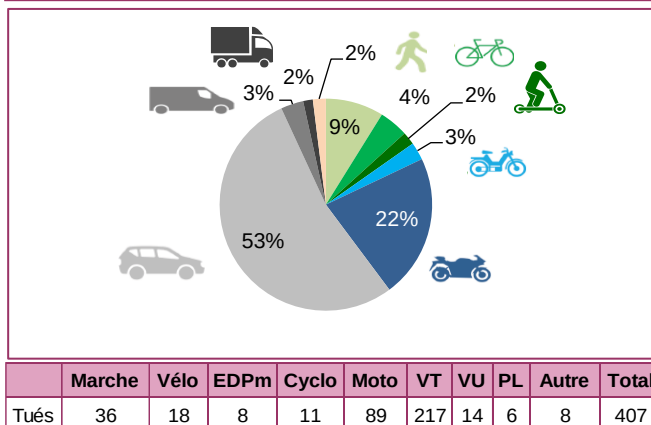
Les communes de densité intermédiaire en France métropolitaine



Répartition des tués en agglomération (hors autoroute) dans les territoires de densité intermédiaire, selon le mode de déplacement



Répartition des tués sur routes hors agglomération (hors autoroute) dans les territoires de densité intermédiaire, selon le mode de déplacement



En agglomération

Les usagers en modes actifs sont davantage touchés en agglomération : **46 % des personnes tuées (EDPm inclus)**. Le nombre de personnes tuées en modes actifs (160) est supérieur au nombre de tués en voiture (103). Les usagers vulnérables (modes actifs et deux-roues motorisés) représentent 67 % des tués en agglomération.

En agglomération, 29 % des personnes tuées ont 75 ans et plus. Parmi les 99 tués de cette tranche d'âge, 60 sont des piétons. Les 18-34 ans représentent 22 % des tués (13 % de 18-24 ans et 9 % de 25-34 ans), la plupart en VT (39 %) et en moto (26 %). Les moins de 18 ans ne représentent quant à eux que 7 % des tués, 43 % en VT.

En agglomération, 41 % des personnes tuées le sont dans un accident sans tiers impliqué et 32 % des tués dans un accident de véhicule seul contre piéton.

La mortalité de jour reste la plus élevée : 55 % des personnes tuées le sont de jour contre 45 % de nuit.

Hors agglomération hors autoroute

Les deux enjeux principaux des accidents mortels hors agglomération dans les territoires de densité intermédiaire concernent les véhicules de tourisme, et les 2RM : **53 % des usagers tués sont des automobilistes et 22 % des motocyclistes.** Les piétons, les cyclistes et les cyclomoteuristes restent dans des proportions plus réduites (9 %, 4 % et 3 %).

Dans les communes de densité intermédiaire, les principales causes d'accident mortel hors agglomération identifiées sont la vitesse excessive ou inadaptée (34 %), l'alcool (21 %) et les stupéfiants (13 %).

Les tranches d'âge les plus concernées par les problématiques de vitesse et d'alcool sont logiquement les plus touchées par la mortalité hors agglomération : les 18-24 ans (20 % des tués), les 45-54 ans (17 %) et les 25-34 ans (16 %).

17 % des tués le sont en intersection. Ce taux atteint 24 % chez les 2RM, soit une surreprésentation des 2RM tués en intersection de 40 %.

57 % des tués le sont de jour et 43 % la nuit.

35 % des personnes tuées le sont dans un accident sans tiers (1 véhicule seul sans piéton) et 29 % le sont dans un accident en collision frontale.

Sur autoroute

Parmi les 84 personnes tuées sur autoroute, 32 % avaient entre 18 et 34 ans et 19 % avaient 65 ans ou plus. 55 % des tués étaient en VT, 13 % en 2RM et 12 % en VU ou PL. 20 % des tués, soit 17 tués, étaient des piétons. Enfin, 29 % des tués l'ont été dans un accident sans tiers.

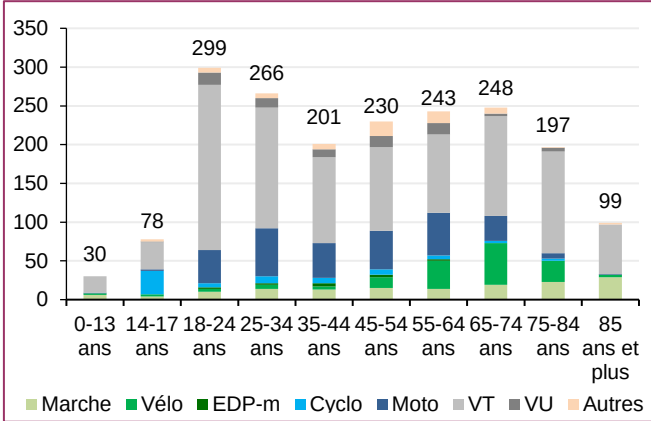
L'accidentalité dans les communes rurales

Dans les communes rurales, 15 % des personnes tuées (289) le sont en agglomération.

Tués			Évolution	
2019	2024	2025	2019-2025	2024-2025
1 847	1 846	1 891	+ 2,4%	+ 2,4%
Evolution moyenne annuelle*			2019 à 2025	2010 à 2019
Tués communes rurales			0,4 %	- 2,5 %
Tués hors communes rurales			- 0,3 %	- 2,0 %
Tués France métropolitaine			0,1 %	- 2,3 %

*Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de personnes tuées a baissé en moyenne de - 2,5 % par an dans les communes rurales.

Nombre de personnes tuées dans les communes rurales selon l'âge et le mode



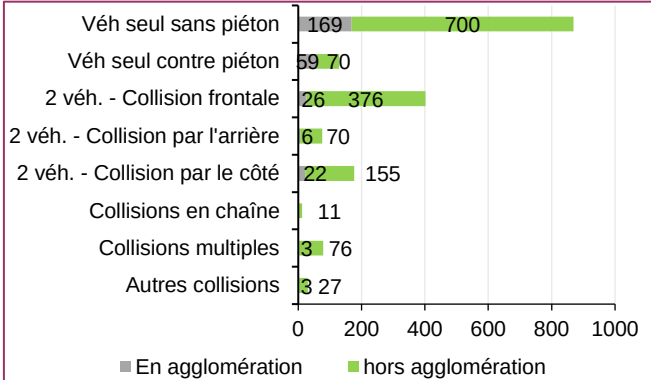
Lecture : en 2025, dans les communes rurales, parmi les 1 891 personnes tuées, 299 avaient entre 18 et 24 ans et étaient principalement dans un véhicule de tourisme.

Répartition des personnes tuées dans les communes rurales selon le type de route

	En agglo	Hors agglo	Autoroute	Tous milieux
Autoroute	/	/	6%	6%
RN	0%	7%	/	7%
RD	11%	65%	/	75%
VC	4%	6%	/	10%
RM	0%	0%	/	1%
Autre	0%	1%	/	1%
Tous réseaux	15%	79%	6%	100%

Lecture : en 2025, dans les communes rurales, 11 % des personnes tuées l'ont été sur route départementale en agglomération.

Répartition des personnes tuées selon le type de collision (hors autoroute)



Les communes à faible densité de population sont définies d'après le classement par niveaux de densité des communes réalisé par l'Insee¹.

21,7 millions de personnes y habitent² (pop.2023)

Ces communes sont classées en tant que « bourgs ruraux » (5 072 communes), « communes rurales à habitat dispersé » (18 288) ou encore « communes rurales à habitat très dispersé » (7 236).

En 2025, les communes rurales ont enregistré 1 891 personnes tuées, soit **58 % de la mortalité routière pour 88 % de la superficie du territoire français et 32 % de la population**. Ce nombre de personnes tuées est en hausse par rapport à 2024 (+ 2,4 %).

Entre 2019 et 2025, la hausse annuelle de la mortalité dans les communes rurales a été de + 0,4 % tandis que dans les autres communes, la mortalité a baissé annuellement de - 0,4 %.

La saison estivale est la période qui enregistre le plus d'accidents mortels en milieu rural, concentrant 31 % des accidents en juin, juillet et août.

Par milieu et catégorie de route

Dans les communes rurales, la mortalité par milieu reste stable entre 2024 et 2025 : 79 % des décès surviennent sur routes hors agglomération, 15 % en agglomération et 6 % sur autoroute.

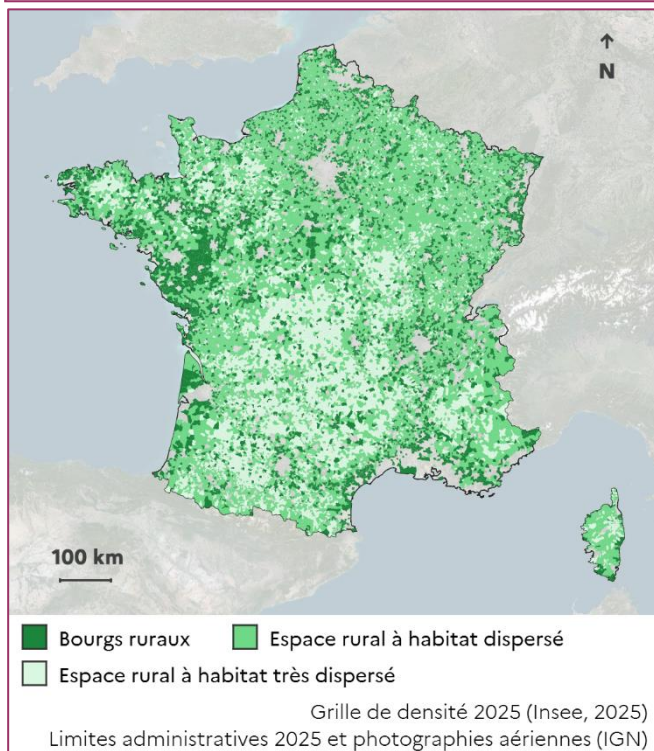
En 2025, **1 425 décès** ont lieu sur **routes départementales (RD) (75 %)**, principalement hors agglomération. Les décès sur les RD dans les communes rurales représentent **44 % de la mortalité nationale**. En agglomération, sur les **289 décès, 69 % le sont sur RD**, 25 % sur voies communales et 2 % sur routes nationales (RN). Parmi les tués sur RN, 96 % le sont hors agglomération.

Pour un mode de déplacement donné, la répartition des tués diffère selon le milieu. Les accidents en agglomération concentrent 38 % des piétons tués, 23 % des cyclistes tués, 29 % des cyclomotoristes tués, 11 % des motocyclistes tués et 12 % des automobilistes tués. À l'inverse, 82 % des automobilistes, 86 % des motocyclistes et 77 % des cyclistes sont tués hors agglomération.

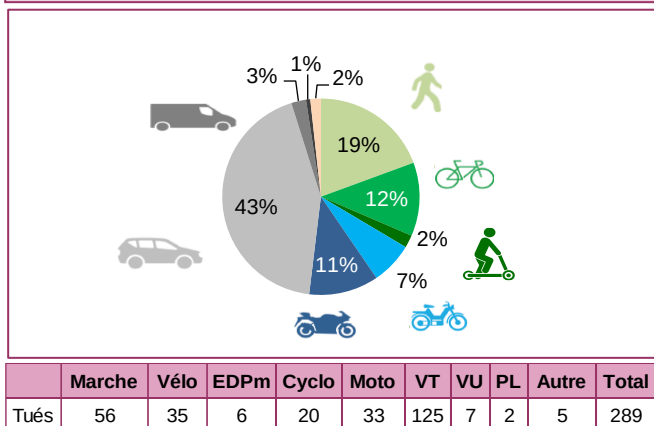
Les tués dans les accidents à deux véhicules en collision frontale, en collision par le côté et dans les accidents de véhicule seul sans piéton décèdent très majoritairement sur les routes hors agglomération avec respectivement 92 %, 86 % et 76 %. Sur autoroute, les principaux types d'accidents sont des véhicules seuls sans piétons (40 %), des collisions par l'arrière (21 %) et des collisions en chaîne (11 %).

¹ Insee. (2026). La grille de densité 2025.
² Insee. (2025). Populations de référence 2023.

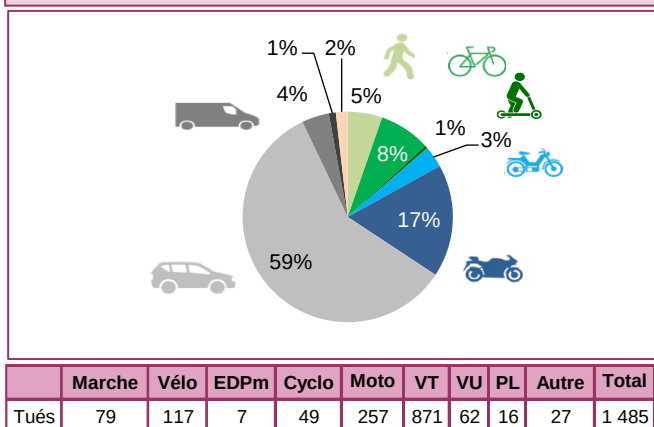
Les communes rurales en France métropolitaine



Répartition des tués en agglomération dans les communes rurales, selon le mode de déplacement



Répartition des tués sur routes hors agglomération dans les communes rurales, selon le mode de déplacement



En agglomération

Les modes actifs sont davantage touchés en agglomération, où **32 % des tués sont des piétons ou des cyclistes**. Le nombre de tués à pied ou à vélo (91) est inférieur au nombre de tués en voiture (125). La part d'usagers vulnérables tués est plus élevée en agglomération (52 %, soit 150 tués) que hors agglomération (34 %, 509 tués).

En agglomération, 26 % des tués ont 75 ans ou plus, 15 % ont entre 65 et 74 ans et 12 % ont entre 55 et 64 ans. De plus, 59 % des tués le sont dans un accident sans tiers.

Parmi les présumés responsables (PR) d'accidents mortels, 30 % circulaient à une vitesse excessive ou inadaptée, 24 % avaient consommé de l'alcool et 22 % étaient victimes d'un malaise.

La mortalité de jour reste la plus élevée avec 62 % des tués de jour contre 38 % de nuit.

Hors agglomération, hors autoroute

Sur les routes hors agglomération des communes rurales, l'enjeu principal concerne les véhicules de tourisme (**59 %**) puis les 2RM (**17 %**). Les cyclistes et les piétons représentent 8 % et 5 % des tués.

Les 18-24 ans concentrent 17 % des tués tandis que les tranches d'âge 25-34 ans, 75 ans et plus et 65-75 ans représentent respectivement 15 %, 14 % et 13 % des tués.

Parmi les PR d'accidents mortels, 32 % circulaient à une vitesse excessive ou inadaptée et 22 % avaient consommé de l'alcool. Parmi les autres facteurs identifiés figurent l'inattention (11 %), l'usage de stupéfiants (9 %), la priorité (9 %) et enfin le dépassement dangereux (6 %).

Au total, 37 % des tués le sont de nuit et 47 % des tués le sont dans un accident sans tiers.

Sur autoroute

Parmi les 117 personnes tuées sur autoroute, 29 % avaient entre 18 et 34 ans et 33 % entre 55 et 74 ans.

Concernant les moyens de déplacement, 62 % des personnes tuées étaient en VT, 17 % en VU ou PL et 7 % à 2RM. 10 % étaient des piétons.

Parmi les PR d'accidents mortels, 18 % circulaient à une vitesse excessive ou inadaptée, 14 % étaient victimes de somnolence et enfin 13 % étaient sous l'emprise de l'alcool.

Mortalité et niveaux de ruralité

Parmi les 1 891 décès dans les communes rurales, 703 décès ont eu lieu dans des bourgs ruraux, 968 dans des communes à habitat dispersé et 220 dans des communes à habitat très dispersé.

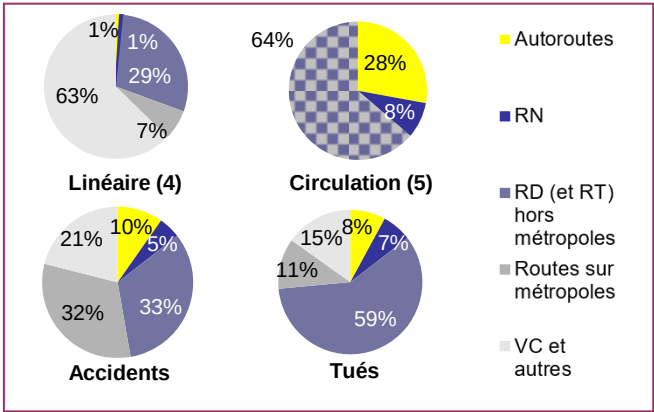
Le réseau routier en France métropolitaine

Longueur de réseau (km) au 01/01/2025		
Réseau routier nat.	Autoroutes, dont :	12 505
	Autoroutes concédées	9 176
	Autoroutes interurbaines	1 854
	Autoroutes et voies rapides urbaines	1 475
	Routes nationales, dont :	8 284
	Routes nationales interurbaines à caractéristiques autoroutières	2 795
	Autres routes nationales	5 489
	Routes départementales et territoriales	377 326
	Routes sur le territoire des métropoles urbaines, dont : (1)	87 822
	Routes métropolitaines (2)	7 264
	Voies communales (3)	80 558
	Voies communales hors territoire des métropoles urbaines	816 054
	Ensemble	1 301 991

(1) Hors RD non transférées aux métropoles au 1er janvier 2023
(2) Chiffres au 01/01/2024 (3) Chiffres de 2025 établis selon de nouvelles modalités de recensement fondées sur les référentiels IGN

80 % des routes nationales sont **hors agglomération**,
78 % des routes départementales et 63 % des voies communales (*Estimation PTV pour la DSR, 2017*)

Répartition (%) du linéaire, de la circulation (véh.km), des accidents corporels et des tués selon le réseau



(4) Linéaire : RD = Ensemble des RD dont métropoles
(5) Circulation : RN = RN sans RT, données SDES provisoires
Sources : SDES, 2025, Cerema, DGCL

Accidentalité selon la catégorie de route en France métropolitaine en 2025

BAAC 2025	Accidents corporels	Tués
AUTOROUTES		
Autoroutes	5 058	259
Total	5 058	259
AGGLOMERATIONS hors Autoroutes		
Routes nationales	457	23
Routes départementales hors territoire des métropoles urbaines et routes territoriales de Corse	6 326	384
Routes sur le territoire des métropoles urbaines	15 364	284
Voies communales hors territoire des métropoles urbaines	9 070	314
Autres voies	477	26
Total	31 694	1 031
HORS AGGLOMERATIONS hors Autoroutes		
Routes nationales	1 978	193
Routes départementales hors territoire des métropoles urbaines et routes territoriales de Corse	10 672	1 540
Routes sur le territoire des métropoles urbaines	1 073	85
Voies communales hors territoire des métropoles urbaines	1 241	144
Autres voies	121	11
Total	15 085	1 973
ENSEMBLE DES RESEAUX		
Autoroutes	5 058	259
Routes nationales (ou territoriales)	2 435	216
Routes départementales hors territoire des métropoles urbaines et routes territoriales de Corse	16 998	1 924
Routes sur le territoire des métropoles urbaines	16 437	369
Voies communales (hors métropoles urbaines)	10 311	458
Autres voies	598	37
Ensemble des réseaux	51 837	3 263

En 2025, le réseau routier de France métropolitaine représente 1,3 million de kilomètres¹. La gestion des divers types de voies évolue. La concession des autoroutes intervient soit au stade de la construction d'une autoroute neuve, soit pour mettre en œuvre la transformation d'une route nationale en autoroute comme la RN 10 ou certains tronçons de la RCEA (Route Centre Europe Atlantique). Pour ce qui concerne les routes nationales, en 1972 l'acte I de la décentralisation a transféré 53 000 km de routes nationales secondaires aux départements, puis en 2006 l'acte II, 17 000 km. Depuis la loi MAPTAM en 2014, les métropoles urbaines ont repris en gestion les routes départementales sur leur territoire ainsi que les voies communales des communes de leur territoire. En 2021, la Collectivité Européenne d'Alsace et l'Eurométropole de Strasbourg ont repris en gestion les routes nationales sur toute l'Alsace et les autoroutes non concédées A35, A352 et A36 qui conservent leur statut autoroutier (l'Etat conserve le pouvoir de police de la circulation), et donc leur dénomination. En 2022, la loi 3DS permet des transferts plus larges de voiries, entre collectivités, ou du réseau national non concédé vers les collectivités.

Le trafic et l'accidentalité d'un réseau ne sont pas corrélés à son linéaire. Les autoroutes correspondent au réseau le plus sûr, avec une séparation centrale entre les flux de circulation et des carrefours dénivelés. Elles ne constituent que 1 % du réseau routier, mais portent 28 % de la circulation routière et n'enregistrent que 8 % des tués. De manière générale, le réseau routier national (autoroutes et routes nationales) représente 2 % du réseau pour 36 % du trafic et 15 % des tués². Les routes départementales représentent 29 % du linéaire de réseau, pour 33 % des accidents enregistrés et 59 % des tués. Le réseau géré par les métropoles urbaines concentre 32 % des accidents corporels enregistrés et 11 % des tués, pour seulement 7 % du linéaire.

Les métropoles urbaines évoquées dans cette fiche sont les 22 métropoles d'Aix-Marseille, Bordeaux, Brest, Clermont, Dijon, Grenoble, Lille, Lyon, Metz, Montpellier, Nancy, Nantes, Nice Côte d'Azur, Orléans, Rennes, Rouen, Saint-Etienne, Strasbourg, Toulon, Toulouse, Tours et la Ville de Paris (la Métropole du Grand Paris n'est pas gestionnaire de voirie).

Le linéaire de routes sur ces territoires correspond aux seules voies gérées par les métropoles (hors départementales non transférées). Les chiffres de l'accidentalité corporelle correspondent à l'ensemble des accidents sur le territoire des métropoles hors réseau national et intègrent donc les accidents sur départementales non transférées.

¹ Contre 1,1 million précédemment, suite à une évolution des modalités de recensement de la voirie retenue pour la répartition de la dotation globale de fonctionnement (art. 178 de la loi de finances n°2025-127)
² La modélisation du trafic réalisée par le MTECT ne prévoit pas de décomposition de l'estimation nationale des kilomètres parcourus selon les réseaux routiers, au-delà de la décomposition sur le réseau national.

Indicateurs des gestionnaires de réseaux routiers

Gestionnaires	Directions inter-départementales des routes (DIR) et régions		Sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA)		Départements ¹ CEA ² Collectivité de Corse		Métropoles de droit commun, MAMP ³ , Métropole de Lyon		Communes, CU ⁴ , CA ⁵ , CC ⁶ , EPT ⁷ et Ville de Paris	
T : Tués en 2025 P : part dans mortalité routière en 2025	T	P	T	P	T	P	T	P	T	P
	289		162		1 978		245		530	

Selon le mode de déplacement

Piétons	63	22 %	19	12 %	191	10 %	66	27 %	140	26 %
Cyclistes	3	1 %	0	0 %	146	7 %	19	8 %	64	12 %
Engins de déplacement personnel motorisés	0	0 %			29	1 %	13	5 %	33	6 %
Cyclomotoristes	2	1 %	0	0 %	72	4 %	11	4 %	32	6 %
Motocyclistes	59	20 %	14	9 %	356	18 %	56	23 %	83	16 %
Occupants de voitures	135	47 %	103	64 %	1 069	54 %	74	30 %	150	28 %
Occupants de véhicules utilitaires	16	6 %	8	5 %	69	3 %	1	0 %	13	2 %
Occupants de poids lourds	11	4 %	14	9 %	16	1 %	0	0 %	1	0 %
Transports en commun	0	0 %	4	2 %	3	0 %	1	0 %	1	0 %
Voitures	0	0 %	0	0 %	9	0 %	2	1 %	0	0 %
Quads et tracteurs agricoles	0	0 %	0	0 %	12	1 %	2	0 %	11	2 %
Autres	0	0 %	0	0 %	6	0 %	0	1 %	2	0 %

Selon l'âge

0-13 ans	5	2 %	5	3 %	32	2 %	2	1 %	14	3 %
14-17 ans	3	1 %	2	1 %	78	4 %	14	6 %	33	6 %
18-24 ans	40	14 %	27	17 %	341	17 %	46	19 %	65	12 %
25-34 ans	67	23 %	21	13 %	286	14 %	35	14 %	50	9 %
35-44 ans	31	11 %	18	11 %	225	11 %	24	10 %	53	10 %
45-54 ans	34	12 %	24	15 %	265	13 %	24	10 %	46	9 %
55-64 ans	49	17 %	29	18 %	217	11 %	38	16 %	62	12 %
65-74 ans	28	10 %	17	10 %	235	12 %	15	6 %	81	15 %
75-84 ans	22	8 %	12	7 %	192	10 %	31	13 %	84	16 %
85 ans et plus	10	3 %	7	4 %	107	5 %	16	7 %	42	8 %

Selon le sexe :

Hommes	220	76 %	121	75 %	1 547	78 %	188	77 %	402	76 %
Femmes	69	24 %	41	25 %	431	22 %	57	23 %	128	24 %

Type de route

Autoroutes	93	32 %	159	98 %	6	0 %	0	0 %	0	0 %
Routes hors agglomération	179	62 %	3	2 %	1 551	78 %	80	33 %	145	27 %
Agglomération	17	6 %	0	0 %	421	21 %	165	67 %	385	73 %

Type de victimes

Conducteurs	186	64 %	97	60 %	1 522	77 %	159	65 %	347	65 %
Passagers	40	14 %	46	28 %	265	13 %	20	8 %	43	8 %
Conducteurs novices	29	10 %	13	8 %	199	10 %	18	7 %	31	6 %
Non ou mal ceinturés*	26	16 %	25	19 %	226	19 %	28	35 %	50	31 %

Type d'accident

Avec piéton	63	22 %	19	12 %	195	10 %	68	28 %	140	26 %
Véhicule seul sans piéton	82	28 %	58	36 %	866	44 %	80	33 %	279	53 %
2 véhicules, sans piéton	105	36 %	56	35 %	802	41 %	84	34 %	100	19 %
3 véhicules ou +, sans piéton	39	13 %	29	18 %	115	6 %	13	5 %	11	2 %

Dans un accident impliquant un conducteur

novice	60	21 %	35	22 %	414	21 %	50	20 %	75	14 %
avec alcool illégal ou positif aux stupéfiants*	91	32 %	40	24 %	732	37 %	95	39 %	205	39 %
avec alcool illégal*	67	23 %	23	14 %	600	30 %	63	26 %	153	29 %
positif aux stupéfiants*	49	17 %	27	17 %	281	14 %	56	23 %	99	19 %
avec attention perturbée ou téléphone	33	11 %	19	12 %	233	12 %	84	34 %	91	17 %
fatigué ou ayant eu un malaise	47	16 %	39	24 %	280	14 %	49	20 %	103	19 %
de VU ou de PL	106	37 %	70	43 %	433	22 %	34	14 %	78	15 %

* Estimation sur l'ensemble de la mortalité à partir des personnes pour lesquelles l'information est renseignée. Pour la ceinture, les pourcentages se rapportent aux usagers des véhicules soumis à l'obligation de ceinture.

En 2025, 59 tués l'ont été dans un accident sur un réseau avec un gestionnaire non décrit ici (parkings commerciaux, ports, etc.).

¹ au sens de collectivités territoriales

² Collectivité européenne d'Alsace

³ Métropole d'Aix-Marseille-Provence et communes gestionnaires dans son ressort

⁴ communautés urbaines

⁵ communautés d'agglomération

⁶ communautés de communes

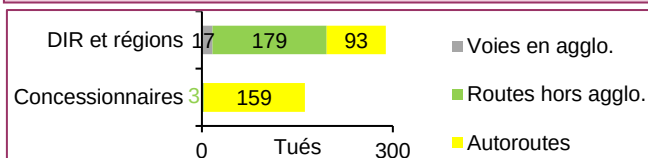
⁷ établissements publics territoriaux

Le réseau routier national (DIR, régions et concessionnaires)

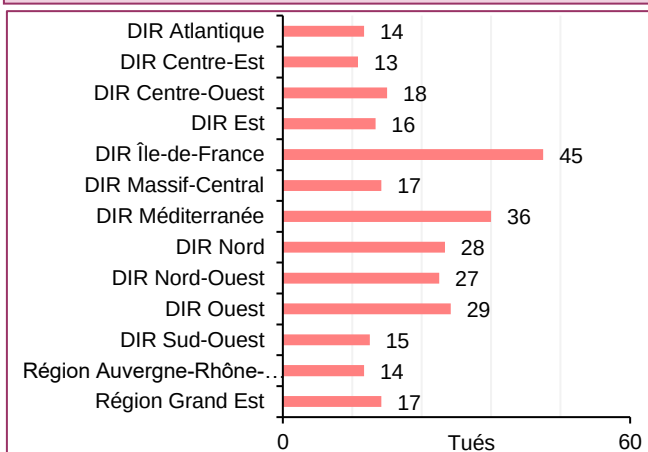
En 2025, 451 personnes sont décédées lors d'un accident sur le réseau routier national (RRN)¹. Ce bilan correspond à 14 % des personnes tuées en France métropolitaine.

Au total, 72 % des décès (326) interviennent sur une voie à caractéristiques autoroutières (VCA)², concédée ou non.

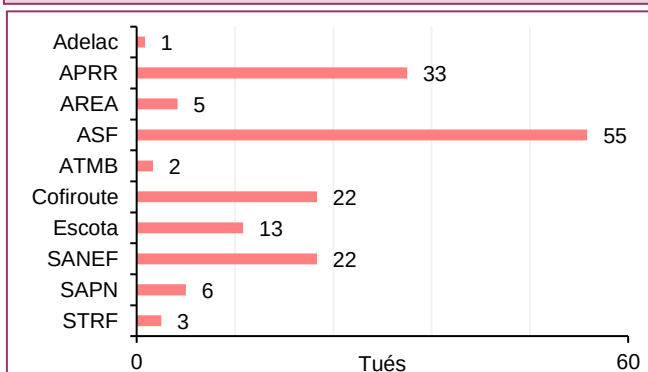
Nombre de tués en 2025 sur le RRN selon le milieu et le type de gestionnaire de voirie



Nombre de tués en 2025 sur le RRN géré par des services déconcentrés ou décentralisés

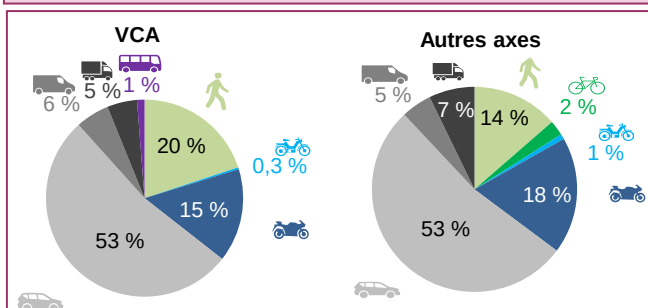


Nombre de tués en 2025 sur le RRN géré par une société concessionnaire



Seuls les concessionnaires comptant des tués sont présentés.

Répartition des tués par mode de déplacement sur le RRN en 2025 selon le type de voie



Intégré au réseau transeuropéen de transport (RTE-T), le RRN est composé d'autoroutes et de routes aux profils variés. En 2025, la gestion de certains tronçons est confiée à titre expérimental aux régions Auvergne-Rhône-Alpes et Grand-Est.

Ainsi, au 1^{er} janvier 2025, le RRN représente 2 % du réseau routier en France métropolitaine⁴. 62 % des voies de ce réseau sont des VCA.

Des jeunes usagers en VT impliqués

En 2025, les usagers en VT âgés de 25 à 34 ans, sont les plus touchés par la mortalité sur le RRN : 40 tués, soit 9 % des individus tués concernés. Sur les VCA, les usagers les plus tués sont ceux en VT âgés de 18 à 24 ans : 32 tués, soit 10 % des tués concernés.

Sur le RRN, les présumés responsables (PR) d'accidents mortels les plus désignés sont les usagers en VT âgés de 25 à 34 ans : 60 PR parmi 450. Il en est de même sur les VCA : 43 PR parmi 322.

200 tués non PR sont comptés sur le RRN dont 156 sur les VCA. Les usagers en VT âgés de 18 à 24 ans restent les plus tués : 20 tués dont 18 sur les VCA.

Une mortalité sous influence urbaine

En 2025, 17 personnes sont tuées sur les 8 % du RRN se situant en agglomération. Or, en tenant compte de l'étalement urbain, 9 tués sur le RRN sur 10 se trouvent dans l'aire d'attraction d'une ville⁵.

Sur le RRN, 36 % des tués sont dans les huit aires d'attraction peuplées de plus d'un million d'habitants au 1^{er} janvier 2023. Avec 68 tués, l'aire d'attraction de Paris comprend quant à elle 42 % de ces tués.

Sur les VCA, 40 % des individus tués sont dans ces huit aires d'attraction. Avec 54 tués, l'aire d'attraction de Paris comprend quant à elle 41 % de ces tués.

Des périodes mortelles

En 2025, la tranche horaire avec le plus de décès est celle de 16 h à 19 h : 80 tués contre 38 tués de 5 h à 7 h. Cette période correspond aussi à un pic sur les VCA : 56 tués contre 30 tués de 5 h à 7 h.

Juillet est le mois avec le plus de décès sur le RRN : 53 tués, soit deux fois plus qu'en février qui comprend 26 tués. Sur les VCA, c'est en novembre que sont comptés le plus de tués : 38 tués, soit deux fois plus qu'en avril qui comprend 19 tués.

¹ Réseau routier traversant la France métropolitaine et géré par les directions interdépartementales des routes (DIR), les régions (collectivités) ou les concessionnaires. Définition au 1^{er} janvier 2025.

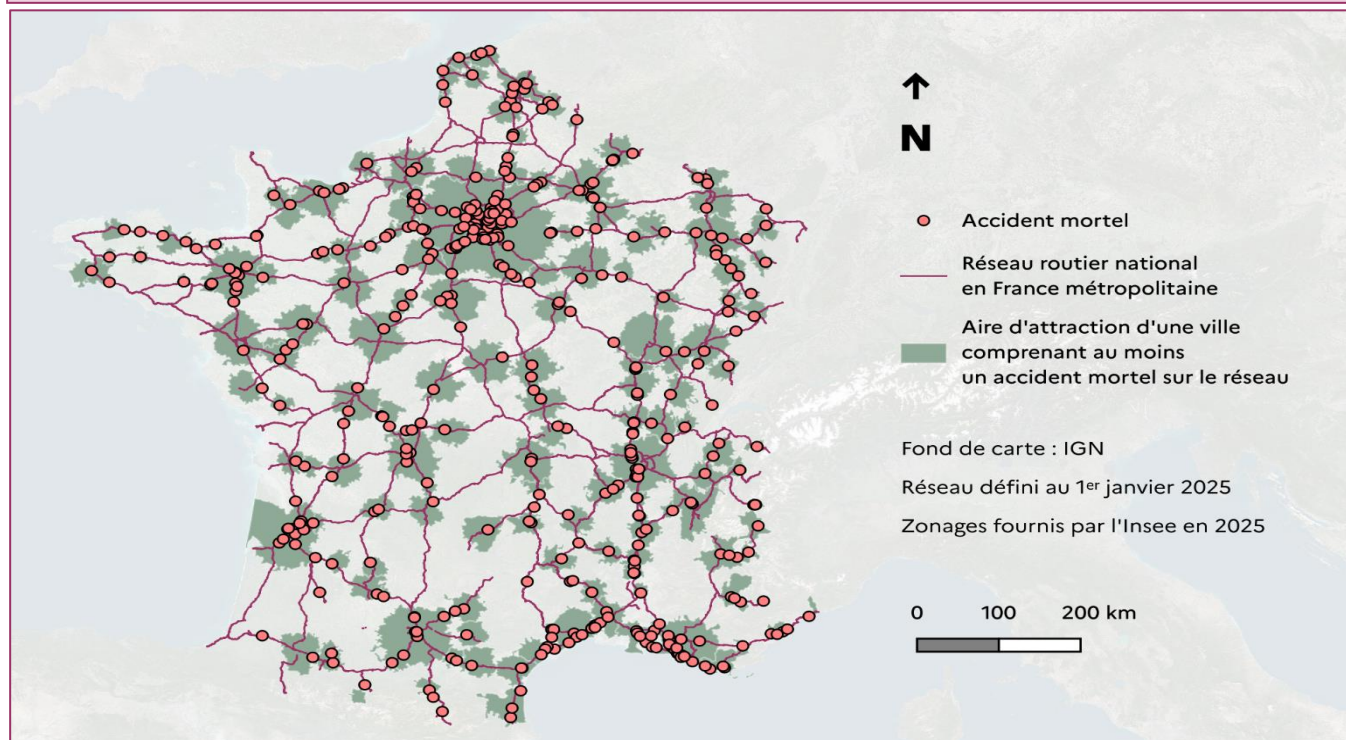
² Voies rapides à chaussées séparées et échangeurs dénivelés.

³ Collectivités territoriales à compétences départementales.

⁴ SDES. (2025). *Bilan annuel des transports en 2024*.

⁵ Insee. (2020, 10 oct.). « En France, neuf personnes sur dix vivent dans l'aire d'attraction d'une ville », *Insee Focus*, 211. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4806694>

Localisation des accidents mortels sur le réseau routier national de la France métropolitaine en 2025



Indicateurs typologiques des accidents du réseau routier national de la France métropolitaine en 2025

Part des accidents...	RN hors agglomération		RN en agglomération		Autoroutes
	Chaussées séparées	Bi-directionnelle	≤ 5000 hab.	> 5000 hab.	
... à un seul véhicule (sans piéton)	30%	25%	32%	13%	24%
... à 2 véhicules (sans piéton)	45%	59%	46%	63%	52%
... à 3 véhicules ou plus (sans piéton)	21%	14%	5%	11%	21%
... avec au moins un...					
... piéton	4%	2%	17%	12%	2%
... vélo	0%	2%	3%	6%	0%
... 2RM léger	3%	4%	14%	10%	6%
... 2RM lourd	17%	20%	8%	23%	24%
... VT	85%	84%	79%	81%	84%
... poids lourd	16%	16%	5%	9%	14%
... « collision frontale »	3%	24%	11%	5%	1%
... de type...					
... « par le côté »	13%	20%	19%	28%	17%
... « autres collisions »	54%	31%	38%	54%	58%
... en intersection*	7%	23%	33%	43%	4%
... avec un virage**	15%	25%	25%	24%	16%
... avec état de la chaussée non sec**	24%	19%	22%	16%	19%
... de nuit	41%	32%	46%	41%	38%
... avec profil non plat**	18%	24%	35%	19%	16%
... avec un obstacle dur heurté par l'un des véhicules	35%	29%	37%	17%	31%
Nombre total de tués	77	80	4	13	252

2RM légers : cyclomoteurs, motos légères (motos et scooters de moins de 125 cm³)

2RM lourds : motos lourdes (motos > 125 cm³ et scooters > 125 cm³, side-cars)

* : le passage à niveau n'est pas comptabilisé comme étant en intersection

** : dans l'un des lieux décrits

Lors du projet GSIR (gestion de la sécurité des infrastructures routières), chaque gestionnaire du RRIE français a sectionné son réseau. Ainsi le RRIE est divisé en 2822 sections. Chaque section est qualifiée par sa catégorie de route, son milieu et son profil en travers. La population des agglomérations correspond à la population de référence au 1^{er} janvier 2022 des unités urbaines (UU) comprenant

Des agents à protéger

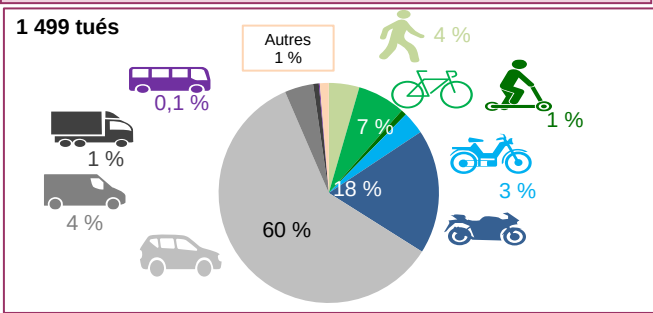
En 2025, 2 agents de DIR ont été tués et 15 blessés⁶. Sur 10 ans, ce sont 8 agents tués et 152 blessés. Le personnel des concessionnaires compte cette année 13 blessés. Sur 10 ans, ce sont 8 salariés tués et 140 blessés.

Source : Ministère des transports (2026). Données accidents en intervention sur le RRN (série 2016-2025).

Les réseaux routiers départementaux

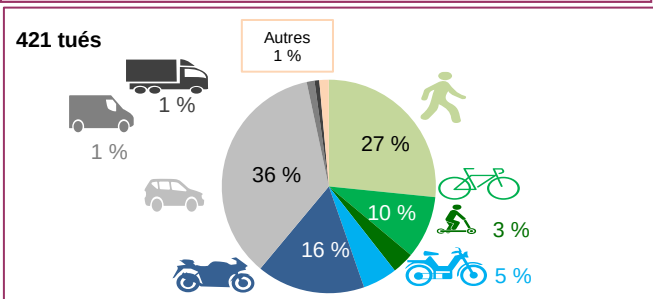
En 2025, 1 978 personnes sont décédées sur les routes gérées par les conseils départementaux (RD)¹, soit 61 % des tués en France métropolitaine.

Répartition des personnes tuées sur les RD hors agglomération et non-autoroutier en 2025 selon le mode de déplacement



	Marché	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	Autres	Total
Tués	65	102	12	48	265	863	61	33	1 449

Répartition des personnes tuées sur les RD en agglomération en 2025 selon le mode de déplacement



	Marché	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	Autres	Total
Tués	112	40	14	22	69	150	5	9	421

Une mortalité proche des villes

En 2025, 421 personnes sont tuées sur les RD en agglomération. Or, en tenant compte de l'étalement urbain, 8 tués sur les RD sur 10 se trouvent dans l'aire d'attraction d'une ville².

Le risque des jeunes adultes en VT

Sur les RD, les présumés responsables (PR) d'accidents mortels les plus présents sont les usagers en VT âgés de 18 à 24 ans : 299 PR parmi 1 944.

En 2025, 240 jeunes adultes de 18-24 ans occupants de VT sont décédés, ce qui représente 12 % de la mortalité sur RD.

Parmi les 677 tués non PR, 73 tués étaient âgés de 18 à 24 ans et occupants de VT.

Des périodes mortelles

En 2025, la tranche horaire la plus meurtrière est de 16 h à 19 h : 414 tués contre 109 tués de 5 h à 7 h.

Août est le mois au plus fort bilan, 207 tués, alors que janvier ne compte que 105 tués.

Vitesse et alcool

Entre 2023 et 2025, 1 264 PR d'accidents mortels sont recensés sur les RD. Chez ces PR, les principaux facteurs d'accident sont la vitesse (31 %), l'alcool (23 %) et l'inattention-distraction³ (12 %).

L'état de la surface est déclaré normal dans 80 % des accidents mortels et mouillé dans 19 % des cas.

Indicateurs typologiques des accidents du réseau routier départementaux de la France métropolitaine en 2025

Part des accidents...	RD hors agglomération		RD en agglomération		Autoroutes
	Chaussées séparées	Bi-directionnelles	≤ 5000 hab.	> 5000 hab.	
... à un seul véhicule (sans piéton)	33%	41%	31%	12%	37%
... à 2 véhicules (sans piéton)	49%	51%	51%	61%	43%
... à 3 véhicules ou plus (sans piéton)	13%	6%	3%	5%	17%
... avec au moins un...	... piéton	5%	2%	15%	3%
	... vélo	3%	7%	12%	0%
	... 2RM léger	3%	3%	4%	0%
	... 2RM lourd	18%	21%	17%	14%
	... VT	86%	76%	72%	83%
... poids lourd	6%	5%	3%	3%	11%
... « collision frontale »	6%	21%	14%	9%	0%
... de type...	... « par le côté »	18%	20%	27%	11%
	... « autres collisions »	43%	18%	28%	51%
... en intersection*	20%	24%	40%	49%	14%
... avec un virage**	23%	38%	29%	17%	31%
... avec état de la chaussée non sec**	24%	21%	17%	18%	17%
... de nuit	42%	35%	34%	34%	40%
... avec profil non plat**	21%	29%	24%	22%	23%
... avec un obstacle dur heurté par l'un des véhicules	39%	35%	30%	16%	49%
Nombre total de tués	74	1 432	231	190	6

2RM légers : cyclomoteurs, motos légères (motos et scooters de moins de 125 cm³)
2RM lourds : motos lourdes (motos > 125 cm³ et scooters > 125 cm³, side-cars)
* : le passage à niveau n'est pas comptabilisé comme étant en intersection
** : dans l'un des lieux décrits

¹ Réseaux routiers traversant la France métropolitaine et gérés par des établissements à compétences départementales. Définition au 1er janvier 2025. Sont exclues du propos les voies gérées par la Ville de Paris et la Métropole de Lyon.
² Insee. (2020, 10 oct.). « En France, neuf personnes sur dix vivent dans l'aire d'attraction d'une ville », Insee Focus, 211. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4806694>

Indicateurs de sécurité routière sur le réseau routier géré par les départements

		Tués 2025				Lin. (km) ²			Tués 2025				Lin. (km) ²
		Total	à pieds	en 2RM	en VT				Total	à pieds	en 2RM	en VT	
01	Ain	42	5	8	25	4 635	53	Mayenne	12	0	2	10	3 873
02	Aisne	37	1	10	22	5 669	54	Meurthe-et-Moselle	22	5	1	10	3 352
03	Allier	16	3	2	9	5 544	55	Meuse	13	0	3	10	3 647
04	Alpes-de-Haute-Pce	21	0	8	8	2 527	56	Morbihan	22	1	7	7	4 296
05	Hautes-Alpes	10	3	3	3	1 948	57	Moselle	21	6	2	12	4 106
06	Alpes-Maritimes	15	1	6	3	1 722	58	Nièvre	16	3	2	7	4 547
07	Ardèche	16	2	3	9	3 809	59	Nord	37	2	9	24	4 664
08	Ardennes	9	1	2	5	3 392	60	Oise	29	4	6	16	4 156
09	Ariège	11	0	3	4	2 720	61	Orne	16	0	1	10	6 115
10	Aube	22	1	1	18	4 596	62	Pas-de-Calais	35	5	5	18	6 345
11	Aude	38	1	12	18	4 401	63	Puy-de-Dôme	24	3	6	12	7 184
12	Aveyron	19	2	3	11	6 130	64	Pyrénées-Atlantiques	18	1	6	8	4 631
13	Bouches-du-Rhône	7	0	3	2	2 943	65	Hautes-Pyrénées	7	0	1	4	3 067
14	Calvados	29	6	6	14	5 817	66	Pyrénées-Orientales	17	4	4	7	2 326
15	Cantal	6	0	0	4	4 058	67	Bas-Rhin	20	3	3	12	6 470
16	Charente	19	1	4	12	5 425	68	Haut-Rhin	28	3	5	16	
17	Charente-Maritime	31	3	4	19	6 430	6AE	CE d'Alsace	48	6	8	28	6 470
18	Cher	16	0	5	9	4 803	69D	Rhône	22	2	8	8	2 911
19	Corrèze	13	1	2	9	4 807	69M	Métropole de Lyon	26	9	7	4	4 700
2A	Corse-du-Sud	10	0	2	6	4 453	70	Haute-Saône	12	0	1	8	3 488
2B	Haute-Corse	14	0	4	10		71	Saône-et-Loire	28	0	3	19	5 481
21	Côte-d'Or	13	1	2	9	5 866	72	Sarthe	27	2	3	19	4 433
22	Côtes-d'Armor	22	1	1	14	4 673	73	Savoie	19	0	5	6	3 183
23	Creuse	3	0	2	1	4 553	74	Haute-Savoie	30	4	12	13	2 995
24	Dordogne	25	2	3	15	5 187	75	Paris	32	13	13	0	1 700
25	Doubs	22	1	6	14	3 799	76	Seine-Maritime	26	3	8	10	6 067
26	Drôme	23	3	5	11	4 291	77	Seine-et-Marne	44	4	7	26	4 751
27	Eure	22	1	5	14	4 419	78	Yvelines	17	4	4	6	1 610
28	Eure-et-Loir	19	0	4	12	7 854		Seine et Yvelines Voorie	27	6	10	7	1 969
29	Finistère	29	5	4	14	3 537	79	Deux-Sèvres	19	1	4	11	4 134
30	Gard	40	6	14	17	4 584	80	Somme	29	2	4	21	4 552
31	Haute-Garonne	37	3	11	18	6 452	81	Tarn	18	2	6	7	4 332
32	Gers	13	1	1	8	3 780	82	Tarn-et-Garonne	13	1	2	9	2 650
33	Gironde	32	0	6	23	6 744	83	Var	38	5	13	15	3 027
34	Hérault	32	6	9	14	4 678	84	Vaucluse	26	1	10	8	2 440
35	Ille-et-Vilaine	25	2	5	14	4 889	85	Vendée	29	5	5	17	4 811
36	Indre	15	0	1	12	5 142	86	Vienne	32	4	3	19	4 912
37	Indre-et-Loire	19	2	3	11	3 832	87	Haute-Vienne	9	0	2	7	4 105
38	Isère	26	1	5	14	4 878	88	Vosges	21	3	1	13	3 290
39	Jura	20	1	9	6	3 636	89	Yonne	18	1	5	11	5 041
40	Landes	25	0	5	18	4 425	90	Territoire de Belfort	6	2	1	2	562
41	Loir-et-Cher	22	1	3	16	3 603	91	Essonne	14	2	6	3	1 455
42	Loire	9	2	2	3	3 367	92	Hauts-de-Seine	10	2	6	1	360
43	Haute-Loire	8	1	2	3	3 474	93	Seine-Saint-Denis	7	5	0	1	385
44	Loire-Atlantique	42	4	9	26	4 329	94	Val-de-Marne	13	4	4	2	411
45	Loiret	16	1	2	12	3 842	95	Val-d'Oise	15	6	4	4	1 170
46	Lot	11	0	4	7	4 209	971	Routes Guadeloupe	9	1	6	1	938
47	Lot-et-Garonne	22	1	5	14	3 071	972R	CT de Martinique	17	3	6	8	605
48	Lozère	5	0	3	2	2 319	973R	CT de Guyane	17	2	9	3	403
49	Maine-et-Loire	30	2	4	19	5 046	974	La Réunion	6	1	3	1	736
50	Manche	35	5	10	12	7 859	976D	Mayotte	2	1	0	0	145
51	Marne	152	16	2	14	4 336							
52	Haute-Marne	72	16	0	13	4 127							

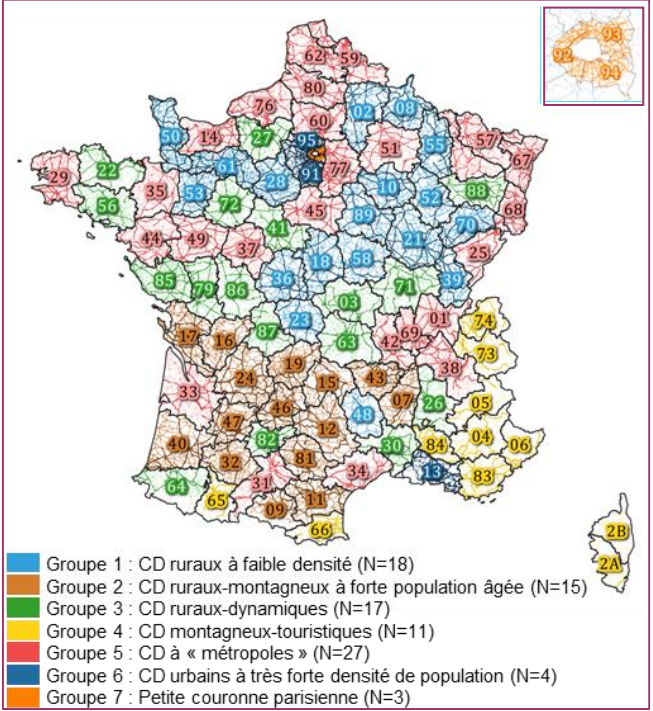
Collectivités départementales Collectivités à statut particulier Syndicats mixtes ouverts

Le tableau recense les effectifs déclarés uniquement sur les routes départementales de chaque ressort. Ici, les routes territoriales corses sont considérées. Linéaires routiers totaux définis au 31 décembre 2024 (SDES, 2026).

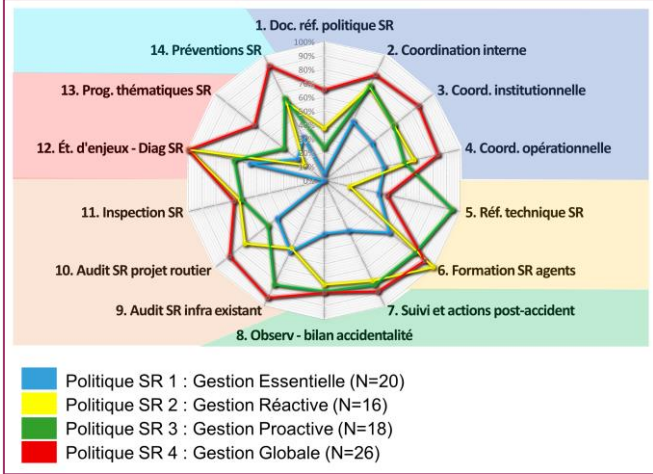
Politiques Départementales de Sécurité Routière (PDSR)

Pilotage	Cerema et Université Gustave Eiffel
Equipe	L. Carnis, V. Ledoux, B. Hiron, G. Saint Pierre, F. Vanco, A. Zoubir
Partenaires	Association des Départements de France, conseils départementaux de l'Essonne et de la Côte d'Or
Méthodologie	Classifications typologiques des contextes territoriaux et des politiques de sécurité routière
Périmètre	France métropolitaine (2007-2017)
Mots clés	Routes départementales, politiques publiques locales, hors-agglomération, conseils départementaux

Classification des contextes d'intervention des Conseils Départementaux selon leur cluster PDSR d'appartenance



Démarche et mesures SR déployées par les CD selon leur type de politique locale adoptée



La sécurité routière au niveau départemental constitue un enjeu fort et récurrent. En 2025, sur le seul réseau routier géré par les conseils départementaux (CD), on dénombrait 1 978 morts, soit 61 % de la mortalité routière annuelle totale. Cette étude avait donc pour objectif de mieux comprendre les disparités territoriales en matière d'accidentalité routière hors agglomération entre départements et de documenter les politiques locales menées par les CD.

Méthodologie

Cette recherche s'est appuyée sur un questionnaire national et des enquêtes de terrain auprès des CD, la mobilisation de bases de données socio-économiques, démographiques, d'infrastructures et d'accidentalité, ainsi que sur une modélisation statistique avancée portant sur la mortalité routière et permettant d'évaluer l'interaction entre les contextes départementaux, les stratégies locales et les mesures nationales. Elle a notamment collecté des données sur l'organisation de la politique locale de sécurité routière, les moyens affectés et les modalités opérationnelles de mis en œuvre.

Des typologies de départements ont ainsi été créées, permettant de caractériser les spécificités territoriales des contextes d'intervention et les politiques menées.

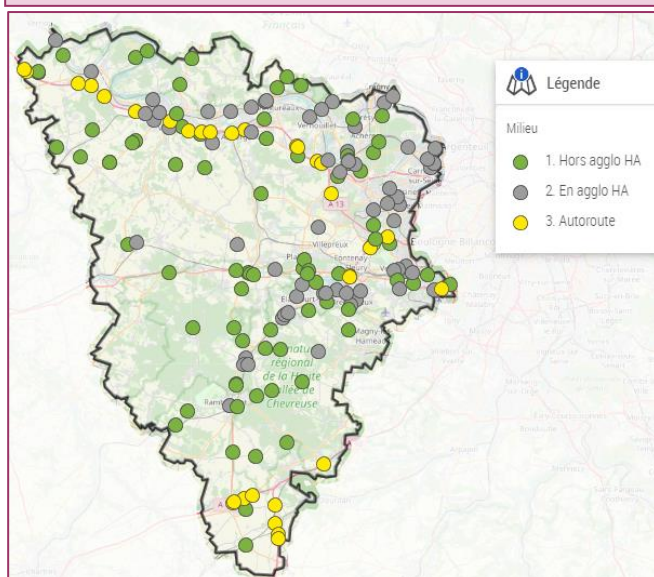
Résultats clés

- 7 catégories de départements ont été identifiées, selon leur contexte d'intervention, allant des départements très urbains ou urbains à forte densité de population, aux départements ruraux à faible densité ou ruraux-montagneux à forte part de population âgée. Cette catégorisation permet de comparer des CD aux contextes d'action similaires.
- La modélisation montre l'existence de 4 stratégies distinctes de gestion de la sécurité routière (**essentielle, réactive, proactive et globale**), dont les caractéristiques concernent la programmation, les modalités d'intervention opérationnelles, le suivi et l'évaluation. On observe que les CD adoptant des politiques pro-actives ou globales mobilisent un éventail plus large de leviers, notamment en matière de prévention comportementale et d'évaluation des mesures prises.
- Il n'existe pas de modèle de gestion unique qui s'imposerait comme standard à l'ensemble des CD. Les politiques menées doivent être adaptées au contexte local d'intervention.
- Seuls 26 % des CD appliquent actuellement la stratégie identifiée comme optimale à leur contexte, suggérant une marge d'amélioration significative en adaptant la stratégie aux spécificités locales.
- Les performances locales de sécurité routière dépendent de stratégies locales, qui sont renforcées par des mesures nationales, comme la politique de contrôle, soulignant les enjeux de coopération entre différents niveaux d'intervention.

Étude de l'accidentalité dans le département des Yvelines

Equipe	Cerema (Axel Rimbaud)
Achèvement	Juin 2025
Méthodologie	Exploitation des bases de données des accidents corporels (BAAC)
Périmètre	Département des Yvelines, 2019-2023
Mots clés	Étude d'enjeux, LCAC, BAAC

Répartition des accidents mortels par milieu



Facteurs d'accident usagers dans les accidents avec un usager de 2RM en circulation inter-files

Facteur	Part des facteurs chez les usagers de 2RM	Part des facteurs chez les usagers de VT ou VU
Vitesse	44%	1%
Inattention	18%	17%
Dépassement dangereux	11%	0%
Changement de file	8%	52%
Autre cause	19%	30%

Lieux de concentration d'accidents corporels



Recherche de LCAC via deux méthodes différentes (Cerema)

Le département des Yvelines est le 8^{ème} département le plus peuplé, même si une part majeure de sa surface est constituée de forêts et de terres agricoles (respectivement 30 % et 42 %).

Étude d'enjeux

Dans le département des Yvelines, 9 enjeux principaux ont été identifiés et hiérarchisés lors de l'étude, et notamment que :

- les usagers de 2RM représentent 1 % des déplacements internes au département et 26 % des tués (contre 24 % nationalement) ;
- les 18-24 ans et les 65 ans et plus sont les classes d'âge plus souvent présumées responsables (PR) d'accidents mortels par million de kilomètres parcourus avec respectivement 23 et 20 PR/Mkm ;
- le nombre de tués dans un accident impliquant l'usage de l'alcool ou de stupéfiants a doublé entre 2010-2018 (5 tués/an) et 2019-2023 (10 tués/an) ;
- le nombre de tués dans un accident impliquant au moins une personne effectuant un trajet lié au travail est de 33 en 2023 (63 % des tués).

Approfondissements

L'étude a notamment analysé plus en détail les accidents impliquant spécifiquement d'une part des usagers de 2RM, et d'autre part les jeunes de 14 à 24 ans. Il s'agit ici d'identifier des situations particulièrement accidentogènes dans les Yvelines, ainsi que des pistes d'actions pour y remédier.

La part d'usagers de 2RM impliqués dans un accident circulant entre deux files est plus importante dans les Yvelines (19 %) que dans les départements similaires (7 %). Dans ces accidents, les principaux facteurs chez les usagers de 2RM sont la vitesse (44 %) et l'inattention (18 %), tandis que pour les usagers de VT ou de VU, il s'agit des changements de file (52 %) et de l'inattention (17 %).

Les jeunes sont plus souvent passagers dans les Yvelines (52 % pour les 14-17 ans et 28 % pour les 18-24 ans) que dans les départements à très forte densité de population (41 % pour les 14-17 ans et 21 % pour les 18-24 ans).

Lieux de concentration d'accidents

En zone urbaine, la recherche de lieux de concentration d'accidents corporels (LCAC) a relevé de petites zones correspondant à une intersection (cf. lieu 3 ci-contre) et des zones plus larges, correspondant à un quartier ou une route (lieux 1, 2).

Au total, 7 lieux de concentration d'accidents ont été identifiés : ils concentrent 10 % des accidents sur 0,3 % de la superficie urbaine des Yvelines.

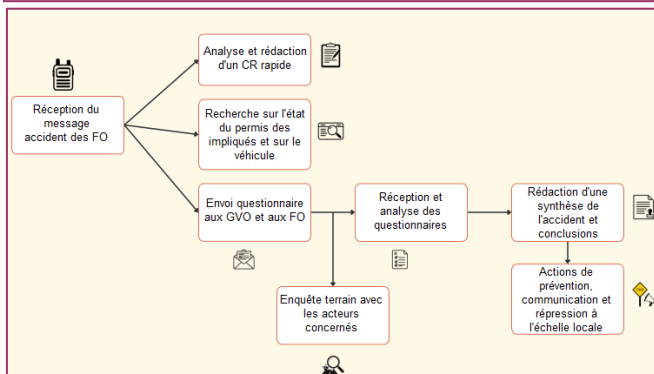
Le lieu 1, qui correspond à la RD 43 sur la commune des Mureaux, représente à lui seul 6 % des blessés enregistrés en agglomération du département.

Enquêtes sur les accidents mortels dans l'Orne

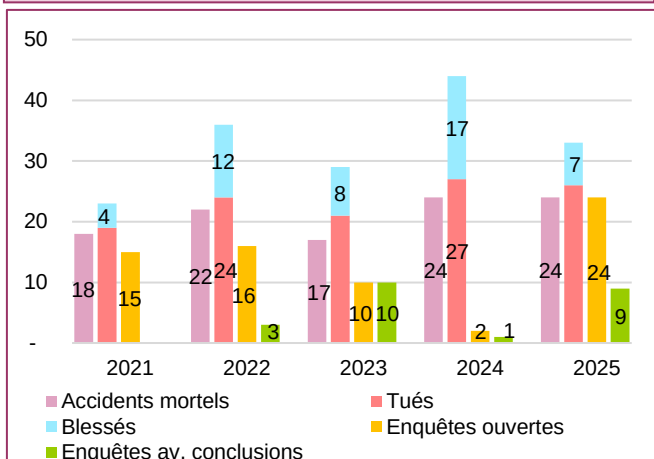
Pilotage	Bureau de la Sécurité Routière et des Droits à Conduire (BSRDC), Préfecture de l'Orne
Équipe	Sophie Madec, Kevin Pierre, Océane Alonso
Périmètre	Département de l'Orne
Mots clés	Enquêtes diagnostic, REAGIR, EPCA, accidents mortels

Les enquêtes « **Réagir par des Enquêtes sur les Accidents Graves et par des Initiatives pour y Remédier** » (REAGIR) ont été mises en place en 1983. Elles se basent sur une approche pluridisciplinaire et mobilisent tous les services publics et organisations concernées (État, collectivités, médecins, FO, associations...), afin d'établir les circonstances de l'accident en recherchant les facteurs. En conclusion, l'enquête propose des mesures de prévention au niveau local et national. Elles ont été remplacées en 2004 par les « **Enquêtes comprendre pour agir** » (EPCA).

Déroulement d'une enquête accident mortel dans l'Orne



Accidents mortels, leurs victimes et les enquêtes préfectorales dans l'Orne entre 2021 et 2025



Objectif des enquêtes

La préfecture de l'Orne ouvre une enquête dès qu'un accident mortel se produit dans le département. Associées aux bilans statistiques départementaux, ces enquêtes constituent le socle de la stratégie de prévention du risque routier de la préfecture.

Concrètement, les enseignements tirés des enquêtes permettent à chaque acteur d'agir dans son domaine de compétence. Les forces de l'ordre (FO) peuvent renforcer leurs contrôles sur les secteurs identifiés comme à risque. Les gestionnaires de voirie (GVO) peuvent aménager les infrastructures pour améliorer la sécurité. Et la préfecture peut adapter sa politique de prévention ou de répression en ciblant les principaux enjeux mis en évidence par les enquêtes.

La méthodologie

Dès la réception d'un message d'accident mortel transmis par les Forces de l'ordre, le BSRDC constitue un **dossier** qui recense les éléments connus de l'accident : date et localisation, premiers éléments recueillis, les FO chargées de l'enquête. De plus, la situation administrative du permis de conduire du conducteur présumé responsable est vérifiée ainsi que les informations relatives au véhicule.

Un **questionnaire** est envoyé aux FO et aux GVO compétents (généralement le Conseil départemental) afin qu'ils complètent les informations manquantes. La plupart des accidents mortels font l'objet d'une **enquête de terrain**, à l'exception des accidents dont la cause identifiée est un malaise (33 % des accidents mortels dans l'Orne en 2025). Cette enquête réunit sur le site de l'accident : les élus concernés, les FO, le ou les gestionnaires de voirie ainsi que les représentants du BSRDC.

Une fois l'enquête terminée, une **synthèse** est rédigée pour répondre aux questions suivantes :

- Qu'a-t-on appris de cette enquête ?
- L'accident aurait-il pu être évité ?
- L'accident aurait-il pu ne pas être mortel ?
- Quelles actions peuvent être envisagées en matière de prévention, de communication ou de répression ?

Quels résultats ?

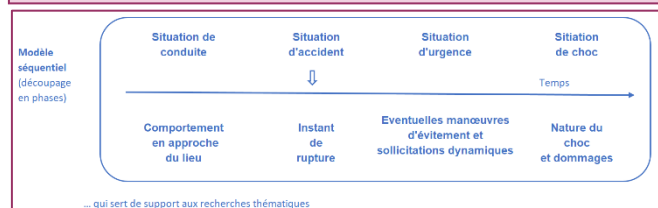
Entre 2021 et 2025, 105 accidents ayant occasionné 117 tués et 48 blessés ont eu lieu dans l'Orne. Parmi ces accidents, 67 ont fait l'objet d'enquêtes, dont 23 ont abouti à des conclusions suivies d'actions de prévention et/ou de répression.

Une route a par exemple fait l'objet de travaux sur le rayon d'un virage, à la suite du décès d'un motocycliste. La vitesse maximale autorisée a été abaissée et des radars ont été mis en place à la suite d'accidents mortels pour lesquels la vitesse avait été identifiée comme un facteur contributif.

Enquêtes diagnostic à la Métropole Européenne de Lille

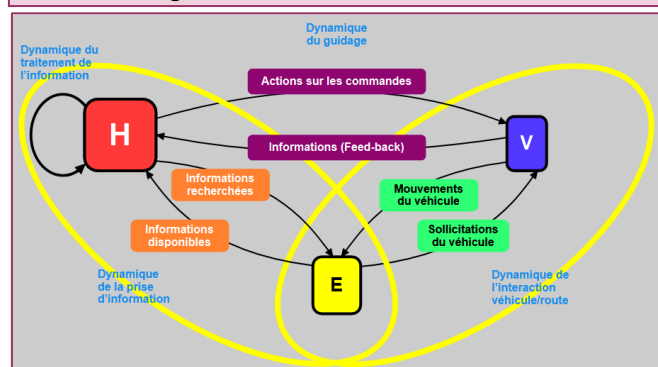
Pilotage	Métropole Européenne de Lille
Équipe	Alexandre Demeester
Périmètre	La métropole Européenne de Lille rassemble 95 communes et plus d'un million d'habitants, 3 600 km de voies métropolitaines (620 km d'aménagements cyclables)
Mots clés	Enquêtes diagnostic, accidents corporels et mortels

Analyse séquentielle de l'accident (méthode INRETS)



Source : INRETS (UGE)

Système de circulation : interactions Homme/Usager – Véhicule - Environnement



Source : Pierre VAN ELSLANDE, INRETS (UGE). Erreurs de conduite et besoins d'aide : une approche accidentologique en ergonomie. Le Travail Humain. 2003; 66 :197-226

Exemple de fiche de signalisation

Localisation

8 accidents du 09/07/2009 au 10/10/2013
2 blessés hospitalisés, 14 blessés non-hospitalisés

Circonstance des accidents : Un occupant de VT tourne à gauche au cédez-le passage, sans s'arrêter dans au moins 4 cas, et heurte ou est heurté par un usager (un cyclo dans 2 cas, un occupant de VT dans 4 cas, un PL dans 2 cas) non détecté ou détecté trop tard. L'usager prioritaire voit la manœuvre et effectue un freinage d'urgence tardif.

Diagnostic/ proposition d'amélioration : Dans 6 cas sur 7, les véhicules n'ont pas franchi complètement la ligne du cédez le passage au moment du choc. La glissière de sécurité pourrait dégrader la visibilité (1). Il est proposé de modifier la glissière de sécurité et de transformer le cédez le passage en stop. Environ un an après le diagnostic, 24 ml de glissières ont été supprimés et un panneau stop est installé (2).

Source : Métropole Européenne de Lille

Objectifs des enquêtes

Les enquêtes diagnostic visent à établir les circonstances d'un accident. Cela permet d'apporter de la connaissance sur l'accidentalité locale en recherchant les facteurs qui ont joué un rôle dans le déroulement de celui-ci. Ces enquêtes ont pour but de proposer des solutions et/ou des mesures de prévention appropriées au niveau local et national pour remédier à chaque facteur d'accident.

Méthodologie

Les enquêtes ne sont pas uniquement déclenchées après un accident mortel, mais postérieurement à **tout accident corporel**.

L'approche utilisée pour analyser les accidents est la méthode INRETS : une **analyse séquentielle** des accidents est réalisée à partir des informations disponibles (données BAAC, plan de l'accident, presse, auditions des impliqués, constatations des forces de l'ordre, etc.). Un schéma et un résumé de l'accident sont produits et celui-ci est géolocalisé.

Pour ce qui concerne la recherche des facteurs d'accidents, la Métropole européenne de Lille (MEL) effectue une **analyse des lieux** (démarche ISRI - Inspection de Sécurité des Routes et Itinéraires) par visite **virtuelle**, complétée d'une visite **sur site pour les accidents mortels**. Les critères de sécurité de la voie sont vérifiés, et s'ils peuvent être améliorés, une « fiche signalisation » est créée.

Une **analyse des accidents** est faite sur le carrefour ou le tronçon où s'est produit l'accident. Une recherche d'accidents similaires sur le **même secteur** est réalisée, ce qui permet de signaler des « points noirs » ou des axes accidentogènes.

Dans l'analyse séquentielle de l'accident, les interactions entre l'homme, le véhicule et l'environnement sont particulièrement étudiées. Si le critère lié à l'infrastructure est un facteur explicatif de l'accident, l'information est mentionnée dans la **fiche signalisation**.

Enseignements

Ces enquêtes permettent d'acquérir une connaissance de l'accidentalité, de réduire les points noirs, de faire de la prévention et de la communication sur les scénarios d'accidents. C'est également un outil d'aide à la décision, qui permet notamment de **travailler sur l'aménagement des espaces** (visibilité bus-passages piétons, sécurité aux arrêts de bus et tramway, lisibilité des aménagements...) à partir de cas particuliers.

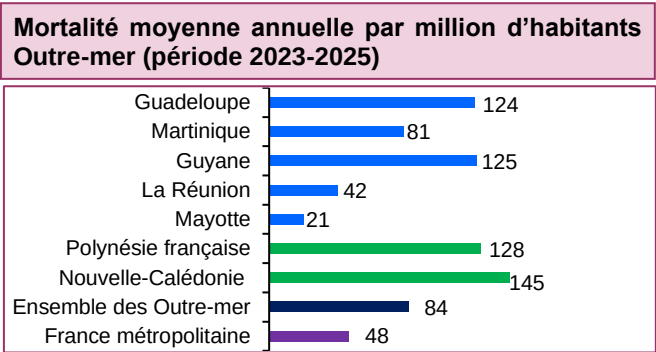
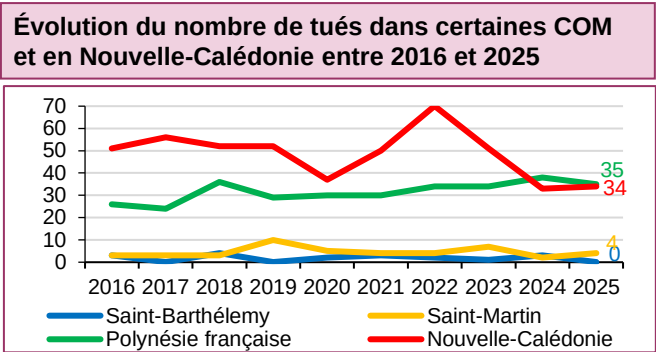
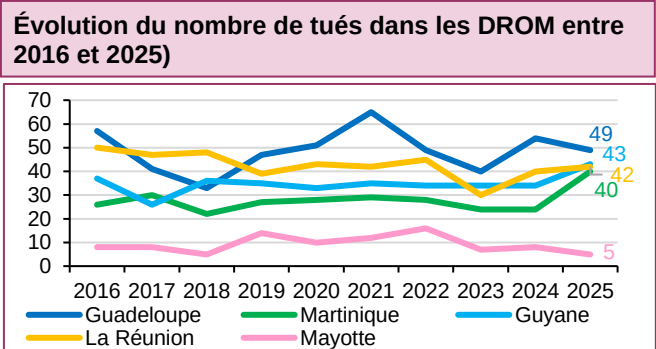
Les mesures prises à la suite de ces enquêtes sont par exemple le changement de place des panneaux directionnel, la modification de la signalisation horizontale, la remise en conformité des glissières de sécurité, les transformations de cédez-le-passage en stop, ou encore l'abattage d'arbres.

Les Outre-mer

En 2025, on compte 252 tués dans les Outre-mer, soit une augmentation de 5 % par rapport à 2024 (239 tués) comparativement à une augmentation de 2 % en France métropolitaine. La moitié des tués ont moins de 35 ans. Les usagers vulnérables sont particulièrement touchés (57 % des tués).

Groupe de collectivités	Code	Nom	Population				Tués en 2025	Blessés en 2025
			Année réf.	milliers d'hab.	18-24 ans	65 ans et +		
DROM	971	Guadeloupe	2025	383	7 %	23 %	49	693
	972	Martinique	2025	359	7 %	25 %	40	753
	973	Guyane	2025	297	11 %	7 %	43	848
	974	La Réunion	2025	904	8 %	15 %	42	1 126
	976	Mayotte	2025	329	10 %	3 %	5	135
COM-NC	975	Saint-Pierre-et-Miquelon	2022	6	4 %	19 %	0	0
	977	Saint-Barthélemy	2022	11	8 %	11 %	0	27
	978	Saint-Martin	2022	31	7 %	11 %	4	50
	986	Wallis-et-Futuna	2023	11	7 %	13 %	0	9
	987	Polynésie française	2022	279	9 %	10 %	35	324
	988	Nouvelle-Calédonie	2019	271	10 %	10 %	34	253
Total			-	2865	9 %	14 %	252	4 218

DROM : Départements et régions d’Outre-mer • COM-NC : Collectivités d’Outre-mer et Nouvelle-Calédonie. Sources des populations : Insee



En 2025, les Outre-mer comptent 3 256 accidents corporels (soit 6 % des accidents corporels recensés en France¹) et 252 tués (7 % de la mortalité routière pour 4 % de la population). La mortalité en Outre-mer augmente de + 13 tués entre 2024 et 2025 : + 19 tués dans les DROM et - 6 tués dans les COM-NC.

Accidentalité dans les DROM

En 2025, dans les cinq DROM (3 % de la population française), il y a eu 2 729 accidents corporels (5 % des accidents corporels enregistrés en France) et 179 personnes tuées (5 % de la mortalité routière France).

La baisse de - 4 % du nombre d’accidents dans les DROM entre 2024 et 2025 est à contre-courant de la hausse de la mortalité (179 tués en 2025 contre 160 tués en 2024, soit + 12 %), avec des disparités entre DROM : une hausse en Martinique (+ 16 tués) et en Guyane (+ 9 tués), baisse à La Réunion (- 6 tués).

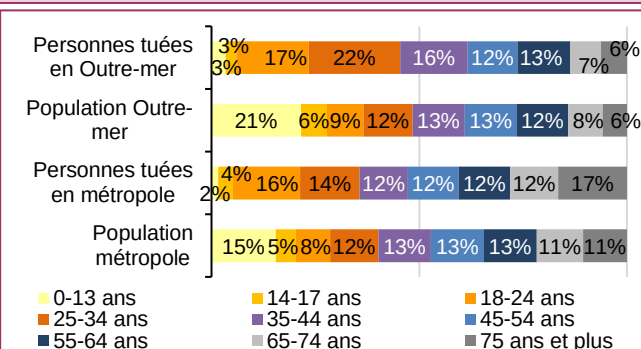
Accidentalité dans les COM-NC

Depuis 2019, 89 personnes sont tuées en moyenne par an dans les COM-NC. Les chiffres de 2025 sont orientés à la baisse dans ces territoires et cela est essentiellement dû à la baisse de mortalité en Nouvelle-Calédonie ces dernières années (moyenne de 49 tués en 2019-2024 vs 34 tués en 2025).

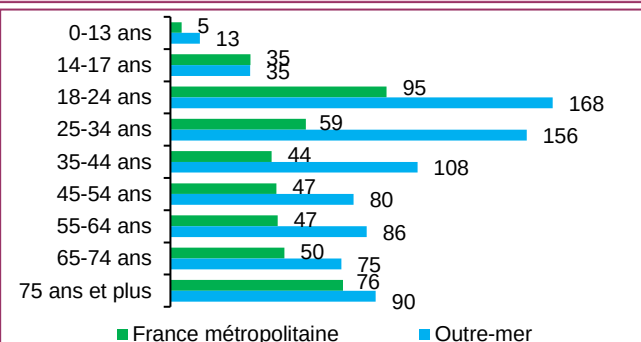
En 2025, le bilan des 5 COM et de la Nouvelle-Calédonie (1 % de la population française) est de 527 accidents corporels et 73 personnes tuées. Entre 2024 et 2025, le nombre de tués dans les COM et en Nouvelle-Calédonie diminue (- 6 tués soit - 8 %) alors que le nombre d’accidents augmente (+ 7 %).

¹ Au sens de République française (France métropolitaine + DROM + COM + NC)

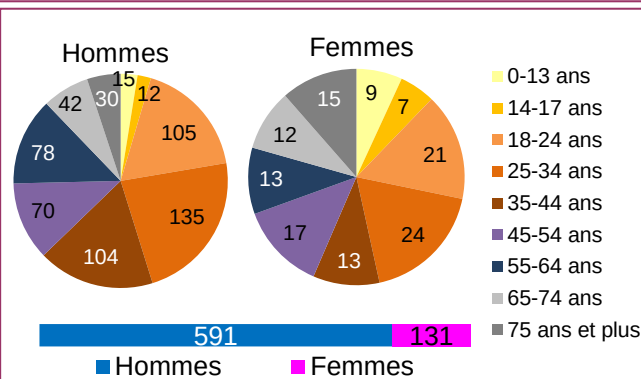
Répartition de la population (2025) et des personnes tuées (total 2023-2025) selon l'âge



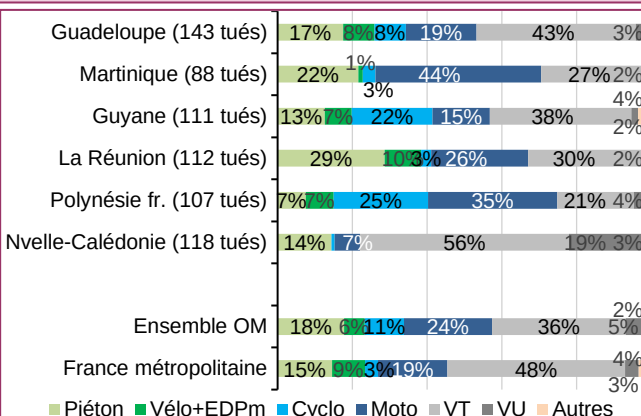
Mortalité annuelle par million d'habitants dans les Outre-mer selon l'âge (moyenne 2023-2025)



Personnes tuées dans les Outre-mer selon l'âge et le sexe (total sur la période 2023-2025)



Personnes tuées par territoire ultramarin* selon le moyen de déplacement (2023-2025)



Les territoires présentés ici ont enregistré au moins 88 personnes tuées chacun sur 3 ans, contre moins de 20 pour ceux non cités.

Une population jeune

En 2025, 9 % de la population des Outre-mer est âgée de 18 à 24 ans contre 8 % en France métropolitaine, avec néanmoins des disparités entre territoires.

La mortalité moyenne par million d'habitants (Mhab) en 2023-2025 montre, un phénomène encore plus accentué qu'en France métropolitaine, une surreprésentation des jeunes de 18-24 ans et des adultes de 25-34 ans.

Le taux de mortalité des **18-24 ans** en Outre-mer est de **168 tués/Mhab**, soit 1,8 fois celui de France métropolitaine, où il est de 95. Il atteint 114 en Guyane, 196 en Martinique, 311 en Guadeloupe et 421 en Nouvelle-Calédonie.

Le taux de mortalité des **25-34 ans** est de **156 tués/Mhab**, soit **2,6 fois celui de France métropolitaine**. Ce taux est particulièrement fort en Martinique (285), en Guadeloupe (279) et en Guyane (268).

Pour les seniors, le taux de mortalité observé en Outre-mer est de 81 tués/Mhab, soit 1,3 fois celui de France métropolitaine, où il est de 63. Il atteint 184 en Polynésie française et 170 en Nouvelle-Calédonie.

Forte représentation des hommes

Sur 2023-2025, 82 % des tués dans les Outre-mer sont de sexe masculin, contre 77 % sur la même période en France métropolitaine. C'est en Guyane et à La Réunion (86 % chacun) ainsi qu'en Guadeloupe (83 %), que les parts sont les plus fortes. 90 % des présumés responsables (PR) d'accidents mortels sont des hommes en Outre-mer alors que ce taux est de 83 % en France métropolitaine.

Les usagers vulnérables

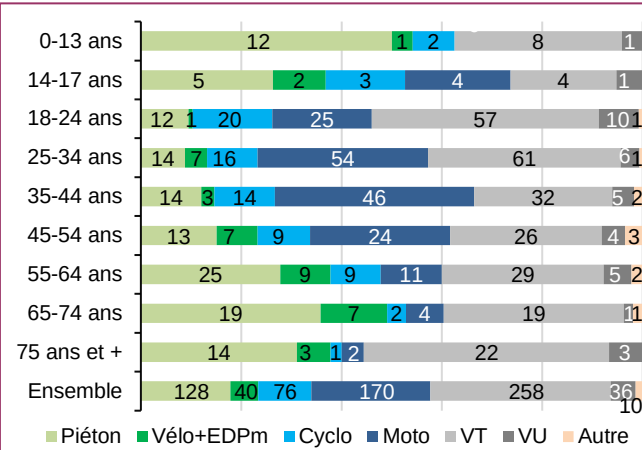
Dans les Outre-mer, les usagers vulnérables (piétons, cyclistes et usagers de deux-roues motorisés) représentent 57 % de la mortalité routière sur la période 2023-2025. Cette proportion est plus forte qu'en France métropolitaine où elle est de 45 % sur la même période. Elle est particulièrement élevée à Mayotte (85 %), en Polynésie française (75 %), en Martinique (70 %) et à La Réunion (67 %).

On observe quelques spécificités territoriales :

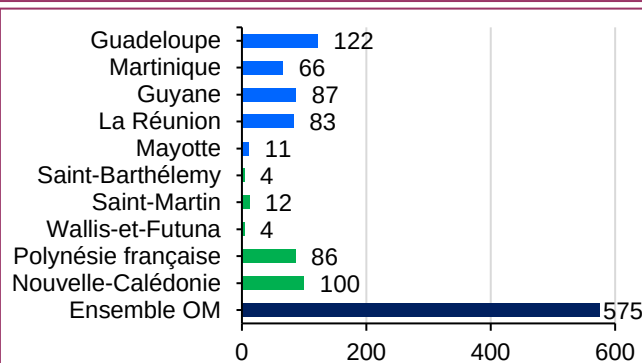
- les piétons représentent 29 % des tués à La Réunion ;
- les cyclomoteuristes, 25 % des tués en Polynésie française et 22 % des tués en Guyane ;
- les motocyclistes, 44 % des tués en Martinique.

Contrairement à la France métropolitaine, la part des 2RM tués (44 %) est supérieure à celle en VT (38 %) chez les 25-34 ans en Outre-mer. Dès 55 ans, le nombre de piétons tués (58) est comparable à celui du nombre d'occupants de VT tués (70).

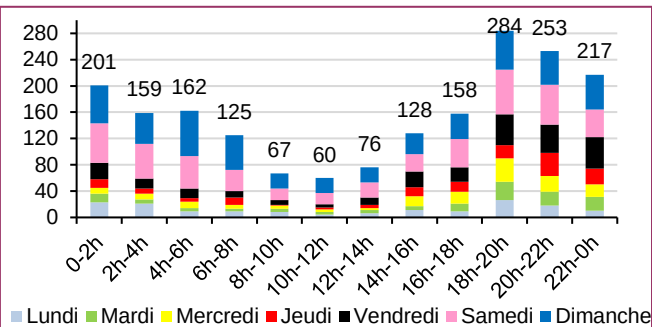
Répartition des personnes tuées dans les Outre-mer selon le mode et l'âge (2023 à 2025)



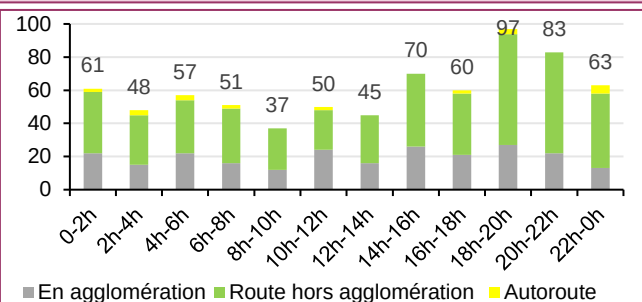
Nombre de tués dans un accident avec alcool et/ou stupéfiant dans les Outre-mer (2023 à 2025)



Répartition des accidents dans les Outre-mer impliquant un conducteur ou un piéton alcoolisé selon le jour et l'heure (2023 à 2025)



Répartition des tués dans les Outre-mer selon l'heure et le milieu (2023 à 2025)



Saisonnalité, jours et heures

Dans les Outre-mer, les accidents se répartissent de manière relativement uniforme sur les 12 mois de l'année et du lundi au vendredi. Sur la période 2023-2025, 31 % des accidents interviennent le samedi ou le dimanche, contre 26 % en France métropolitaine.

Dans les territoires ultramarins, 61 % des accidents impliquant un conducteur ou un piéton alcoolisé interviennent entre le vendredi 18h et le lundi 00h (54 % en France métropolitaine).

Les accidents sont légèrement plus fréquents la nuit dans les Outre-mer : 38 % des accidents se produisent de nuit (34 % en France métropolitaine). Ces accidents concernent 58 % des personnes tuées (42 % en France métropolitaine).

Accidents avec alcool et/ou stupéfiants

L'alcool et/ou les stupéfiants sont en cause dans 64 % des décès outre-mer (moyenne sur 5 ans) : l'alcool et/ou les stupéfiants sont présents dans 59 % des décès dans les DROM et 72 % des décès dans les COM-NC, contre 40 % en France métropolitaine.

Au cours de la période 2023-2025, 575 personnes sont décédées dans un accident où les forces de l'ordre ont dépisté un conducteur positif à l'alcool et/ou aux stupéfiants.

Le nombre de tués dans un accident avec alcool et/ou stupéfiants est le plus élevé en Guadeloupe (122 tués sur 3 ans) et en Nouvelle-Calédonie (100 tués), puis équivalent en Guyane, Polynésie française et à la Réunion (resp. 87, 86 et 83 tués). Le bilan est de 66 tués en Martinique, presque moitié moins qu'en Guadeloupe.

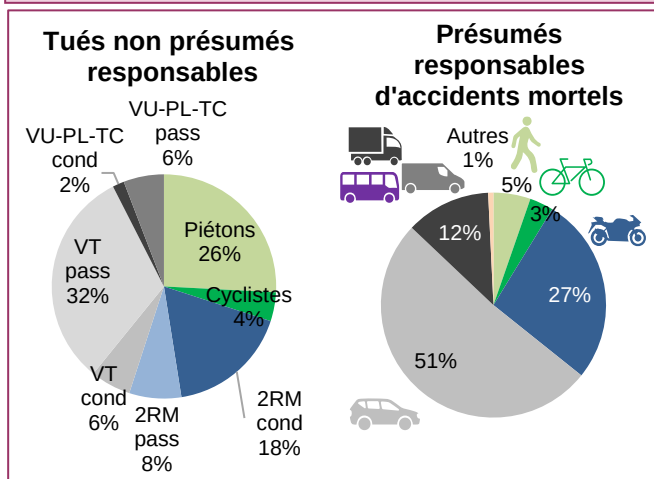
Selon le milieu routier

Comme en France métropolitaine, les accidents hors agglomération hors autoroute représentent une part majeure des tués (64 %) : ce taux est de 78 % en Guadeloupe, 76 % en Guyane, 70 % en Nouvelle-Calédonie, 57 % à La Réunion, 55 % à Mayotte, 52 % en Polynésie française.

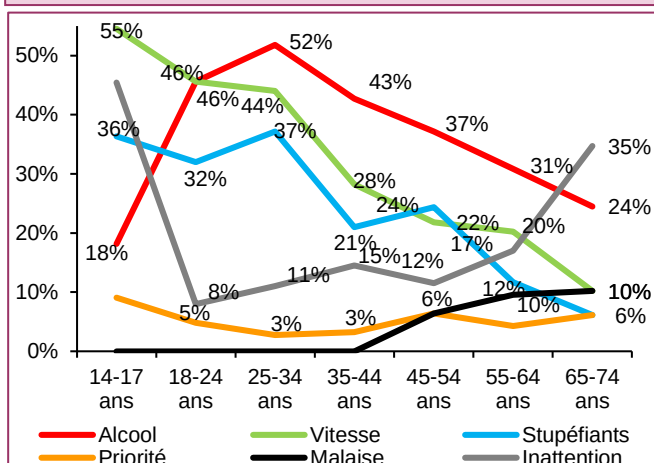
Sur les **routes hors agglomération**, 43 % des tués sont en VT, 30 % en 2RM, 14 % à pied et 5 % à vélo. À La Réunion, 22 % des tués sont piétons. En Polynésie française, 59 % des tués sont des usagers en 2RM (43 % en Martinique). La part de décès sans tiers impliqué est de 36 %, moins qu'en métropole.

En **agglomération**, 39 % des tués sont en 2RM, 23 % en VT, 23 % à pied et 7 % à vélo. Les piétons représentent la moitié des tués à Mayotte, ainsi qu'un tiers à La Réunion et en Martinique. Respectivement 12 % et 13 % des tués en Polynésie française et à La Réunion sont cyclistes. Enfin, 46 % des décès ont lieu sans tiers impliqué.

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



Facteurs d'accidents mortels et âge des présumés responsables dans les Outre-mer (2023-2025)



Les tranches d'âges 0-13 ans et 75 ans et plus n'ont pas été prises en compte car les effectifs sont trop faibles pour être interprétables (respectivement 2 et 31 auteurs présumés d'accidents mortels).

Permis de conduire et assurance

Entre 2023 et 2025, 29 % des personnes tuées l'ont été alors qu'un des conducteurs impliqués circulait sans permis valide pour 8 % en France métropolitaine (FM), 41 % en Martinique, 39 % en Nouvelle-Calédonie, 31 % en Guyane, 27 % en Guadeloupe et 24 % en Polynésie française.

Dans les accidents mortels, 22 % des conducteurs sont en **défaut de permis** (6 % en FM) : 32 % en Nouvelle-Calédonie, 28 % en Martinique, 23 % en Polynésie française, 21 % en Guyane, 20 % en Guadeloupe, 9 % à La Réunion. 23 % des véhicules impliqués dans des accidents mortels n'étaient **pas assurés** : 31 % en Nouvelle-Calédonie, 28 % en Martinique, 26 % en Guyane, 23 % en Polynésie française, 21 % en Guadeloupe et 10 % à La Réunion (5 % en FM).

Présumés responsables et victimes

Parmi les 252 personnes décédées, 120 n'étaient pas responsables de l'accident. Dans le détail, 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, 2RM).

Au total, 263 personnes sont identifiées comme PR d'accidents mortels (132 sont décédées, 51 blessées et 80 indemnes) : 51 % sont conducteurs de véhicule de tourisme, 27 % de 2RM, 12 % de véhicule utilitaire, poids lourd, autobus ou autocar. Parmi les PR identifiés, 91 % sont des hommes. Les principaux facteurs d'accidents mortels sont l'alcool (40 %), la vitesse (34 %) et les stupéfiants (24 %).

Vitesse, alcool et stupéfiants

La **vitesse excessive ou inadaptée** est un facteur présent chez 32 % des PR d'accidents mortels (29 % en France métropolitaine). Le taux atteint 40 % pour les PR d'accidents mortels âgés de 18 à 44 ans.

Au cours de la période 2023-2025, **l'alcool** est présent chez 40 % des PR d'accidents mortels. Ce taux est de 37 % dans les DROM et de 46 % dans les COM-NC, atteignant 54 % en Nouvelle-Calédonie, 37 % en Polynésie française et 34 % à La Réunion. Les **stupéfiants** sont présents chez 25 % des PR d'accidents mortels, avec un taux de 21 % dans les DROM et 33 % dans les COM-NC. Ces taux sont les plus élevés à Saint-Martin (10 sur 18), en Polynésie française (34 %) et en Nouvelle-Calédonie (29 %).

Ceinture et casque

Parmi les victimes dont le port d'équipements de sécurité est connu, sur 2023-2025, **52 % des tués en véhicule carrossé dans les Outre-mer ne portaient pas de ceinture** (22 % en France métropolitaine). Ce taux est à 71 % en Nouvelle-Calédonie (61 tués sur 86) et à 54 % en Guyane (20 sur 37). Les 4 enfants tués et 4 des 6 adolescents tués ne portaient pas la ceinture.

Les observations réalisées de jour montrent que dans les DROM, Nouvelle-Calédonie et Polynésie française, le port de la ceinture de sécurité à l'avant reste bien respecté en 2025. En revanche, les taux de port à l'arrière chez les adultes restent inférieurs².

Dans les territoires ultramarins, 26 % des usagers de 2RM tués ne portaient pas de **casque**, contre seulement 5 % en France métropolitaine. Cette part est supérieure à Saint-Martin (4 sur 8, soit 50 %) et en Martinique (24 sur 40, soit 60 %). La proportion d'usagers de 2RM tués sans casque est de 63 % chez les 14-17 ans, 34 % chez les 18-24 ans, 32 % chez les 25-34 ans et 28 % chez les 35-44 ans.

² Observatoire des comportements – Résultats de l'année 2025, ONISR, 2026

La sécurité routière dans les Outre-mer : perceptions et communication

Equipe	Etude conduite par le cabinet Verian pour la Délégation à la sécurité routière
Achèvement	2024
Méthodologie	5 focus groups par territoire auprès de la population âgée de 16 ans ou plus, entretiens avec des experts des territoires
Périmètre	Polynésie française, Nouvelle-Calédonie et DROM hors Mayotte
Mots clés	Outre-mer, comportement, rapport à la règle

Une étude prévue dans l’axe 7 du Comité interministériel de sécurité routière (CISR)

Cette étude qualitative a été menée en 2023 et 2024 dans 6 territoires :

- Guadeloupe,
- Martinique,
- Guyane,
- La Réunion,
- Polynésie française,
- Nouvelle-Calédonie.

Elle a étudié les représentations des habitants pour mieux comprendre les comportements sur la route et définir les leviers à mobiliser pour une communication adaptée.

Cette étude s’inscrit dans le cadre de la mesure 35 du CISR qui vise à améliorer la connaissance des comportements dans les territoires ultramarins et adapter la communication.

Les recommandations formulées pour adapter la communication

- Miser sur le réel, c’est-à-dire les témoignages de victimes, pour faire prendre conscience, et privilégier les images chocs pour incarner le risque
- Eviter les formulations « Ne pas », mais montrer plutôt les conséquences des accidents (handicap, justice, deuil...)
- Jouer sur l’affect pour marquer les esprits, utiliser les langues locales
- Faire parler des familles de victimes
- Faire intervenir des « figures locales »
- Communiquer sur les réseaux sociaux
- Axer sur le « vivre ensemble », la coexistence autour d’un « code de bonne conduite pour tous »

Les comportements sur la route s’inscrivent dans des contextes socio-économiques et culturels divers. Ceux-ci sont appréhendés dans la présente étude grâce aux dires des habitants dans six territoires ultramarins. Les perceptions et le rapport à la sécurité routière qui en ressortent témoignent de représentations communes et de spécificités territoriales.

Enjeux de mobilité et rapport à la voiture

Dans chacun des six territoires étudiés, la population fait unanimement état d’un manque de transports publics alors que les besoins de mobilité sont grands. L’aménagement et l’entretien des infrastructures routières sont jugés insuffisants. Dans ce contexte, la voiture individuelle est un élément essentiel de la vie dans ces territoires où aucune autre alternative satisfaisante n’est jugée disponible. Par ailleurs, la voiture imposante est valorisée comme une réponse pragmatique au mauvais état des routes et à la topographie des territoires, qui exigent un véhicule puissant, robuste et fiable. Pour autant, les 2RM, et en particulier les cyclomoteurs, sont déclarés très utilisés en Polynésie française et en Guyane.

Rapport aux formes d’autorité

Pour de nombreux participants à l’étude, l’autorité publique est contestée, particulièrement en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et en Guyane. Dans ces conditions, les règles et l’autorité qui les fixe et les applique peuvent s’en trouver délégitimées. Néanmoins, en Nouvelle-Calédonie et en Polynésie française, les gendarmes de terrain ont plutôt bonne réputation, œuvrant avec diplomatie, mais n’inspirant pas la peur de la sanction.

La famille, source d’autorité traditionnelle, perd de sa puissance face aux difficultés du quotidien. La morale individuelle prend alors souvent le pas, particulièrement sur la route, face à des règles qui sont parfois considérées comme peu adaptées. D’où une propension à une réinterprétation de ces règles en fonction des besoins du moment. Le risque est par ailleurs souvent abordé avec fatalité, sous influence des croyances religieuses, en particulier en Guadeloupe, en Martinique et en Guyane.

Rapport à l’insécurité routière

Les populations perçues comme les plus mauvais conducteurs sont les jeunes et les hommes, principalement en Nouvelle-Calédonie et en Guadeloupe. En Martinique, les plus âgés au volant sont aussi craints que les jeunes. En Polynésie française, tous sans discrimination reconnaissent avoir des comportements à risque sans incriminer un profil particulier, à l’exception des 2RM qui peuvent cristalliser la critique. En Guadeloupe, le risque routier est jugé modéré, à rebours de l’accidentalité.

Points communs et spécificités/intensité territoriales

	Guadeloupe	Martinique	Guyane	La Réunion	Polynésie Française	Nouvelle Calédonie
Inquiétudes économiques évoquées	Fortes, surtout pour les jeunes	Fortes, surtout pour les jeunes	Très fortes, pour tous	Modérées mais plus fortes pour les jeunes	Modérées mais plus fortes pour les jeunes	Fortes mais prévalence prioritaire d'une inquiétude sur la situation politique
Inquiétudes sociétales évoquées	Dilution des institutions sociales, perte du respect et de l'art de vivre insulaire	Dilution des institutions sociales, perte du respect et de l'art de vivre insulaire	Fortes, surtout marquées par l'insécurité	Plutôt marquées par une crainte modérée de l'insécurité	Dilution des institutions sociales, perte du respect et de l'art de vivre insulaire	Vivre ensemble, avec les fractures ethniques et territoriales
Enjeux démographiques constatés	Tensions générationnelles, vieillissement de la population ; jeunesse qui reste sur le territoire en manque de repères	Tensions générationnelles, vieillissement de la population ; jeunesse qui reste sur le territoire en manque de repères	Jeunesse fertile et aspirant au développement, immigration et multiculturalisme/multi linguisme	Modérés	Modérés, mais évolutions générationnelles vers plus d'individualisme	Tensions générationnelles chez les océaniens
Rapport au risque constaté	Fatalisme/croyances religieuses, et goût du risque des plus jeunes	Fatalisme/croyances religieuses	Fatalisme/croyances religieuses, et nombreux risques sociaux prédominants	Modéré	Modéré	Fatalisme et mal-être social notamment chez les jeunes océaniens
Rapport aux normes et à l'autorité constaté	Sentiment d'absence des pouvoirs publics, recul des normes sociales, prime au bon sens	Sentiment d'absence des pouvoirs publics, recul des normes sociales, prime au bon sens	Sentiment d'absence des pouvoirs publics, recul des normes sociales, prime au bon sens et à la morale divine	Défiance vis-à-vis des pouvoirs publics, prime au bon sens	Défiance vis-à-vis de la France, discrédit des élus locaux, recul des normes sociales	Forte défiance vis-à-vis de la France, discrédit des élus locaux
Enjeux de mobilité évoqués	Défaillance des transports publics et de l'entretien des infrastructures routières, congestion	Défaillance des transports publics et de l'entretien des infrastructures routières, congestion	Sous dimensionnement important des solutions de mobilité	Manque de transports publics, congestion des routes	Disparités : urbain congestionné et sous dimensionné / rural mal entretenu	Disparités : urbain congestionné et sous dimensionné / rural mal entretenu et incitant à la vitesse
Rapport à la conduite	Véhicule indispensable mais déplacements chronophages ; plaisant à certains endroits	Véhicule indispensable mais déplacements chronophages ; plaisant à certains endroits	Véhicule indispensable, conduite parfois au mépris du danger ; déplacements chronophages	Véhicule indispensable mais déplacements chronophages	Véhicule indispensable mais déplacements chronophages ; plaisant à certains endroits	Véhicule indispensable, émancipateur, dangereux en brousse
Rapport à l'insécurité routière	Modéré, forme d'insouciance, mais plutôt attribué à l'état des routes en priorité, puis critique des jeunes et de l'alcool	Fort, attribué à l'état des routes en priorité, puis accusations mutuelles entre les jeunes et les seniors, ainsi qu'à l'alcool	Fort, attribué à l'état des routes et au partage de la chaussée en priorité, puis critique des jeunes et de l'alcool	Modéré, attribué aux jeunes, à la fatigue et aux petites infractions et au partage de la chaussée	Modéré, attribué un peu à tous, à l'alcool et 2RM. Transgressions assumées.	Très fort, attribué à la vitesse et l'alcool, « les autres ». Tabou ethnique. Transgressions assumées

Degré

d'intensité

par territoire



En 2025 en France métropolitaine, **3 263 personnes sont décédées** sur les routes et **16 800** ont été **blessées gravement**.

Les **18-34 ans** (999 tués et 5 300 blessés graves) représentent 20 % de la population mais 30 % des tués, 33 % des blessés graves et **36 % des présumés responsables d'accidents mortels**.

Les **75 ans et plus** (538 tués et 1 400 blessés graves) représentent 11 % de la population mais 17 % des tués, 8 % des blessés graves, et **11 % des présumés responsables d'accidents mortels**.

Les hommes présentent un surrisque significatif : ils représentent **77 % des tués, 75 % des blessés, 83 % des présumés responsables d'accidents mortels** et **64 % des personnes décédées non responsables**.

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

- les déplacements en **modes doux** (piétons, cyclistes, EDPm) représentent 25 % de la mortalité, 35 % des blessés graves et 47 % des blessés qui garderont des séquelles un an après ;
- les déplacements en **deux-roues motorisé** 21 % de la mortalité, 31 % des blessés graves, et 34 % des blessés qui garderont des séquelles ;
- les déplacements en **véhicule de tourisme** 47 % de la mortalité, 30 % des blessés graves, et 15 % des blessés qui garderont des séquelles.

Les risques

selon les personnes

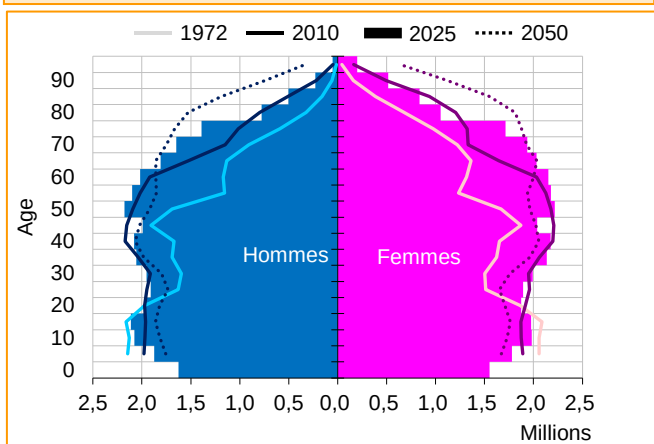
La démographie	72
Les risques selon l'âge	73
Évolution tout au long de la vie des hommes	74
Évolution tout au long de la vie des femmes	76
Les enfants (0-13 ans) et les adolescents (14-17 ans)	78
Les conducteurs novices (permis de moins de deux ans)	80
Les jeunes adultes (18-24 ans)	82
Les seniors (65 ans et plus)	84
Les accidents selon les professions et catégories socio-professionnelles	86
Les accidents liés au travail	88

selon le mode de déplacement

La mobilité et les déplacements	90
Les risques selon l'âge et le mode de déplacement	91
La circulation routière	92
Matrice de collision, responsables et tués non responsables	93
Les accidents des piétons	94
Les accidents à vélo	96
L'utilisation des véhicules en libre-service	98
Les accidents en engin de déplacement personnel motorisé	99
Les deux-roues motorisés	
Le parc des ménages	100
L'accidentalité	102
Les véhicules de tourisme	
Le parc des ménages	104
L'accidentalité	106
Les accidents des voitures, taxis, tracteurs agricoles et véhicules d'intervention	108
Les accidents impliquant un véhicule utilitaire	110
Les accidents impliquant un poids lourd	112
Les accidents impliquant un autocar	114
Les accidents impliquant un autobus	115
Les accidents impliquant un train	116
Les accidents impliquant un tramway	117
Les accidents impliquant un véhicule étranger	118
Les accidents des personnes de nationalité étrangère	119

La démographie

Pyramide des âges en 2025, comparée à 1972, à 2010 et à 2050, en France métropolitaine



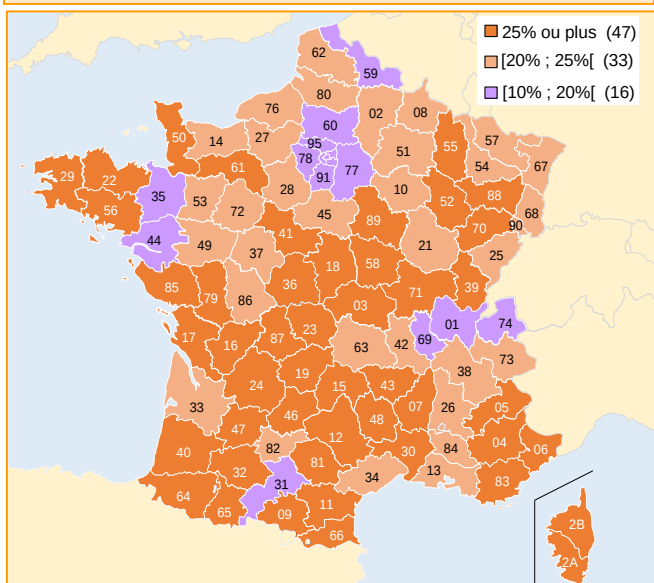
Source : Insee - population par âge et sexe, au 1^{er} janvier, Omphale 2022, projection de la population 2018-2070

Population en part et en millions par tranche d'âges en 2010, 2025, 2050 et 2070, en France métropolitaine

	2010		2025		2050		2070	
	%	M	%	M	%	M	%	M
0-13 ans	17%	10,8	15%	10,1	15%	9,7	13%	8,8
14-17 ans	5%	3,1	5%	3,3	4%	2,9	4%	2,7
18-24 ans	9%	5,5	8%	5,5	7%	4,9	7%	4,8
25-34 ans	12%	7,7	12%	7,7	11%	7,1	11%	7,0
35-44 ans	14%	8,7	13%	8,5	12%	8,2	11%	7,2
45-54 ans	14%	8,5	13%	8,4	12%	7,8	11%	7,5
55-64 ans	13%	7,9	13%	8,4	12%	7,7	12%	8,1
65-74 ans	8%	5,0	11%	7,4	11%	7,4	11%	7,3
75-84 ans	6%	4,0	7%	4,9	10%	6,7	10%	6,6
85 ans et +	2%	1,6	4%	2,3	6%	4,3	8%	5,2
Total		62,8		66,6		66,7		65,3

Source : Insee - population, au 1^{er} janvier, Omphale 2022, projection de la population 2018-2070

Part de la population âgée de 65 ans ou plus en 2025 par département en France métropolitaine



Source : Insee - population départementale par âge quinquennal, au 1^{er} janvier, traitement ONISR

Une population vieillissante...

Depuis 50 ans, on observe un vieillissement de la population. La part importante des moins de 20 ans en 1972 explique la forte proportion des personnes entre 50 et 70 ans en 2025 ; il s'agit des « baby-boomers » qui ont vieilli. L'âge moyen de la population était de 34 ans en 1972, il est de 43 ans en 2025.

En 2025, 47 % de la population est âgée de 45 ans ou plus et 22 %, 65 ans ou plus, contre respectivement 43 % et 17 % en 2010 ; 34 % et 13 % en 1972.

Selon le scénario proposé par l'Insee (Omphale 2022), le nombre de personnes de 65 ans ou plus augmenterait, à lui seul, de plus de 3 millions entre 2025 et 2050, et de plus de 4 millions entre 2024 et 2070. En 2050, 18,4 millions de personnes seront âgées de 65 ans ou plus, soit 28 % de la population, et 19,1 millions en 2070, soit 29 % de la population. La part des 85 ans ou plus va presque doubler d'ici 2050, pour atteindre 4,3 millions de personnes. L'âge moyen de la population sera de 45 ans.

La part des personnes de moins de 18 ans représentait 22 % de la population en 2010. En 2025, cette part est de 20 % et sera de 19 % en 2050.

Ce scénario prévoit d'ici 2070 une baisse du nombre de naissances et une hausse du nombre de décès, le solde naturel devenant négatif en 2032. Selon ce scénario, la population de la France métropolitaine continuerait d'augmenter jusqu'à un maximum de 66,9 millions en 2043 puis diminuerait ensuite jusqu'à 66,7 millions en 2070.

...dans le centre de la France

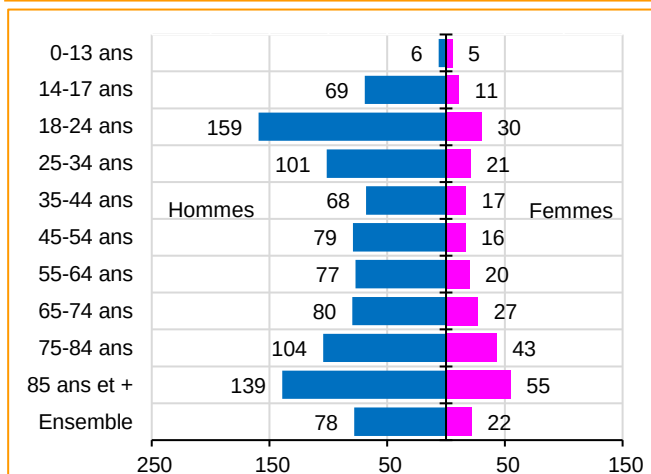
En 2025, en France métropolitaine, la part de la population âgée de 65 ans ou plus est de 22 %.

Dans 49 % des départements métropolitains, la part des 65 ans ou plus constitue un quart ou plus de la population, notamment les départements du centre de la France, du Sud et d'une partie de la Bretagne. Dans le Cantal, la Charente-Maritime, la Creuse, en Dordogne, dans l'Indre, le Lot et la Nièvre, les personnes de 65 ans ou plus représentent plus de 30 % de la population.

À l'inverse, 16 départements métropolitains ont une part de 65 ans ou plus inférieure à 20 %. Il s'agit de tous les départements d'Ile-de-France et de départements dont la population totale dépasse un million d'habitants, à l'exception de l'Ain, de l'Oise et de la Haute-Savoie qui sont à proximité de grandes métropoles (respectivement Lyon, Paris et Genève). Dans 6 de ces 17 départements, l'Essonne, l'Oise, la Seine-et-Marne, la Seine-Saint-Denis, le Val-d'Oise et les Yvelines, la population compte un quart de jeunes âgés de moins de 18 ans.

Les risques selon l'âge

Nombre de personnes tuées par million d'habitants selon la classe d'âge et le sexe en 2025

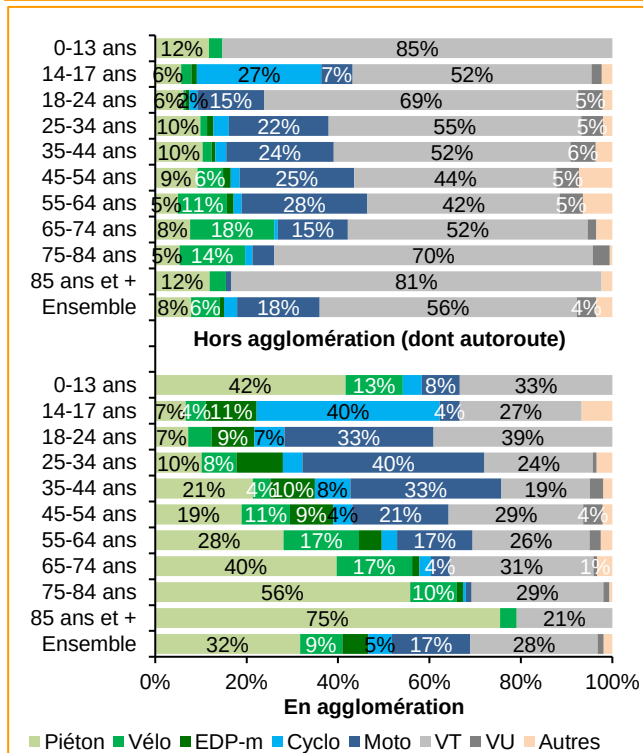


Nombre de personnes tuées ou blessées par million d'habitants, et nombre de personnes tuées pour 100 blessés, selon la classe d'âge, en 2025

2025	Nombre de victimes par million d'habitants			Nb de tués pour 100 MAIS3+	Nb de tués MAIS1-2 pour 100 MAIS3+
	Tués	MAIS3+	MAIS1-2		
0-13 ans	6	82	1 581	7	5
14-17 ans	41	511	7 587	8	7
18-24 ans	96	519	9 473	19	5
25-34 ans	61	328	5 718	19	6
35-44 ans	42	239	3 646	18	7
45-54 ans	47	239	3 052	20	8
55-64 ans	47	235	2 250	20	10
65-74 ans	51	198	1 362	26	15
75-84 ans	70	216	1 232	32	18
85 ans et +	83	136	776	61	18
Ensemble	49	252	3 461	19	7

Source : Insee, population estimée 2025 au 1^{er} janvier 2026

Répartition des personnes tuées en 2025 selon le mode de déplacement et la classe d'âge, par milieu



Risque selon l'âge et le sexe

En 2025, les hommes de 18-34 ans représentent 25 % des tués et 32 % des présumés responsables d'accident mortel (PRAM). Rapporté à la population, le risque d'être tué est plus élevé chez les hommes (78 tués/Mhab.) que chez les femmes (22 tués/Mhab.), quel que soit l'âge. Les risques les plus élevés concernent les hommes de 18-24 ans (159 tués/Mhab.) et les hommes de 85 ans et plus (139 tués/Mhab.).

Risque et gravité selon l'âge

En 2025, les 18-34 ans représentent 37 % des PRAM, 31 % des tués, 32 % des blessés graves (MAIS3+) et 41 % des blessés légers (MAIS1-2). Les 75 ans et plus représentent 12 % des PRAM, 16 % des tués, 8 % des MAIS3+ et 3 % des MAIS1-2.

Le nombre de tués par million d'habitants tous âges est de 49 tués/Mhab. Les 18-24 ans (96 tués/Mhab.) et les 75 ans et plus (74 tués/Mhab.) sont les plus touchés par le risque de mortalité sur la route. Les 0-13 ans sont très peu touchés.

Le nombre de blessés graves (MAIS3+) par million d'habitants est de 252 blessés graves/Mhab. Les 18-24 ans et les 14-17 ans ont le risque le plus élevé d'être blessés gravement (respectivement 519 et 511 blessés graves/Mhab.) ; cette tendance est aussi observée pour les blessés légers (MAIS1-2).

Le nombre de tués par rapport aux blessés graves, et de blessés graves par rapport aux blessés légers, sont les plus importantes à partir de 65 ans (et en augmentation forte avec l'âge), signe de conséquences lésionnelles en moyenne plus graves.

Mode de déplacement et milieu

Hors agglomération (dont autoroute), les occupants de véhicule de tourisme (VT) représentent 56 % des tués. Cette part est très supérieure chez les 18-34 ans (69 %) et les 75 ans et plus (plus de 70 %).

Les motocyclistes représentent 18 % des tués, mais cette part, très importante entre 25 et 64 ans, croît de 22 % à 28 %). La part de tués en cyclomoteur est faible, sauf entre 14 et 17 ans (27 %).

La proportion de tués à pied est de 8 %, avec une part de 10 % chez les 25-34 et 35-44 ans et 12 % chez les moins de 14 ans et les 85 ans et plus.

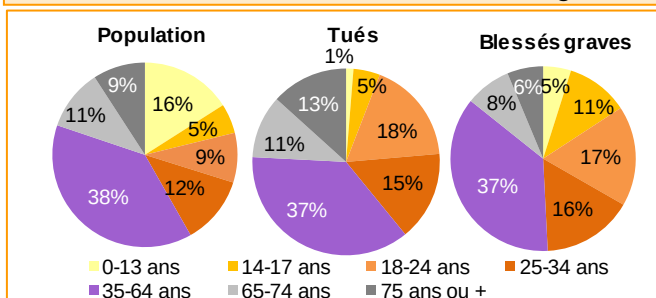
En agglomération, 32 % des tués sont piétons. Cette part varie de 7 % chez les 14-17 ans et 18-24 ans, à 75 % chez les 85 ans et plus (42 % chez les enfants).

Les tués en VT représentent 28 % : cette part varie de 19 % chez les 35-44 ans, 21 % chez les 85 ans et plus, à 31 % chez les 65-74 ans, 39 % chez les 18-24 ans.

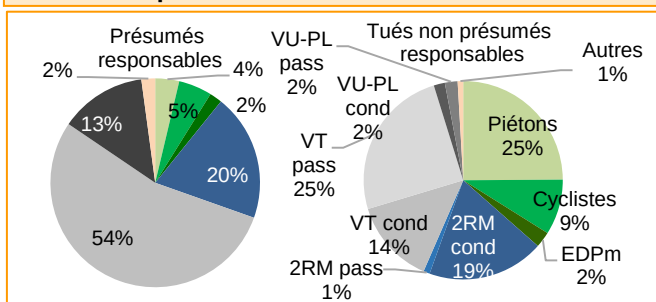
Les motocyclistes représentent 17 % des tués en moyenne, mais 33 % chez les 18-24 ans. La part de tués en cyclomoteur est faible, excepté chez les 14-17 ans où elle représente 40 %.

Évolution tout au long de la vie des hommes

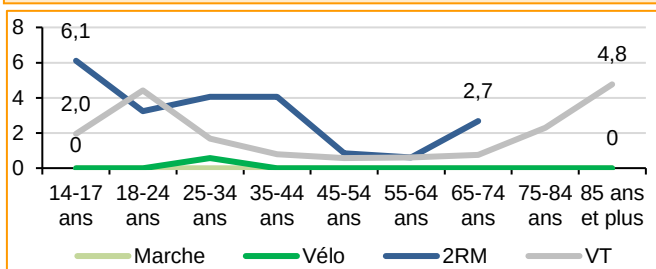
Distribution par âge de la population des hommes, des 2 523 hommes tués, et des 13 000 blessés graves



Distribution des tués selon leur responsabilité et leur mode de déplacement

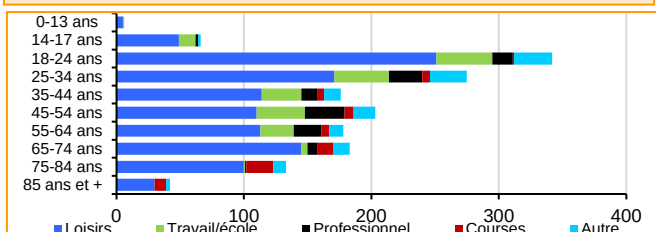


Risque d'être présumé responsable (PR) du décès d'un autre usager tout en survivant à l'accident



Lecture : les conducteurs hommes de 14-17 ans de 2RM sont PR du décès de 6,1 usagers de la route par Md de minutes de circulation.

Hommes PR d'accidents mortels selon le motif de trajet



En 2025, 2 523 hommes ont été tués sur les routes de France (soit 77 % des décès), dont 48 % étaient des usagers vulnérables (non carrossés). De plus, 31 % sont tués sans être responsables.

Le risque d'être tué ou blessé

Les 18-24 ans représentent la première population à enjeu : 18 % des tués et 17 % des blessés graves pour 9 % de la population. Les 25-34 ans forment pour leur part 15 % des tués et 16 % des blessés graves pour 12 % de la population.

Les 75 ans et plus sont particulièrement surreprésentés parmi les tués (13 % des tués, pour 9 % de la population) tandis que les 14-17 ans sont surreprésentés parmi les blessés graves (11 % alors qu'ils représentent 5 % de la population).

Présumés responsables

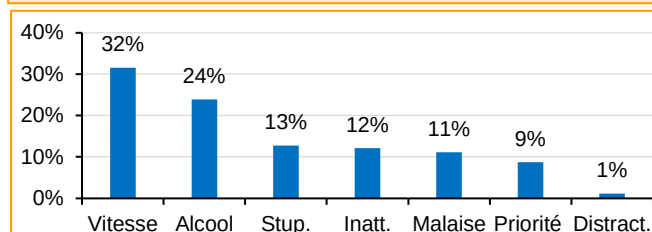
En 2025, 2 679 hommes sont présumés responsables d'accidents mortels. Parmi eux, 931 survivent et 1 748 décèdent dans l'accident. Les 18-34 ans représentent près de 4 hommes PR sur 10, principalement lors de trajets de loisirs.

Pour un homme, le risque d'être PR du décès d'un autre usager de la route en survivant lui-même à l'accident est maximal chez les conducteurs de 2RM (2,2 tués par Md de minutes de circulation).

En 2025, 775 hommes non PR ont aussi été tués. Là encore une surreprésentation des 18-24 ans (16 %), ainsi que des 75 ans et plus (15 %) est visible.

Les usagers vulnérables représentent 48 % des hommes tués, mais 57 % des tués non présumés responsables. Les hommes piétons représentent 1/4 des tués non PR à eux seuls.

Facteurs associés aux hommes PR d'accidents mortels

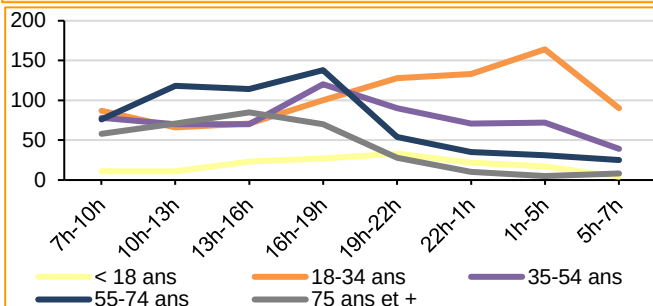


Hommes tués selon le mode de déplacement et l'antagoniste principal de l'accident en 2025

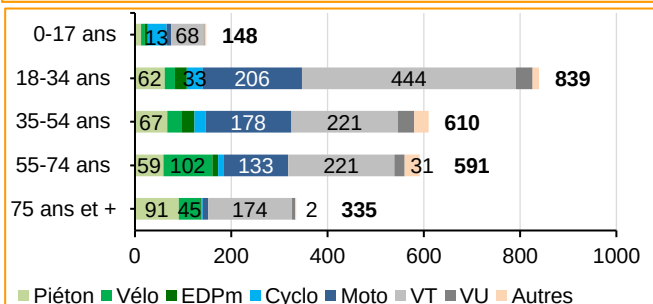
	Dans une collision avec					Sans tiers					
	Piéton	Cycliste	Usager vulnérable	2RM	VT	Piéton	Cycliste	Usager vulnérable	2RM	VT	Total
Tués	0	1	1	0	7	177	45	34	11	16	292
Piéton	0	1	1	0	6	58	18	17	2	7	207
Cycliste	0	0	0	0	2	29	1	3	2	2	71
Usager vulnérable	0	1	0	0	2	40	8	11	1	5	110
2RM	3	1	0	0	9	211	42	21	2	17	537
VT	2	0	0	0	1	215	59	160	12	17	1128
Autres	0	0	0	0	0	7	10	27	1	1	99
	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	41
	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	4
	0	0	0	0	0	4	2	2	0	0	34
Total	6	10	2	2	27	742	185	286	31	65	2523

Lecture : 177 hommes piétons ont été tués dans un accident où l'antagoniste principal (véhicule le plus lourd de l'accident) était un VT.

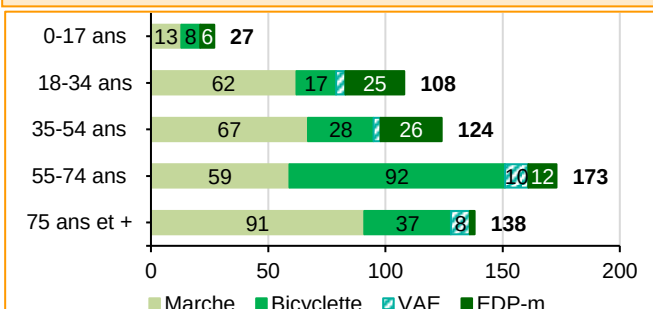
Répartition des hommes tués selon la tranche horaire



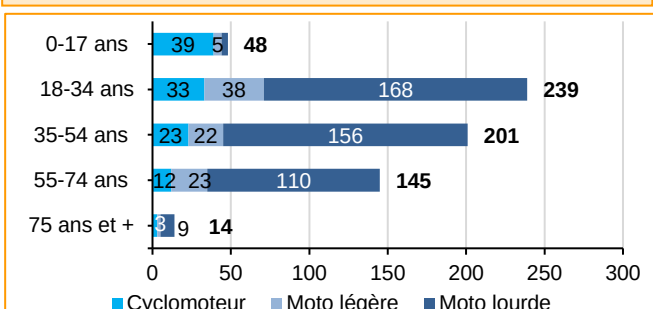
Répartition des hommes tués selon la classe d'âge et le mode de déplacement



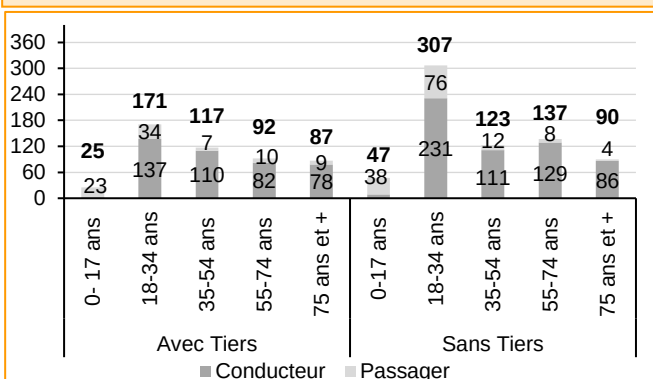
Hommes décédés en modes doux



Hommes décédés en 2RM



Hommes décédés en VT



Avant 18 ans

En 2025, **32 garçons de 0-13 ans sont décédés et 7 192 sont blessés (dont 615 graves)**. Les jeunes garçons sont tués principalement lorsqu'ils sont en voiture (18 tués) ou lorsqu'ils marchent (8 tués).

Il y eu 116 garçons adolescents de 14-17 ans décédés pour 13 149 blessés (dont 1 376 graves) la même année. Les adolescents sont tués principalement en voiture (43 %) ou en cyclomoteur (33 %). Entre 2023 et 2025, 36 % des adolescents tués en VT, n'avaient pas leur ceinture de sécurité (quand l'information est connue). Les adolescents sont plus exposés au risque de blessure grave.

Entre 18 et 34 ans

Les hommes âgés de 18 à 34 ans constituent la population la plus à risque. Ils sont surreprésentés parmi les tués (839, soit 33 % des hommes tués) et parmi les blessés graves (4 200, soit 33 %).

Chez les jeunes adultes masculins la **vitesse** est le principal facteur d'accident identifié, présente dans 47 % des accidents mortels où un homme de 18-34 ans est le PR. **L'alcool** est facteur d'accident mortel dans 31 % des cas. La conduite sous l'influence de **stupéfiants** est un facteur d'accidents mortels dans 19 % des cas. Les hommes en 2RM de 25 à 34 ans ont 22 fois plus de risque de décéder dans un accident de la route sans en être présumés responsables.

Entre 35 et 54 ans

Les hommes âgés entre 35 et 54 ans représentent 24 % des hommes tués (610 tués) et 25 % des blessés graves sur les routes (près de 3 000).

Les usagers vulnérables représentent 53 % des tués de cette tranche d'âge. Entre 2023 et 2025, 27 % des hommes tués en VT, n'avaient pas leur ceinture de sécurité (quand l'information est connue).

Entre 55 et 74 ans

Les hommes âgés entre 55 et 74 ans représentent 23 % de la mortalité routière masculine en 2025 (591 tués) et comptent près de 2 500 blessés graves sur les routes. Dans cette classe d'âge, 37 % des hommes sont tués en VT, 25 % en 2RM et 17 % à vélo.

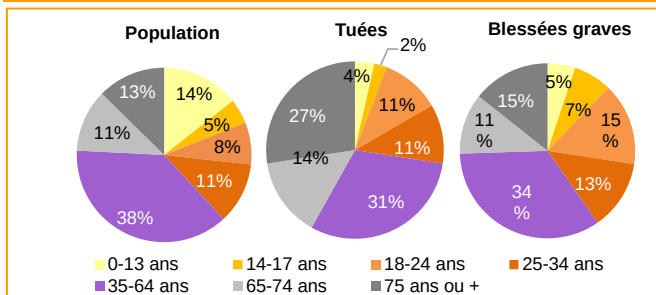
Après 75 ans

En 2025, 335 hommes de 75 ans et plus sont décédés en France métropolitaine. La majorité (52 %) d'entre eux sont décédés en voiture, 27 % étaient piétons et 13 % étaient cyclistes.

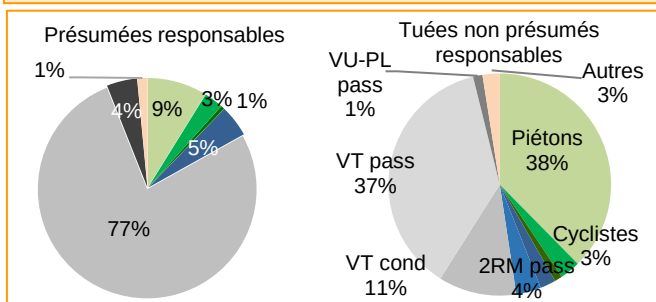
De plus, près de 800 hommes de cette classe d'âge sont blessés graves. La proportion de seniors parmi les blessés est plus faible en raison de leur moindre résistance aux blessures, qui sont plus souvent fatales.

Évolution tout au long de la vie des femmes

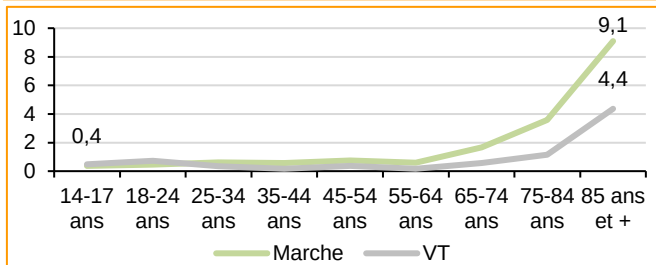
Distribution par âge de la population des femmes, des 740 femmes tuées, et des 4 000 blessées graves



Distribution des tués selon leur responsabilité et leur mode de déplacement

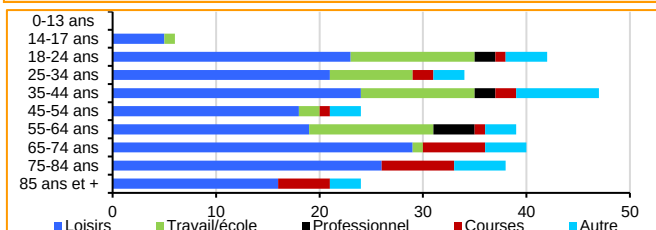


Risque d'être tuée sur la route sans être présumé responsable de son accident



Lecture : 9,1 femmes piétonnes de 85 ans et plus sont tuées sur la route par Md de minutes de déplacement.

Femmes PR d'accidents mortels selon le motif de trajet



En 2025, 740 femmes ont été tuées dans des accidents de la route (soit 23 % des décès routiers), dont 29 % qui étaient des piétonnes. De plus, 60 % des femmes sont tuées sans être responsables.

Le risque d'être tuée ou blessée

On observe un **sur-risque des femmes seniors** par rapport à leur poids dans la population féminine : 14 % des tuées ont entre 65 et 74 ans, alors qu'elles représentent 11 % de la population féminine, et 27 % des tuées ont plus de 75 ans (13 % de la population).

Les jeunes femmes (18-34 ans) sont en revanche surreprésentées parmi les blessés graves avec 28 % pour 19 % de la population féminine.

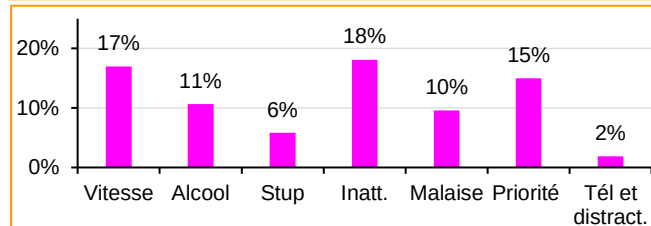
Présumées responsables

En 2025, **533 femmes étaient présumées responsables d'un accident mortel**, dont 234 survivent et 299 sont décédées dans l'accident.

Les femmes sont davantage victimes que responsables des accidents : elles représentent ainsi 17 % des présumées responsables, et 36 % des victimes tuées. Quand elles sont responsables, **l'inattention** (18 %) et la **vitesse** (17 %) sont les principaux facteurs d'accidents.

En 2025, 441 femmes non présumées responsables sont décédées sur la route, soit 60 % des femmes tuées sur la route. Les femmes de plus de 65 ans sont en sur-risque, représentant 42 % des tuées non PR. Le risque de décéder dans un accident de la route sans en être présumée responsable est maximal pour une piétonne âgée de 85 ans ou plus (9,1 décès par Md de minutes en circulation).

Facteurs associés aux femmes PR d'accidents mortels

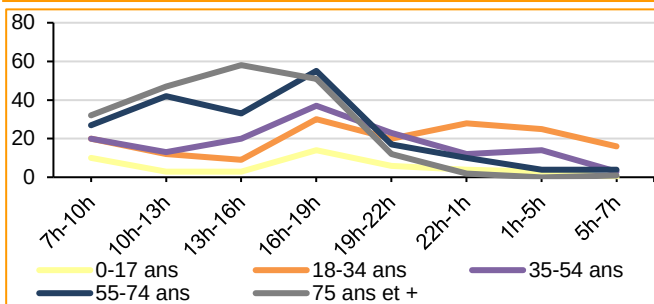


Femmes tuées selon le mode de déplacement et l'antagoniste principal de l'accident en 2025

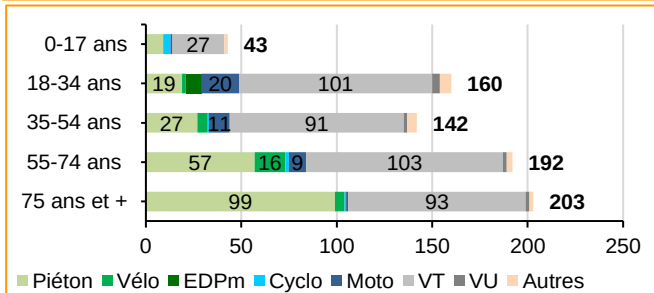
Dans une collision avec											Sans tiers	Total
Tuées	Piéton	Cycliste	Motocycliste	Motocycliste	VT	Camion	Tracteur	Autres	Autres	Autres		
Piéton	0	0	0	2	7	121	29	26	9	17	7	211
Cycliste	0	0	0	0	0	15	2	2	0	2	1	28
Motocycliste	0	0	0	0	0	5	0	1	0	0	1	8
VT	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	5	8
Camion	0	0	0	0	1	21	3	1	1	4	14	42
Tracteur	0	0	0	0	0	145	36	54	4	4	172	415
Autres	0	0	0	0	0	1	1	2	0	0	6	10
Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Autres	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	4	5
Autres	0	0	0	0	0	7	0	0	0	1	4	12
Total	0	1	0	2	8	317	72	87	15	24	214	740

Lecture : 121 femmes piétonnes ont été tuées dans un accident où l'antagoniste principal (véhicule le plus lourd de l'accident) était un VT.

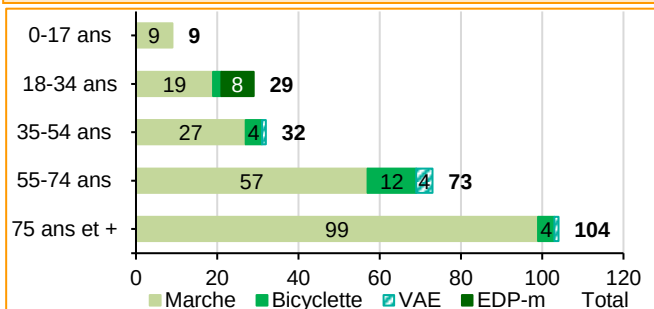
Répartition des femmes tuées selon la tranche horaire



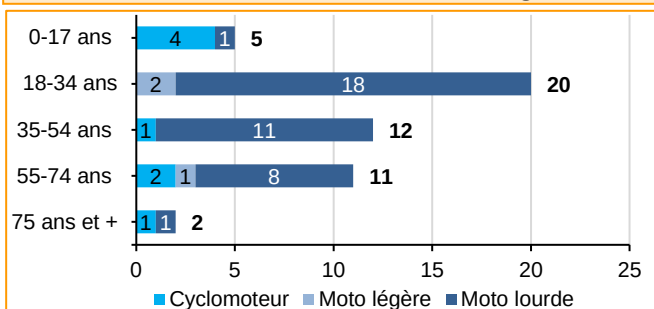
Femmes tuées selon la classe d'âge et le mode de déplacement



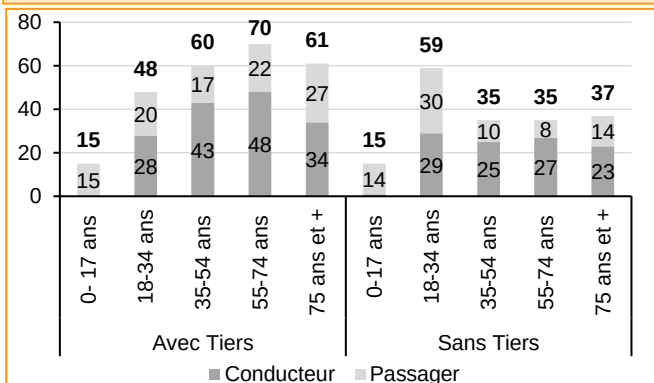
Femmes tuées en modes doux selon la classe d'âge



Femmes tuées en 2RM selon la classe d'âge



Femmes décédées en VT



Avant 18 ans

En 2025, 26 filles de 0-13 ans sont décédées et près de 5 200 sont blessées (dont 200 graves). C'est principalement lors de déplacements en voiture (19 tuées) ou lorsqu'elles marchent (6 tuées) que les filles sont tuées.

Un total de 17 adolescentes âgées entre 14 et 17 ans sont décédées, et près de 6 900 sont blessées (dont 300 graves). La moitié des adolescentes sont tuées en voiture et 4 lorsqu'elles sont en cyclomoteurs.

Entre 18 et 34 ans

En 2025, 160 femmes âgées entre 18 et 34 ans sont décédées sur les routes, et 35 700 sont blessées (dont 1 200 gravement).

Les femmes de 18 à 34 ans constituent 28 % des blessés graves alors qu'elles représentent 19 % de la population des femmes. Elles sont donc en sur-risque de blessure à cet âge.

Dans 31 % des accidents mortels où le PR est une femme de 18-34 ans, la vitesse excessive ou inadaptée est citée comme facteur, seule ou combiné avec d'autres.

Entre 35 et 54 ans

En 2025, 142 femmes de 35 à 54 ans sont décédées dans un accident routier, et près de 21 700 sont blessées (dont 900 gravement). Près de deux tiers d'entre elles étaient en VT (64 %).

Les principaux facteurs d'accident de cette classe d'âge sont : l'inattention (19 %), l'alcool (17 %), la vitesse (16 %) et le refus de priorité (16 %).

Entre 55 et 74 ans

Avec 192 tuées en 2025, les 55-74 ans représentent 26 % des femmes décédées sur la route en 2025. Si la majorité de tuées le sont dans un VT, 29 % des femmes de 55-74 ans étaient passagères.

Les principaux facteurs d'accident de cette classe d'âge sont : l'inattention (17 %), le malaise (17 %) et le refus de priorité (15 %).

Après 75 ans

Les femmes de 75 ans et plus constituent la population la plus à risque. Elles sont surreprésentées parmi les tuées (203, soit 27 % des femmes tuées).

Comme pour les autres classes d'âge chez les femmes, les facteurs les plus relevés par les forces de l'ordre lors d'un accident mortel dans lequel le présumé responsable est une femme âgée de 75 ou plus sont l'inattention (22 %), le malaise (22 %) et le refus de priorité (20 %).

La moitié des femmes seniors sont décédées à pied (49 %), ou en VT (46 %). En 2025, 47 % des femmes tuées en marchant ont plus de 75 ans.

Les enfants (0-13 ans) et les adolescents (14-17 ans)

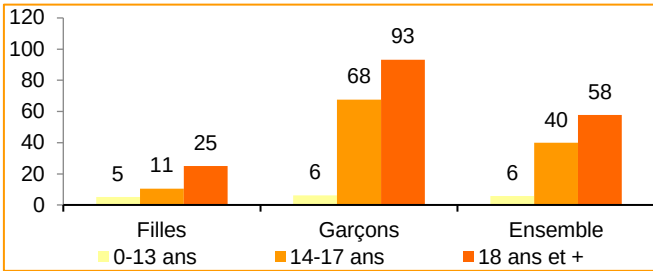
Six enfants tués sur dix l'ont été en tant que passagers d'un véhicule de tourisme.

Quatre adolescents tués sur dix sont décédés alors qu'ils circulaient en 2RM.

	Tués			Évolution	
	2019	2024	2025	2019-2025	2024-2025
0-13 ans	61	46	58	- 4,9 %	+ 26,1 %
14-17 ans	92	94	133	+ 44,6 %	+ 41,5 %
Évolution moyenne annuelle*					
Tués 0-17 ans				+ 3,8 %	- 6,9 %
Tués 18 ans et +				+ 4,3 %	- 2,0 %
Tous tués				+ 0,1 %	- 2,3 %

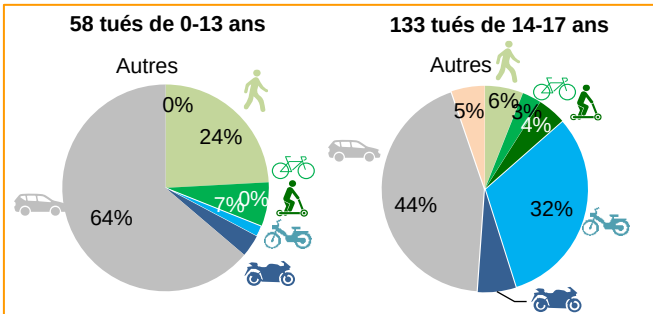
Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de 0-17 ans tués a baissé en moyenne de -6,9% par an.

Nombre moyen d'enfants et d'adolescents tués par million d'habitants selon l'âge et le sexe en 2025



Lecture : en 2025, il y en a en moyenne 68 tués par million de garçons âgés de 14 à 17 ans.

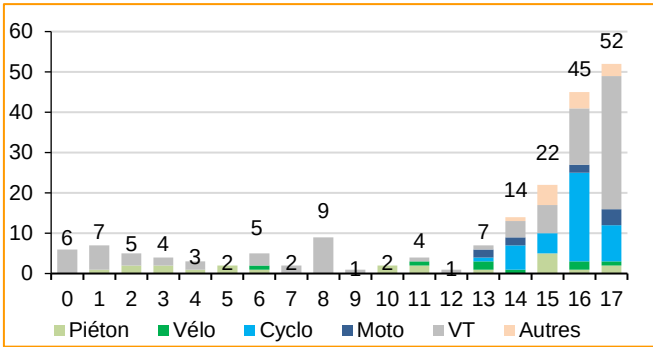
Répartition des enfants et des adolescents tués selon le mode de déplacement en 2025



	Piéton	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	Autres	Total
0-13 ans	14	4	0	1	2	37	0	58
14-17 ans	8	4	6	42	8	58	7	133

14-17 ans : 2 sont décédés en véhicule utilitaire, 1 en tracteur agricole, 1 en car, 1 en voiturette, 1 en quad lourd et 1 en moto-cross.

Nombre d'enfants et d'adolescents tués selon l'âge et le mode de déplacement en 2025



En 2025, **191 jeunes (âgés de 0 à 17 ans) ont perdu la vie, soit 6 % de la mortalité routière**. Les 0-17 ans représentent 20 % de la population française¹, et sont donc sous-représentés dans la mortalité routière. Parmi les jeunes décédés, 58 étaient des enfants (0-13 ans) et 133 étaient des adolescents (14-17 ans). Par rapport à 2024, le nombre de décès parmi les 0-17 ans augmente de + 36 %, avec une hausse significative chez les 14-17 ans (+ 41 %).

On estime que 1 700 adolescents ont été blessés gravement en 2025 (soit 10 % des blessés graves pour 5 % de la population). De plus, 800 enfants ont été blessés gravement (5 % des blessés graves, pour 15 % de la population). 17 % des blessés estimés sont âgés de 0 à 17 ans : environ 16 800 enfants et 26 400 adolescents. De 2019 à 2025, le nombre de 0-17 ans tués a augmenté : **+ 3,8 % par an en moyenne**. Cette hausse est moins forte que celle des adultes, mesurée à + 4,3 %.

Risque et gravité

Le taux de mortalité dans un accident de la route pour **les adultes est 10 fois plus important que celui des enfants** : par million d'habitants, on compte 6 enfants pour 58 adultes tués. Chez les adolescents, ce taux est sept fois plus élevé que chez les enfants : 40 adolescents tués par million d'habitants. Par ailleurs, parmi les enfants, le taux de mortalité des garçons est proche de celui des filles. À titre de comparaison, les individus de sexe masculin ont un taux de mortalité d'environ 6 fois plus élevé pour les adolescents et d'environ 4 fois plus élevé pour les adultes.

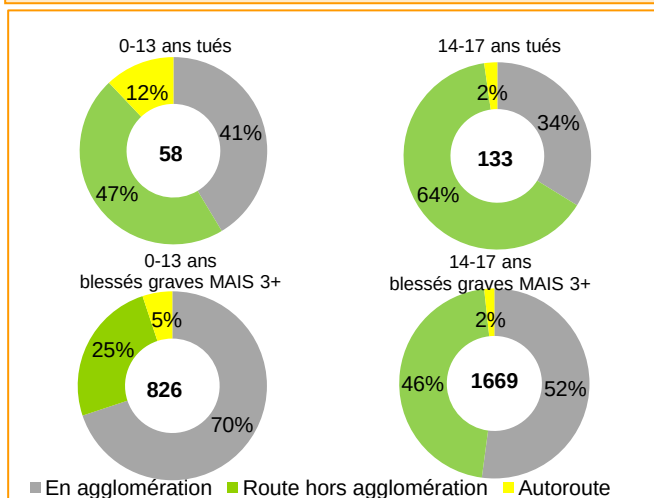
Le nombre de victimes **augmente nettement à partir de 14 ans** (âge légal pour conduire un cyclomoteur) et plus fortement à partir de 16 ans. **Les individus de sexe masculin** représentent 55 % des enfants tués et **87 % des adolescents tués** (77 % pour les adultes).

Selon le mode de déplacement

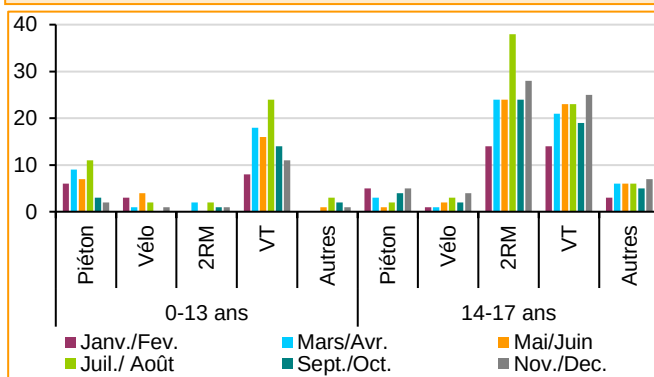
Parmi les **191 jeunes tués**, on dénombre 22 piétons, 76 conducteurs et 93 passagers. Parmi eux, la moitié sont des **occupants de VT**. De plus, 12 adolescents sont morts en conduisant un VT. Parmi eux, **8 avaient 17 ans**, un permis probatoire et étaient présumés responsables de l'accident. Parmi les 0-13 ans tués, **64 % sont passagers de VT** (37 tués), et 24 % sont piétons (14 tués). Chez les adolescents, les occupants de VT et les cyclomotoristes représentent respectivement **44 % et 32 % des tués**. Les garçons représentent 90 % des cyclomotoristes tués. Parmi les **22 piétons tués**, 12 ont été percutés par un VT, 3 par un véhicule utilitaire, 2 par un poids lourd, 1 par un autobus, 1 par un tracteur agricole, 1 par un tramway, 1 par un véhicule en fuite et 1 conducteur d'EDP sans moteur a été percuté par un autocar.

¹ Soit 10 M d'enfants et 3,3 M d'adolescents en France métropolitaine au 1^{er} janvier 2025. Estimations de l'Insee arrêtées à fin 2025.

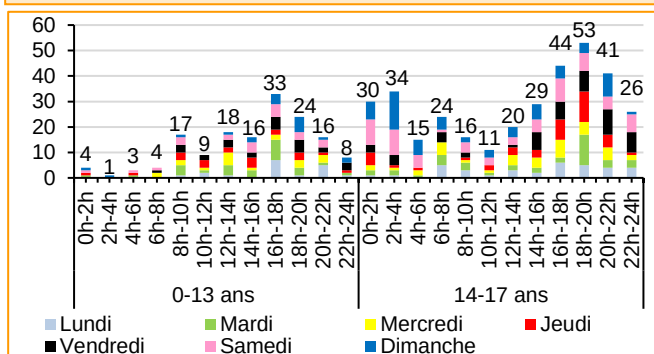
Répartition du nombre d'enfants et d'adolescents tués et blessés estimés selon le milieu routier en 2025



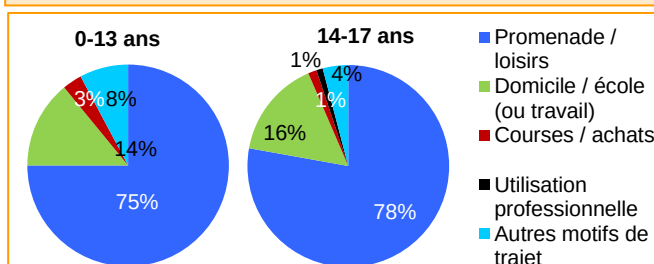
Répartition des tués de 0-17 ans selon le mois et le mode de déplacement (2023-2025)



Nombre d'enfants et d'adolescents tués selon le jour et l'heure (2023-2025)



Répartition des 0-17 ans tués selon le type de trajet effectué connu (2023-2025)



Note : le motif de déplacement est inconnu pour 15 % des trajets.

Selon le milieu routier

Parmi les jeunes de moins de 18 ans tués sur la route, **59 % l'ont été hors agglomération** (27 enfants de 0 à 13 ans et 85 adolescents de 14-17 ans). C'est la même proportion que pour les adultes.

Concernant les enfants ou adolescents blessés gravement (MAIS3+), les accidents ont plus souvent lieu en agglomération (70 % pour les 0-13 ans et 52 % pour les 14-17 ans) qu'hors agglomération.

Selon la période

En 2025, la période **de mai à août** est la période la plus meurtrière pour les 0-17ans (85 tués, dont 33 enfants de 0-13 ans). Les deux mois de vacances estivales concentrent à eux seuls 26 % de la mortalité des enfants et des adolescents (49 tués). Par rapport à 2024, le nombre de tués en **juillet** a d'ailleurs augmenté de **+ 142 %** ; celui en **août** de **+ 125 %**.

Sur la période de 2023 à 2025, **juin, juillet et août** sont les mois où la mortalité pour les enfants et les adolescents est la plus forte : cela représente **33 % des tués**. Pour les adultes, cette part est de 28 %.

Au cours de la même période, la tranche horaire de **16 h à 20 h** présente un pic de mortalité chez les 0-17 ans (161 tués, dont 67 enfants et 97 adolescents) comme pour les adultes (31 % et 25 %).

De plus, **24 % des adolescents tués** le sont les **nuits de week-end** (de 20 h à 6 h les nuits du vendredi au samedi et du samedi au dimanche). Cette proportion est presque le double de celle des adultes (13 %) et le triple de celle des enfants (8 %).

Entre 2023 et 2025, la moitié des enfants et des adolescents sont décédés dans un accident ayant eu lieu du vendredi au dimanche (16 % les vendredis, 19 % les samedis et 17 % les dimanches).

Type de trajet effectué

Au cours de la période allant de 2023 à 2025, dans 3 cas connus sur 4, les 0-17 ans sont tués lors d'un trajet type **promenade ou loisirs** (324 tués), et dans 15 % des cas connus lors d'un trajet domicile-travail ou domicile-école (64 tués).

Sur la même période, le pourcentage de tués lors d'un trajet domicile-travail ou domicile-école est identique pour les adolescents et les enfants avec respectivement 16 % des cas connus (46 tués) et 14 % des cas connus (18 tués).

Défaut de ceinture ou de casque

Pour la période 2021-2025, 38 % des adolescents décédés dans un véhicule de tourisme n'avaient pas leur ceinture attachée, contre 27 % des enfants.

Sur la même période, on dénombre 15 motocyclistes, 9 usagers de cyclomoteur et 6 occupants de quad de 0-17 ans qui ne portaient pas de casque.

Les conducteurs novices (permis de moins de deux ans)

Les trois quarts des conducteurs novices dans les accidents mortels sont présumés responsables (PR) de l'accident. La moitié des conducteurs novices tués l'ont été de nuit.

	Tués			Évolution	
	2019	2024	2025	2019-2025	2024-2025
Dans acc. avec un novice	600	650	645	+ 7,5 %	- 0,8 %
Dans acc. avec un novice PR	446	485	507	+ 13,7 %	+ 4,5 %
Novices	288	301	293	+ 1,7 %	- 2,7 %
Évolution moyenne annuelle*				2019 à 2025	2010 à 2025
Tués dans un accident avec un conducteur novice PR				+ 2,2 %	- 1,7 %
Tués dans un accident sans conducteur novice PR				- 0,3 %	- 1,3 %
Tous tués				+ 0,1 %	- 1,3 %

*Lecture : entre 2010 et 2025, le nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur novice présumé responsable (PR) a diminué en moyenne de -1,7 % par an.

Dans un accident de la route, un conducteur est déclaré novice si l'ancienneté du permis lui permettant de conduire son véhicule impliqué est inférieure à deux ans à la date de l'accident.

En 2025, les conducteurs novices représentent 9 % de la mortalité totale, soit 293 personnes tuées. Ce chiffre est en légère baisse par rapport à 2024 (- 2,7 %) et est globalement stable depuis 2019.

Un conducteur novice est impliqué dans 21 % des accidents corporels enregistrés dans le fichier BAAC. Cette part monte à 25 % sur les routes hors agglomération (autoroutes comprises).

Au total, 645 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un conducteur novice. Pour 507 d'entre elles, le novice concerné était présumé responsable (PR) de l'accident. **Ce dernier effectif est en hausse : + 4,5 % par rapport à 2024 et + 13,7 % par rapport à 2019.**

Les hommes représentent 90 % des 293 conducteurs novices tués.

Les novices en véhicule de tourisme

En 2025, **53 % des novices tués étaient automobilistes** (contre 23 % pour les conducteurs expérimentés).

Le permis à 17 ans progresse en 2025 : sur le seul premier semestre, 270 000 jeunes de 17 ans ont déjà eu leur permis VT contre 220 000 sur toute l'année 2024. Pour autant, 33 personnes ont été tuées en 2025 dans un accident impliquant un VT conduit par un conducteur novice âgé de 17 ans (contre 12 en 2024), soit 8 % des 398 tués dans les accidents avec conducteur VT novice tous âges.

On observe un pic de conducteurs novices tués à 18, 19 et 20 ans pour les automobilistes, ces trois âges totalisant 44 % des novices tués.

Les novices motocyclistes

Les novices sont également un public à risque en 2RM : **35 % des conducteurs novices tués pilotaient une moto lourde (> 125 cm³)** contre 23 % pour les conducteurs expérimentés.

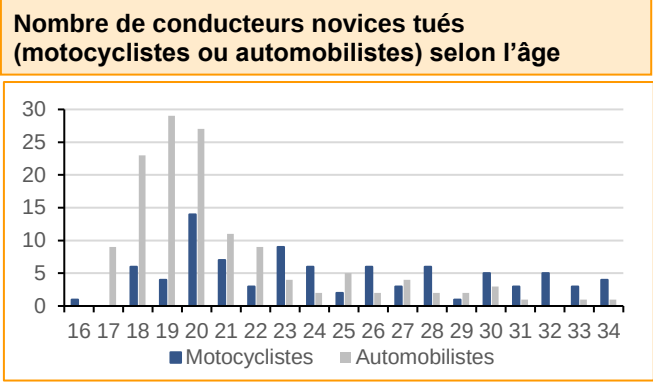
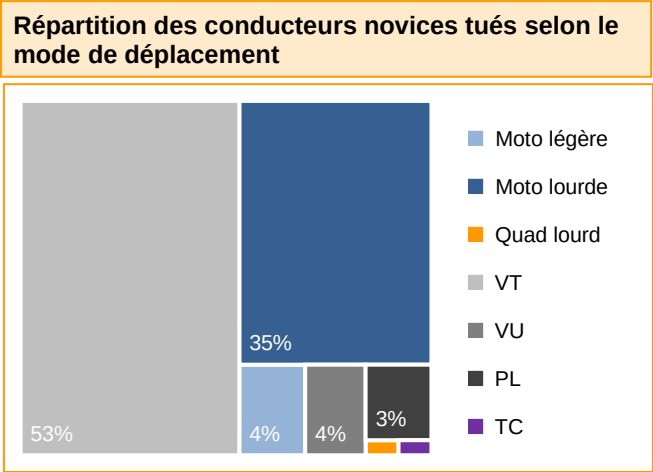
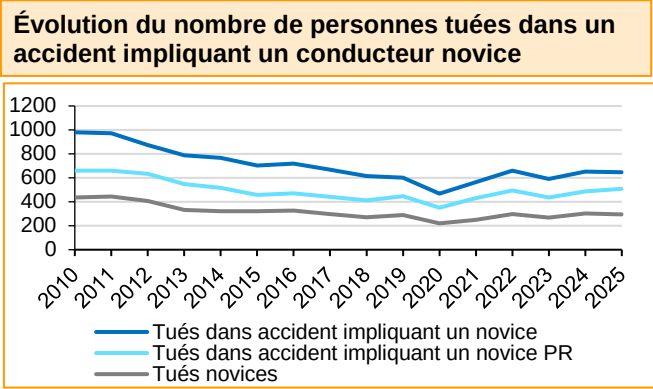
Pour les motocyclistes, malgré un pic à 20 ans avec 14 tués, la mortalité des novices concerne tous les âges au moins jusque 34 ans.

Selon le milieu routier

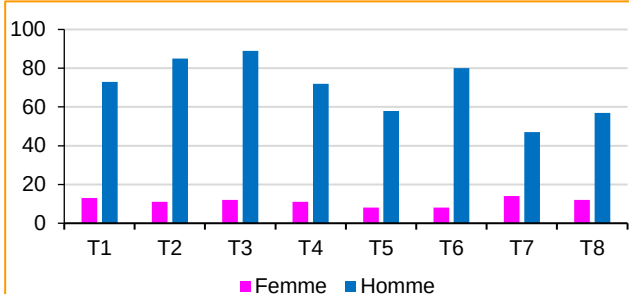
Il y a également un surrisque pour les conducteurs novices selon le milieu, car 72 % d'entre eux sont tués hors agglomération (67 % pour les expérimentés).

Selon le jour et la nuit

La moitié des conducteurs novices tués l'ont été de nuit : 47 % contre 38 % pour les conducteurs expérimentés.

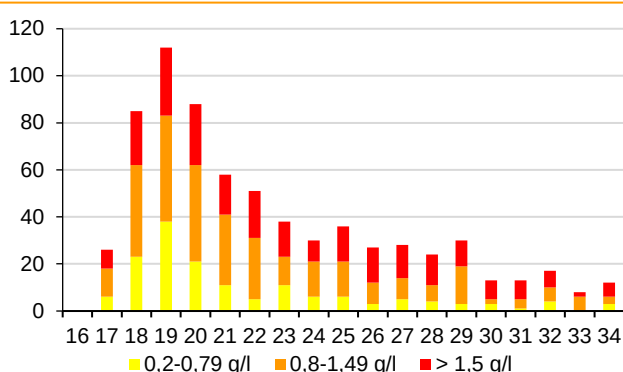


Nombre de conducteurs novices impliqués dans un accident mortel selon le sexe et l'ancienneté du permis (en trimestres T1, T2...)

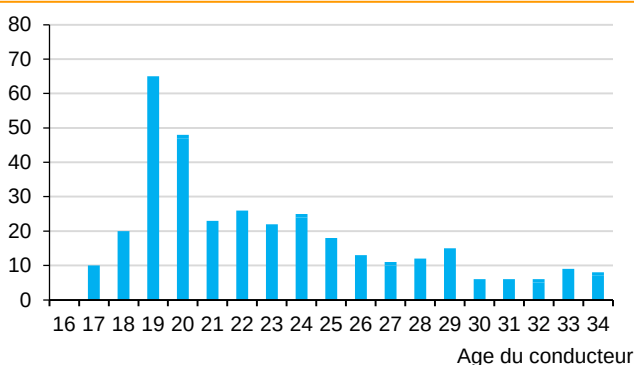


Lecture : 80 hommes conducteurs novices impliqués dans un accident mortel étaient dans leur sixième trimestre de permis.

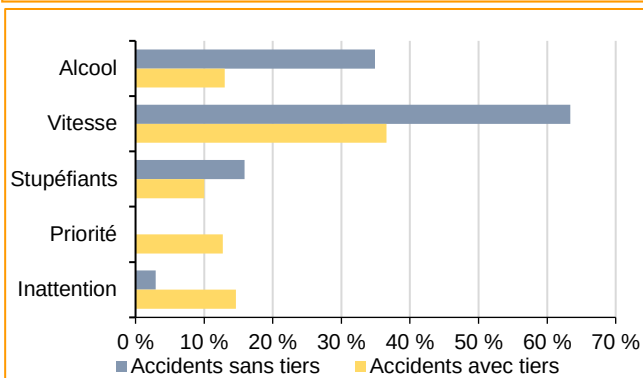
Nombre de conducteurs novices positifs à l'alcool dans les accidents corporels selon l'âge et le taux



Nombre de conducteurs novices positifs aux stupéfiants dans les accidents en fonction l'âge



Principaux facteurs usagers des conducteurs novices PR dans les accidents mortels (2023-2025)



Selon le niveau d'expérience

Dans les accidents mortels, les hommes conducteurs novices impliqués sont plutôt dans leur première année de permis : 319 conducteurs ont un permis de moins d'un an pour 242 conducteurs dans la deuxième année du permis. Pour les femmes novices, les chiffres des huit premiers trimestres sont équivalents.

Selon les professions et catégories socio-professionnelles (PCS)

Au total, 83 % des conducteurs novices PR impliqués dans les accidents mortels sont issus d'une des quatre PCS suivantes :

- les professions intermédiaires et employés (25 %) ;
- les étudiants (23 %) ;
- les ouvriers (19 %) ;
- les conducteurs professionnels (16 %).

Selon le port d'équipements de sécurité

En 2025, pour les véhicules concernés par le port de la ceinture, 22 % des conducteurs novices tués ne l'avaient pas mise (16 % pour les expérimentés).

De plus, quatre motocyclistes novices parmi les 114 tués ne portaient pas de casque.

Selon la responsabilité présumée

En 2025, les conducteurs novices sont plus souvent PR d'accidents mortels (PRAM) que les autres conducteurs. En particulier, sur les routes hors agglomération, 72 % des conducteurs novices impliqués sont des PRAM. Ce taux est à 61 % chez les autres conducteurs impliqués.

Facteurs d'accidents

En 2025, dans les accidents mortels, le conducteur novice impliqué alcoolisé présente un taux supérieur à 1,5 g/L de sang dans 44 % des cas et le facteur stupéfiant est très fortement présent chez les 19-20 ans (65 et 47 conducteurs positifs).

Au cours de la période 2023-2025, dans les accidents mortels, la **vitesse excessive** est le facteur le plus fréquemment identifié chez les conducteurs novices PR : dans 63 % des cas pour les accidents sans tiers et 37 % pour les accidents avec tiers.

Le facteur **alcool** arrive en seconde position avec des proportions respectives de 35 % et 13 %.

Le facteur **stupéfiant** arrive en troisième position avec des taux respectifs de 16 % et 10 %.

Cela dit, dans les accidents avec tiers, d'autres facteurs d'accidents liés à la conduite sont également identifiés chez les conducteurs novices : inattention avec 15 %, dépassement dangereux avec 14 %, non-respect de priorité avec 13 % et changement de file avec 9 %.

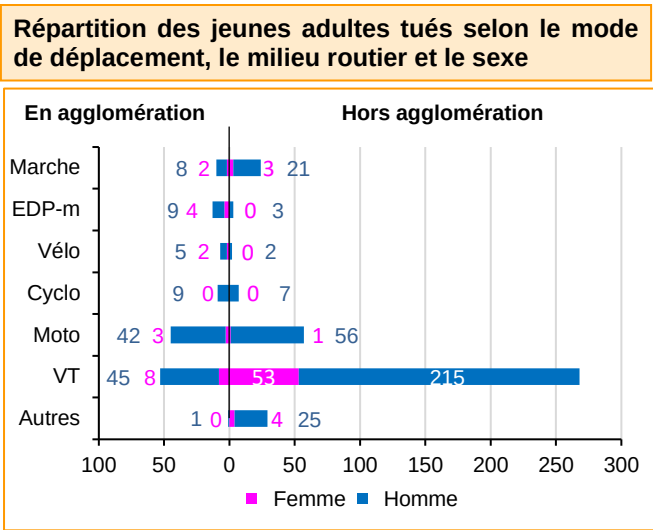
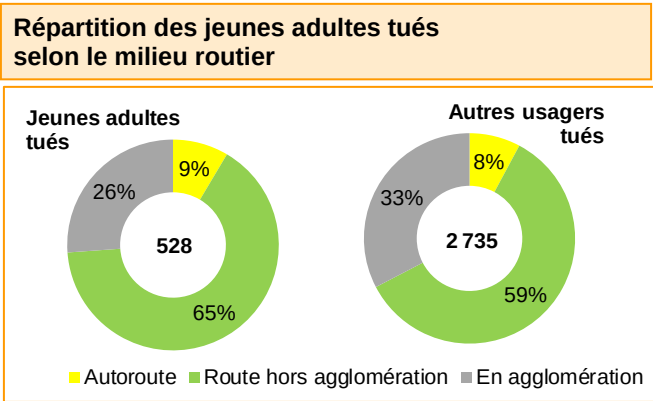
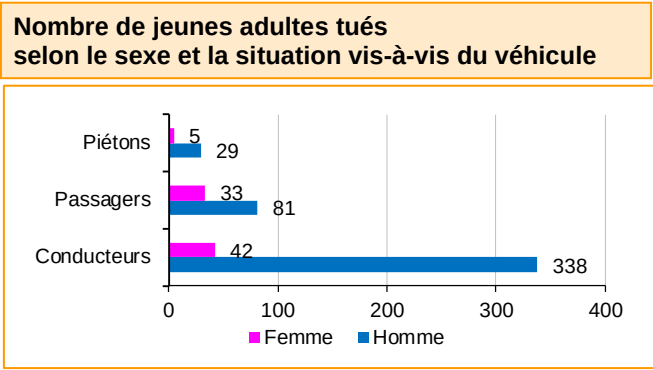
Les jeunes adultes (18-24 ans)

Les jeunes conducteurs sont majoritairement tués la nuit et le week-end. Leur mortalité atteint **96 décès par million d’habitants, soit deux fois plus** que l’ensemble de la population.

Ils totalisent **16 % des personnes tuées et 18 % des blessés gardant des séquelles, pour seulement 8 % de la population.**

	Tués			Évolution	
	2019	2024	2025	2019-2025	2024-2025
Jeunes Adultes	549	529	528	- 3,8 %	- 0,2 %
Évolution moyenne annuelle*					
Tués jeunes adultes				- 0,6 %	- 3,0 %
Tués non jeunes adultes				+ 0,2 %	- 1,0 %
Tous tués				+ 0,1 %	- 1,3 %

*Lecture : entre 2010 et 2025, le nombre de jeunes adultes tués a diminué en moyenne de - 3 % par an.



En 2025, 528 jeunes adultes âgés de 18 à 24 ans sont décédés dans des accidents de la route. Ils représentent **16 % des personnes tuées**, alors qu’ils ne représentent que 8 % de la population française¹. Cette part est de 13 % en agglomération et de 17 % hors agglomération hors autoroute.

On estime que les jeunes adultes représentent 23 % des blessés légers ou modérés MAIS1-2, 17 % des blessés graves MAIS3+, et **18 % des blessés qui garderont des séquelles.**

Après quelques fluctuations, le nombre de jeunes adultes tués est revenu globalement aux chiffres de la période avant la pandémie (2017-2019).

Le nombre de jeunes adultes tués par million d’habitants (96) est deux fois plus élevé que pour la moyenne tous âges (49).

Parmi les 380 jeunes adultes conducteurs tués, 89 % sont des hommes, contre 85 % pour les conducteurs des autres tranches d’âges. En agglomération, cette proportion atteint 91 %. Le surrisque masculin est aussi plus élevé chez les piétons tués, avec 85 % d’hommes contre 56 % pour les autres tranches d’âge, ainsi que chez les passagers tués, avec 71 % d’hommes contre 47 %.

Modes de déplacement et milieu routier

En 2025, 61 % des jeunes adultes tués circulaient en véhicule de tourisme. Cette part est de 70 % hors agglomération, contre 38 % en agglomération.

La même année, 22 % des jeunes adultes sont tués en 2RM, et 11 % des jeunes adultes sont tués en tant qu’usagers d’un mode actif. Cette proportion est de 7 % hors agglomération et s’élève à 22 % en agglomération.

Hors agglomération (autoroutes comprises), 390 jeunes adultes ont été tués en 2025, soit 74 % des jeunes adultes tués. C’est sept points de plus que chez les autres usagers tués (67 %). Parmi eux, 268 ont été tués en véhicule de tourisme, 57 en moto, 7 en cyclomoteur, 3 en EDPm, 2 à vélo et 24 à pied.

En agglomération, 138 jeunes adultes ont été tués, dont 53 en VT, 45 en moto, 9 en cyclomoteur, 13 en EDPm, 7 à vélo et 10 à pied.

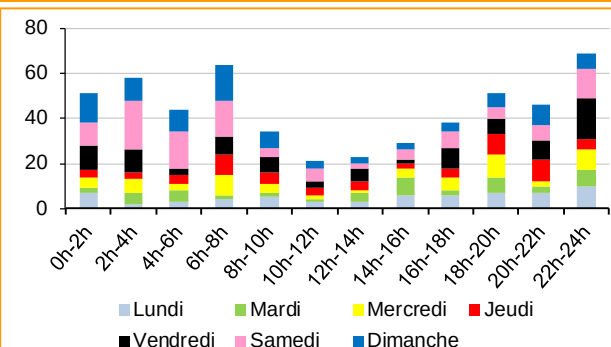
Équipements de sécurité

Sur 118 jeunes adultes tués dans un véhicule où le port du casque est obligatoire, 11 n’en portaient pas.

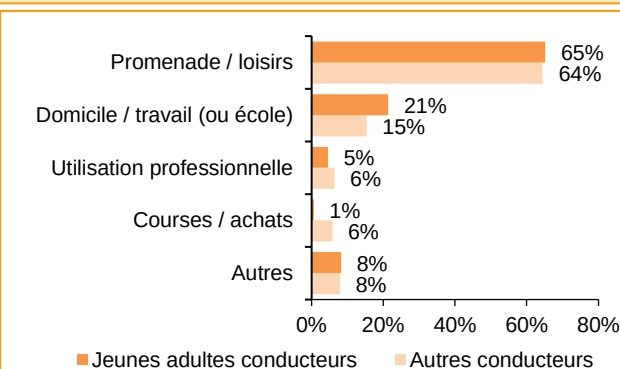
Le taux de non-port de la ceinture de sécurité chez les jeunes adultes conducteurs tués est de 19 %. Il atteint 42 % chez les jeunes adultes passagers tués. Pour les conducteurs alcoolisés ou avec stupéfiants, cette part s’élève à 29 %.

¹ 5 millions de jeunes adultes en France métropolitaine au 1^{er} janvier 2025. Estimations de l’Insee arrêtées à fin 2025.

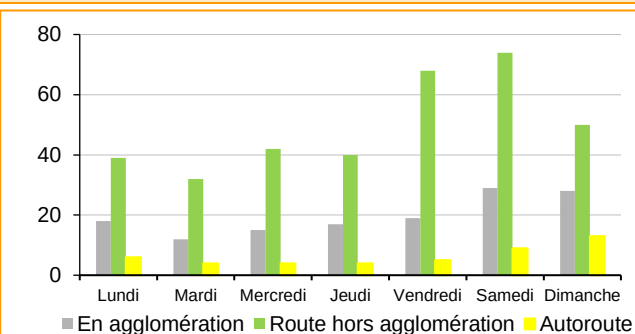
Nombre de jeunes adultes tués selon le jour de la semaine et l'heure



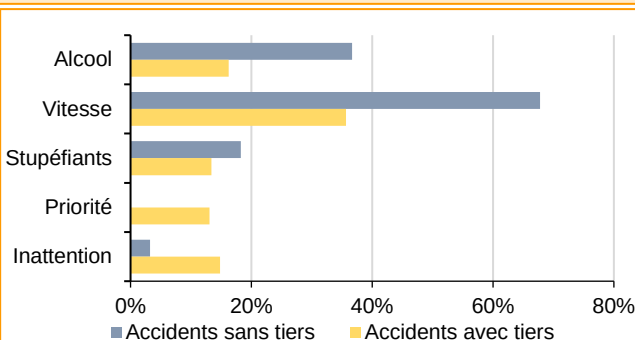
Répartition du nombre de jeunes adultes conducteurs tués selon le trajet effectué



Nombre de jeunes adultes tués selon le jour de la semaine et le milieu routier



Principaux facteurs chez les jeunes adultes présumés responsables dans les accidents mortels selon le type de collision (2023-2025)



Lecture : dans les accidents mortels avec tiers entre 2023 et 2025, le facteur vitesse est présent chez 36 % des jeunes adultes présumés responsables de l'accident.

Temporalité

Les jours de week-end concentrent le plus grand nombre de jeunes adultes tués.

38 % des jeunes adultes tués le sont lors d'un weekend, contre 29 % pour les autres usagers. La moitié de ces décès survient entre minuit et 7 heures du matin, alors que cette tranche horaire ne représente qu'un quart des décès chez les autres classes d'âges.

La mortalité routière des jeunes adultes survient **dans 62 % des cas la nuit**, contre 38 % pour les autres usagers tués. Cette part atteint 71 % en agglomération et sur autoroute. Les jeunes adultes représentent 24 % de la mortalité de nuit contre 11 % de celle de jour.

Chez les jeunes adultes conducteurs impliqués dans les accidents mortels de nuit, l'alcool est présent dans 31 % des cas. Ces parts sont de 9 % et 3 % le jour.

Parmi les jeunes adultes conducteurs tués, 65 % effectuent un trajet de loisirs, une proportion similaire à celle observée chez les autres conducteurs.

Permis de conduire et assurance

La moitié des jeunes adultes conducteurs tués dans un accident sont des conducteurs novices (moins de deux ans de permis).

Parmi les conducteurs de VT âgés de 18 à 24 ans impliqués dans un accident corporel, 10 % ne possèdent pas de permis valide, contre 4 % chez les 25 ans et plus. Cette part est de 18 % pour les motos lourdes (8 % pour les 25 ans et plus), et de 22 % pour les motos légères (12 % pour les 25 ans et plus).

On observe également que 7 % des jeunes adultes conducteurs impliqués dans les accidents mortels n'étaient pas assurés (4 % pour les 25 ans et plus).

Responsabilité présumée

Les jeunes adultes conducteurs sont plus fréquemment présumés responsables (PR) dans les accidents corporels que les autres conducteurs : 67 % chez les jeunes adultes contre 57 % chez les autres. Cet écart est encore plus marqué pour les accidents mortels (77 % contre 64 %).

Sur la période 2023-2025 dans les accidents mortels, les facteurs vitesse (49 %), alcool (25 %) et stupéfiants (15 %) sont les plus présents chez les jeunes adultes PR.

En 2025, 22 % des jeunes adultes conducteurs impliqués dans un accident mortel présentaient une alcoolémie supérieure à 0,5 g/L de sang (18 % au-delà de 0,8 g/L de sang). Dans les accidents corporels, ce sont majoritairement des automobilistes et les accidents surviennent souvent entre 19 h et 9 h du matin.

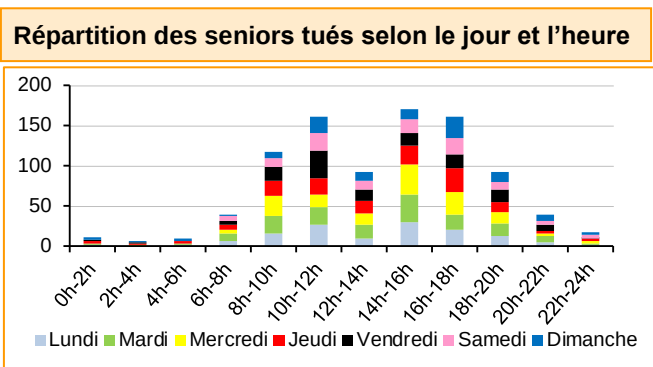
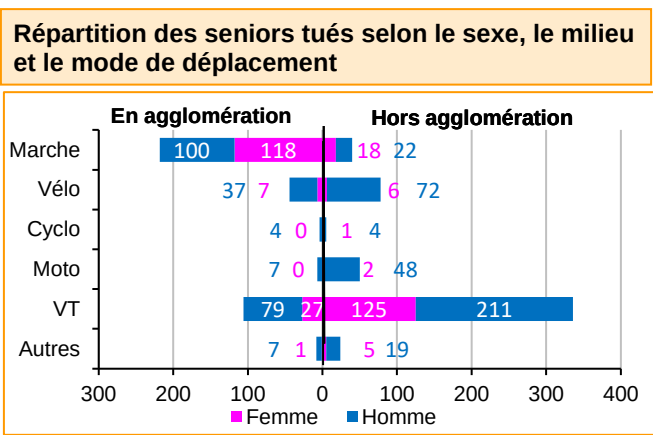
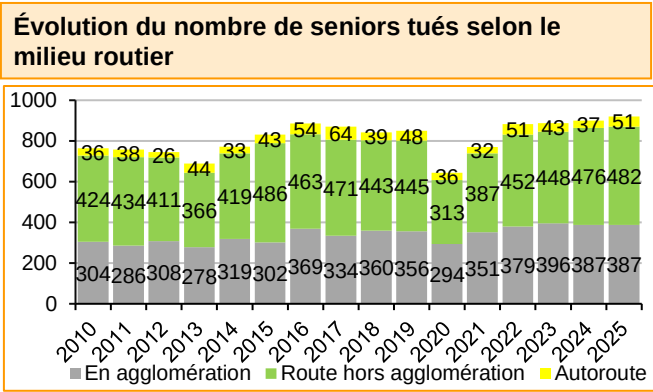
Les seniors (65 ans et plus)

Les seniors sont tués principalement en journée, plus fréquemment en agglomération que les jeunes. À mesure que l'âge avance, la gravité des accidents s'accroît, tout comme la proportion de piétons parmi les victimes.

Les 85 ans et plus représentent 3 % des présumés responsables d'accidents mortels et 6 % des tués (8 % et 11 % pour les 75-84 ans, 10 % et 12 % pour les 65-74 ans).

	Tués			Évolution	
	2019	2024	2025	2019-2025	2024-2025
Seniors	849	900	920	+ 8,4 %	+ 2,2 %
Évolution moyenne annuelle*				2019 à 2025	2010 à 2025
Tués seniors de plus de 65 ans				+ 1,3 %	+ 1,2 %
Tués de moins de 65 ans				- 0,4 %	- 2,1 %
Tous tués				+ 0,1 %	- 1,3 %

*Lecture : entre 2010 et 2025, le nombre de seniors tués a augmenté en moyenne de + 1,2 % par an.



En 2025, 920 seniors ont perdu la vie dans un accident de la route. Parmi eux, 382 avaient entre 65 et 74 ans, 344 entre 75 et 84 ans et 194 avaient 85 ans ou plus. Les seniors représentent 28 % des personnes tuées et 21 % des présumés responsables (PR) d'accidents mortels alors qu'ils sont 22 % de la population¹. On estime également qu'ils comptent pour 8 % des blessés légers (MAIS1-2) et 17 % des blessés graves (MAIS3+).

La moyenne annuelle de seniors tués sur la période 2023-2025 (902) dépasse celle enregistrée avant la crise sanitaire (853 en moyenne sur 2017-2019).

La gravité

La gravité des blessures augmente avec l'âge des victimes.

En 2025, on compte 39 tués pour 100 blessés graves (MAIS3+) chez les 75 ans et plus, contre 26 pour les 65-74 ans et 17 pour les moins de 65 ans.

On dénombre également : 7 blessés graves pour 100 blessés légers pour les moins de 65 ans, 15 pour les 65-74 ans et 18 chez les 75 ans et plus.

Équipements de sécurité

Le taux de non-port de la ceinture de sécurité chez les seniors tués est de 11 %, contre 25 % chez les moins de 65 ans.

Hommes et femmes

Si les hommes restent majoritaires dans la mortalité des seniors (tout particulièrement hors agglomération), la part des femmes y est plus élevée que chez les moins de 65 ans (34 % contre 18 %). Cela s'explique en partie par la structure démographique des seniors, qui comptent une majorité de femmes : 56 % de femmes contre 50 % chez les moins de 65 ans (cf. p. 74).

La moitié des piétons seniors tués sont des femmes (53 %) alors qu'elles ne représentent que 31 % des tués chez les moins de 65 ans. Les cyclistes seniors tués sont en grande majorité des hommes (89 %).

Selon le jour et l'heure

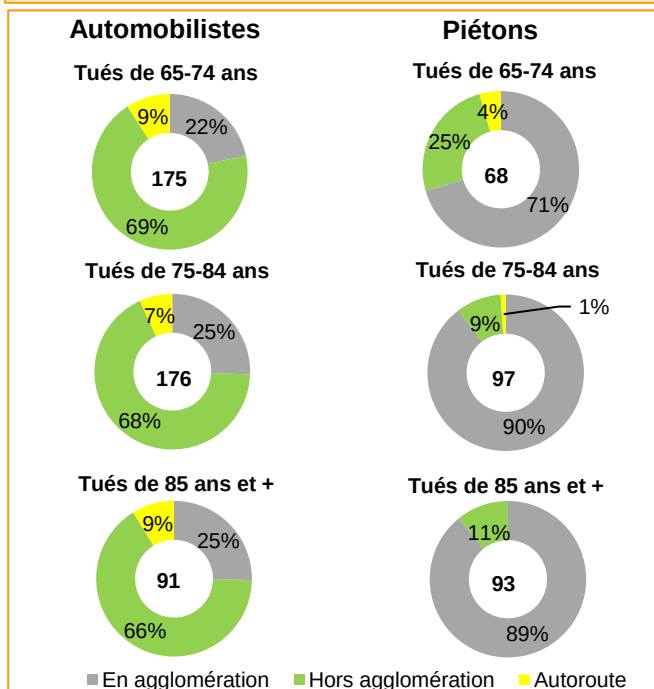
Les décès de seniors sont répartis uniformément sur la semaine, avec une légère baisse le week-end.

La part de personnes tuées de nuit est plus faible pour les seniors (20 %) que pour les moins de 65 ans (50 %).

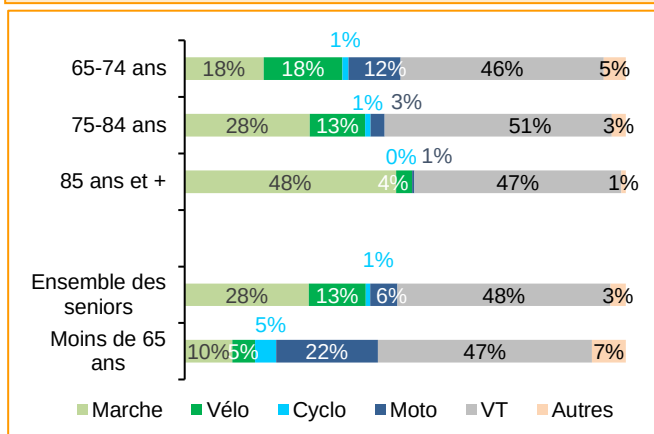
La répartition des seniors tués selon l'heure présente des pics entre 9 h et 12 h et entre 14 h à 18 h, alors que pour les moins de 65 ans, les pics sont plutôt aux heures de pointe. 85 % des seniors tués le sont entre 7 h et 19 h, contre 52 % pour les moins de 65 ans.

¹ 14 millions de seniors en France métropolitaine au 1^{er} janvier 2025. Estimations de l'Insee arrêtées à fin 2025.

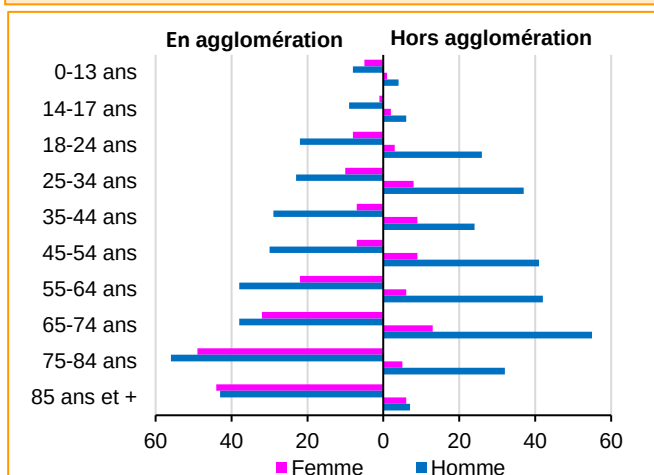
Répartition des seniors automobilistes et piétons tués selon le milieu routier et la classe d'âge



Répartition des tués selon le mode de déplacement et la classe d'âge



Répartition des tués circulant en mode actif selon le milieu routier, l'âge et le sexe



Le risque

Rapporté à la population, le risque de décès augmente nettement avec l'âge : 52 tués par million d'habitants pour les 65-74 ans, 70 chez les 75-84 ans et 86 pour les 85 ans et plus, contre 45 pour les moins de 65 ans. **Les seniors de 75 ans et plus présentent donc un surrisque notable.**

Selon le milieu routier

Les seniors représentent 38 % des personnes tuées en agglomération.

Ils sont plus souvent tués en agglomération que les moins de 65 ans : 42 % des personnes tuées de 65 ans et plus le sont en agglomération (32 % pour les 65-74 ans, 45 % pour les 75-84 ans et 57 % pour les 85 ans et plus), contre 27 % pour les moins de 65 ans. Cet écart s'explique principalement par la surreprésentation des piétons dans la mortalité des seniors (28 %).

Les écarts observés entre les seniors et les moins de 65 ans varient selon les modes de déplacement :

- les automobilistes seniors tués le sont dans 76 % des cas hors agglomération (autoroutes comprises), contre 83 % pour les moins de 65 ans ;
- a contrario, **les piétons seniors tués le sont 8 fois sur 10 en agglomération (71 % des 65-74 ans et 89 % des 75 ans et plus)**, contre 44 % pour les piétons de moins de 65 ans.

Selon le mode de déplacement

Les seniors décèdent aussi souvent en voiture (48 %) que les moins de 65 ans (47 %).

La part de la marche dans la mortalité des seniors croît avec l'âge : 18 % chez les 65-74 ans, 28 % chez les 75-84 ans, 48 % au-delà de 85 ans. Inversement, la part des deux-roues motorisés est très faible après 75 ans. Le vélo concerne surtout les 65-74 ans (18 %).

Responsabilité présumée

Les conducteurs seniors impliqués dans les accidents mortels sont PR dans 77 % des cas, ce ratio est de 64 % pour les conducteurs non seniors.

Le taux de conducteurs PR par million d'habitants évolue selon l'âge : il atteint son pic chez les 18-24 ans (111) et chez les 25-34 ans (70) et tourne autour de 40 à 50 au-delà de 35 ans.

Facteurs d'accidents

Dans les accidents mortels avec tiers sur 2023-2025, les facteurs inattention et respect de la priorité sont les facteurs les plus présents chez les seniors (dans 25 % des cas), contrairement aux autres conducteurs chez qui on retrouve plutôt les facteurs vitesse, alcool et stupéfiants.

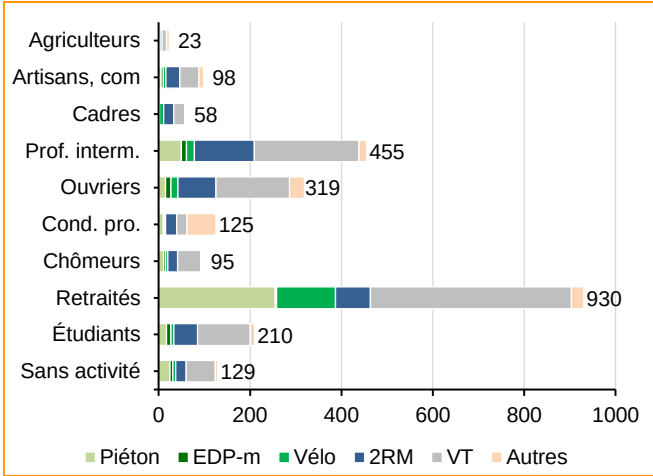
Les accidents selon les professions et catégories socio-professionnelles

En 2025, plus d'un tiers des accidents mortels ont impliqué au moins un usager retraité et près d'un accident mortel sur cinq a impliqué un usager de profession intermédiaire ou employé.

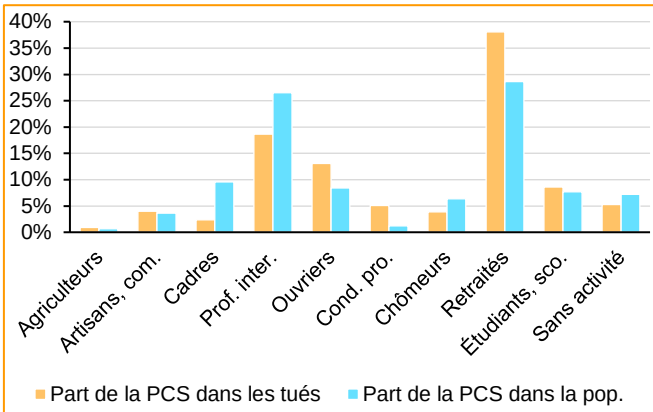
	Tués	Part de tués	Nombre acc. mortels avec...	Part sur total acc. Mortels (connu)
Agriculteurs	23	1%	64	1%
Artisans, com.	98	3%	185	4%
Cadres	58	2%	122	2%
Prof. interm.	455	14%	719	19%
Ouvriers	319	10%	469	13%
Cond. pro.	125	4%	573	5%
Chômeurs	95	3%	129	4%
Retraités	930	29%	969	38%
Étudiants, sco.	210	6%	225	9%
Sans activité	129	4%	162	5%

NB : Les professions et catégories socioprofessionnelles (PCS) retenues dans le BAAC diffèrent légèrement de la nomenclature l'INSEE. Par exemple, la catégorie « retraité » est utilisée ici.

Nombre de personnes tuées par PCS selon le mode de déplacement en 2025



Répartition des PCS dans le nombre de tués et dans la population en 2025



Source : Insee-Recensement de la population 2023 (Caractéristiques de l'emploi et Population active, Emploi et Chômage des 15 ans et plus).

En 2025, les professions et catégories socio-professionnelles (PCS) des personnes de 15 ans et plus impliquées dans les accidents sont **inconnues** pour **23 % des tués** et pour 39 % des blessés enregistrés dans le BAAC.

Parmi les 2 442 personnes tuées dont la PCS est connue, on compte 930 retraités (38 % des tués), 210 étudiants (9 %), 129 personnes sans activité (5 %) et 95 chômeurs (4 %). Parmi les actifs occupés, on dénombre 455 individus tués de profession intermédiaire (19 % des tués), 319 ouvriers (13 %), 98 artisans, commerçants ou chefs d'entreprise (4 %), et 125 conducteurs professionnels (5 %).

Risques généraux

Parmi les personnes tuées dont la PCS est connue, **les retraités représentent à eux seuls 38 % des usagers de VT tués, 65 % des piétons tués ainsi que des cyclistes tués en 2025**. Les ouvriers (18 %) et les professions intermédiaires (28 %) cumulés constituent près de la moitié des tués en 2RM. Enfin, les étudiants représentent 19 % des usagers tués en EDP-m.

Parmi les actifs, les conducteurs professionnels et les ouvriers ont un fort surrisque lié à leur activité. En effet, ces deux PCS représentent respectivement 5 % et 13 % des usagers tués de PCS connue ne représentent, en 2025, pour seulement 1 % et 8 % de la population totale de 15 ans et plus. Les retraités présentent également un surrisque et le taux d'usagers tués le plus important (38 % des tués), pour 29 % de la population totale.

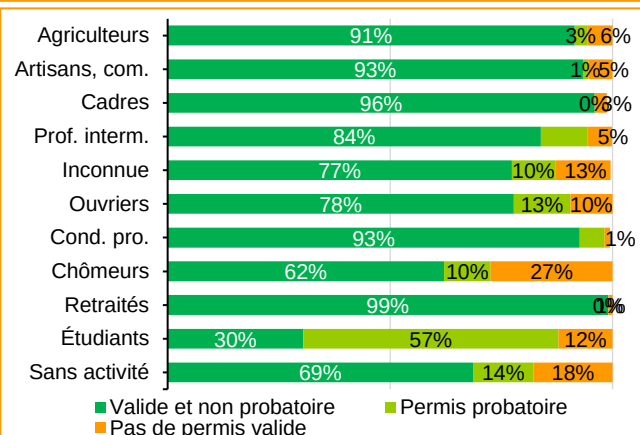
Les cadres et professions intermédiaires présentent à l'inverse un sous-risque parmi les actifs occupés, avec des parts respectives de 10 % et 27 % de la population totale pour 2 % et 19 % des tués. Enfin, les chômeurs et les inactifs sont également des PCS en sous-risque, probablement en raison de leurs déplacements plus rares. Ils représentent respectivement 4 % et 5 % de la mortalité routière pour 6 % et 7 % de la population totale.

Quelle que soit la PCS, **la très grande majorité (78 %) des usagers tués sont des hommes**. Parmi les 713 femmes tuées, les retraitées représentent à elles seules 44 % du fait de la prédominance de la marche comme mode de déplacement, où plus de la moitié des piétons retraités tués sont des femmes. On observe également que 70 % des passagers retraités tués sont des femmes.

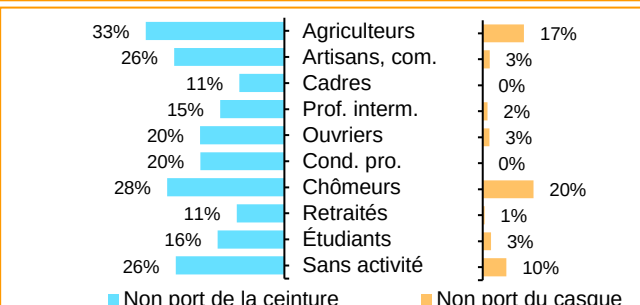
Chez les retraités, la part de tués en journée est particulièrement élevée avec 81 %, contre 58 % en moyenne. Les étudiants affichent à l'inverse une surmortalité la nuit (61 %).

Enfin, en termes de motifs de déplacement, « l'utilisation professionnelle » est donnée dans 64 % des cas de conducteurs professionnels tués, contre 6 % en moyenne des autres actifs occupés.

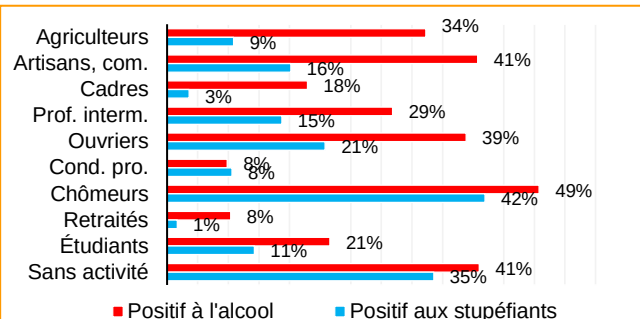
Répartition des conducteurs tués par PCS selon le permis de conduire (2023-2025)



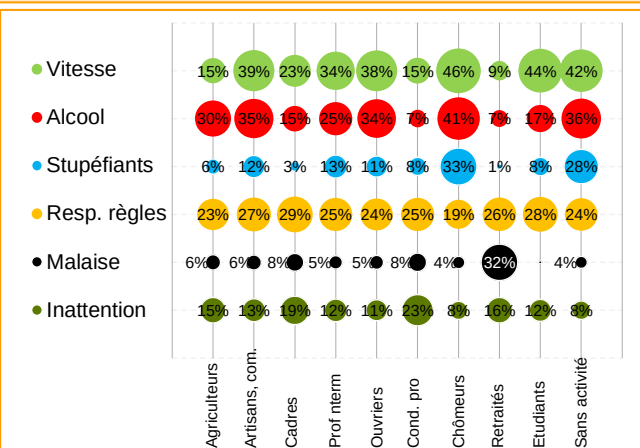
Absence de casque ou de ceinture pour les usagers tués de 2RM et de véhicules carrossés (2023-2025)



Alcool ou stupéfiants pour les conducteurs PR d'accidents mortels (2023-2025)



Principaux facteurs pour les PR d'accidents mortels selon la PCS (2023-2025)



Lecture : le facteur alcool est présent pour 17 % des étudiants présumés responsables d'accidents mortels.

Permis, casque et ceinture

En moyenne, parmi les usagers de véhicules nécessitant un permis de conduire, **8 % des conducteurs tués n'ont pas de permis valide entre 2023 et 2025**. On observe toutefois des proportions supérieures pour les chômeurs, les inactifs et les étudiants avec respectivement 27 %, 18 % et 12 %.

Entre 2023 et 2025, en matière d'utilisation des équipements de sécurité, le port de la ceinture pour les personnes tuées dans les véhicules carrossés (VT, VU, PL) n'est pas homogène en fonction de la PCS. En effet, en moyenne, la proportion de conducteurs tués sans ceinture est de 17 % mais la ceinture est absente pour 28 % des chômeurs, 26 % des artisans et 26 % des personnes sans activité professionnelle.

Au cours de la même période, la proportion de conducteurs de 2RM tués en ne portant pas de casque est de 20 % pour les chômeurs, de 17 % pour les agriculteurs et 10 % pour les personnes sans activité. Les autres PCS n'excèdent pas 5 %.

Facteurs d'accidents mortels

Parmi les conducteurs présumés responsables (PR) d'accidents mortels, le taux d'alcool est supérieur au taux légal dans 49 % des cas parmi les chômeurs, et dans 41 % des cas parmi les personnes sans activité. À l'inverse, la proportion de conducteurs tués avec un taux supérieur à la limite n'est que de 8 % parmi les retraités et les conducteurs professionnels.

Dans le cas où le résultat du dépistage est connu, le contrôle est **positif aux stupéfiants pour 42 % des chômeurs** qui sont PR d'accidents mortels, **pour 35 % des personnes sans activité**, mais seulement 3 % des cadres et 1 % des retraités.

Les parts des trois principaux facteurs observés pour les PR d'accidents mortels sont les plus élevées parmi les chômeurs qui se distinguent des autres groupes avec 41 % pour le facteur alcool, 46 % pour la vitesse et 33 % pour les stupéfiants. Les **professions intermédiaires**, les **ouvriers**, les **artisans et les sans activité** constituent quant à eux un ensemble cohérent en matière de facteurs : l'alcool (respectivement 25 %, 34 %, 35 % et 36 %), la vitesse excessive ou inadaptée (34 %, 38 %, 39 % et 42 %), ainsi que les stupéfiants (13 %, 11 %, 12 %, et 28 %) sont proches au sein de l'ensemble mais les proportions sont plus faibles que pour le premier groupe. Les **conducteurs professionnels** et les **cadres** forment un troisième groupe avec certaines similarités en ce qui concerne la haute proportion du facteur inattention (avec respectivement 23 % et 19 %). Malgré certains points communs avec ce dernier groupe, les **retraités** se distinguent principalement par la présence bien plus importante du facteur malaise qui est observé dans 32 % des cas pour cette population, contre 8 % parmi les cadres et les conducteurs professionnels.

Les accidents liés au travail

En 2025, 43 % de la mortalité routière implique une personne en déplacement lié au travail, qu'elle soit victime, responsable ou juste impliquée.

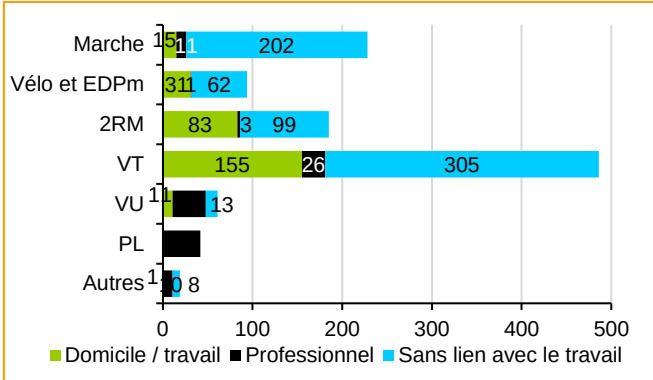
Estimation Tués	2019	2024	2025
Dans un accident impliquant une personne en trajet lié au travail	1 412	1 349	1 411
dont en trajet lié au travail	511	549	560
dont en trajet domicile-travail	371	407	389
dont en trajet professionnel	140	142	171

L'essentiel du risque routier professionnel en 2023



Source : Ministère du travail – extrait de « L'essentiel du risque routier professionnel : chiffres 2023 », Ministère de l'intérieur, CNAM/MSA, juillet 2024.

Usagers tués dans un accident dans lequel au moins une personne a un motif de déplacement lié au travail, selon le mode de déplacement et le motif



Le **risque routier professionnel** (en trajet domicile-travail ou en déplacement lié aux missions) est l'une des premières causes de mortalité au travail en France. En 2023, il représente **30 % des décès au travail**¹.

En 2025, on estime que **1 411 personnes** ont été tuées dans un accident impliquant une personne en trajet lié au travail, dont **851 réalisaient un trajet personnel (plus de la moitié sont des usagers vulnérables : modes doux et 2RM). 560 personnes** effectuaient un déplacement lié au travail :

- **69 % (389) lors d'un trajet « domicile-travail »** ;
- **31 % (171) lors d'un trajet « professionnel »** (réalisé dans l'exercice d'une mission professionnelle).

Ces estimations sont calculées en extrapolant à l'ensemble de la mortalité routière (3 263 tués) les parts calculées avec motifs de trajet connus :

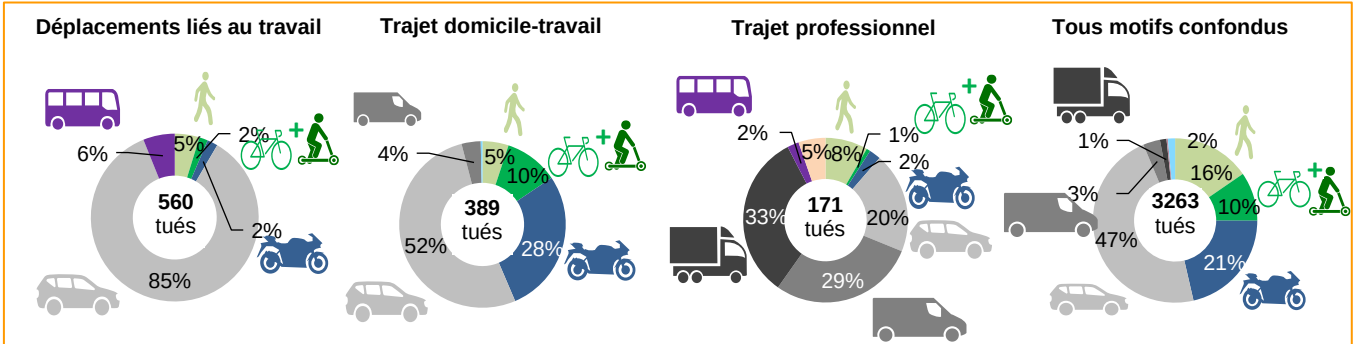
- la part que représentent les décès dans un accident impliquant un usager en trajet lié au travail est de 43 % ;
- la part que représentent les usagers tués lors d'un trajet lié au travail est de 17 %.

Selon le mode de déplacement

Lors des trajets domicile-travail, 52 % des tués le sont en véhicule de tourisme (155). Les deux-roues motorisés représentent 28 % des tués (20 % pour les seules moto lourdes) alors que ce mode n'est utilisé que pour 2 % du temps de trajet lié au travail². Les transports en commun représentent 5 % des trajets domicile-travail pour zéro tué en 2025. En agglomération, la marche représente 16 % des tués (11) et les EDPM 15 % (10). Hors agglomération (autoroutes comprises), les personnes tuées en trajet domicile-travail le sont principalement en véhicule de tourisme (59 % des cas soit 136 personnes tuées).

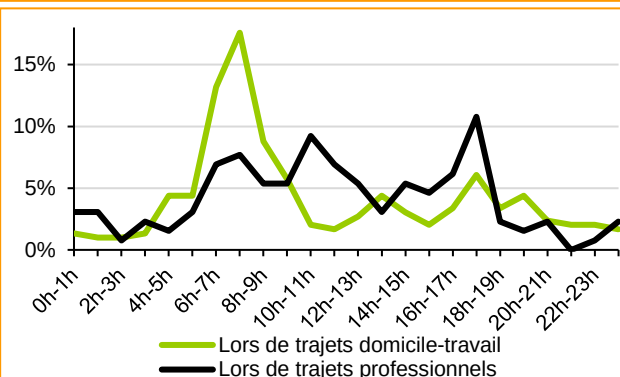
Pour les trajets professionnels, 61 % des 130 personnes tuées l'ont été en poids-lourd (42 personnes) ou en véhicule utilitaire (37 personnes).

Répartition des personnes tuées selon le mode de déplacement et par type de trajet

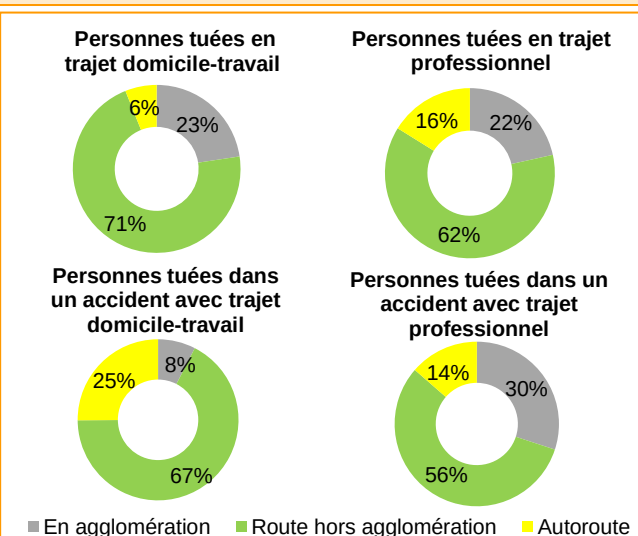


¹ Plan Santé au travail 2026-2030, Ministère du travail, avril 2026.
² Enquête mobilité des personnes 2019, SDES, exploitation ONISR

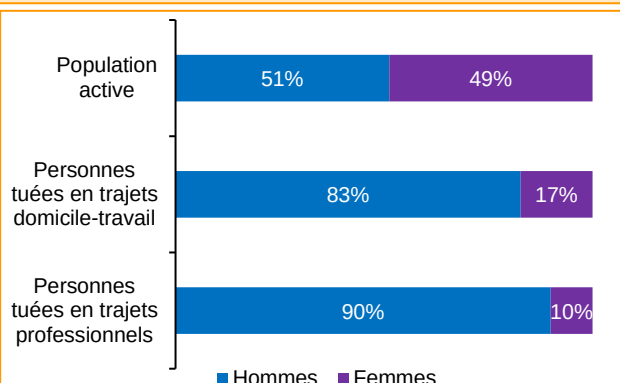
Répartition des personnes tuées dans les accidents liés au travail selon l'heure



Répartition des décès lors d'un trajet lié au travail et pour les autres motifs de trajet, selon le milieu



Répartition des personnes tuées lors d'un trajet lié au travail selon le sexe



Sources : Fichiers BAAC et Insee, population active au sens du BIT.

D'après les analyses CNAM/MSA³, en 2023 :

- 1 tué sur 10 a été embauché depuis moins d'un mois ;
- 39 % des salariés décédés en trajet domicile-travail et 34 % des salariés décédés en trajet professionnel ont moins d'un an d'ancienneté.

Plan « Santé au travail » 2026-2030¹

Action 5.7 | Prévenir le risque routier professionnel : trajet et mission

- Sous-action 5.7.1 | **Approfondir la connaissance du risque routier professionnel** pour mieux identifier et prévenir les situations à risque, les secteurs et les publics exposés.
- Sous-action 5.7.2 | **Mobiliser les branches pour adapter la prévention du risque routier**, en mission comme sur le trajet domicile-travail, aux réalités métiers des secteurs les plus exposés.

Selon le jour et l'heure

Les décès dans un trajet lié au travail arrivent dans 9 cas sur 10 un jour ouvré. Ils se concentrent sur la tranche 6 h-9 h en trajet domicile-travail et 6 h-8 h, 10 h-12 h et 17 h-18 h en trajet professionnel.

Selon le milieu routier

Pour les trajets liés au travail, la part des décès en agglomération (23 % et 16 %) est moins importante que pour les autres trajets (32 %). La part des décès **sur autoroute est plus élevée lors des trajets professionnels** (22 %) que sur les autres trajets (7 %). Sur ces 28 tués sur autoroute, 23 circulaient en poids lourd ou en véhicule utilitaire.

Selon l'âge et le genre

Lors des trajets domicile-travail, les **15-24 ans représentent 22 % des tués** alors qu'ils ne représentent que 10 % de la population active⁴. Lors des trajets professionnels, les 25-64 ans représentent 78 % des personnes tuées (101 sur 130). Les tués dans un trajet lié au travail sont **majoritairement des hommes** (51 % de la population active⁴) : ils représentent **83 % des tués en trajet domicile-travail** et **90 % en trajet professionnel**.

Facteurs d'accidents

Sur 2023-2025, le facteur « **vitesse** » est présent chez 27 % des présumés responsables (PR) d'accident mortel effectuant un **trajet domicile-travail** (42 % pour les accidents sans tiers). En agglomération, 25 % des PR ont un facteur « **inattention** ».

En **trajet professionnel**, le facteur « **inattention** » est présent chez 26 % des PR (41 % en agglomération). Dans les accidents sans tiers, le facteur « **malaise** » intervient dans 37 % des cas (61 % en agglomération).

Dans les accidents corporels, 2 % des conducteurs en trajet lié au travail ont une alcoolémie supérieure à 0,5 g/L contre 10 % pour les autres conducteurs.

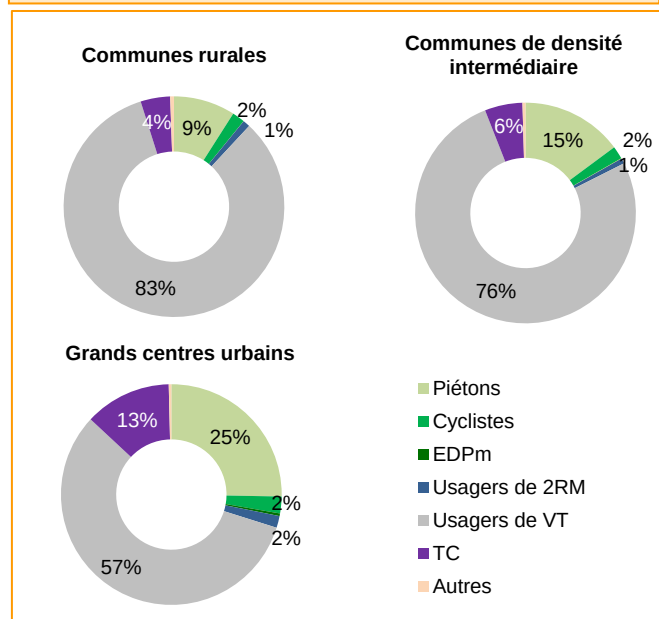
³ L'essentiel du risque routier professionnel – Chiffres clés 2023, Ministère du travail, CNAM, MSA, ONISR, juin 2025.

⁴ Emploi selon le sexe et l'âge - Données annuelles de 1975 à 2025, Insee, mars 2026

La mobilité et les déplacements

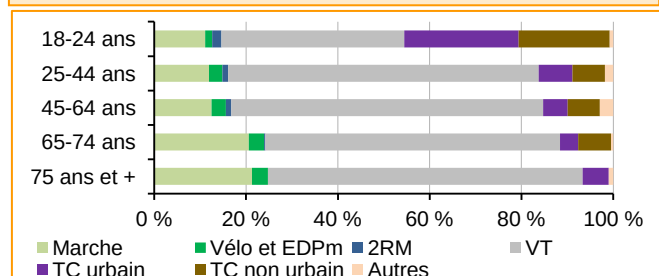
Les grandes tendances en termes de mobilité restent en moyenne plutôt stables depuis 2019.

Répartition du temps de déplacement selon le mode et la densité du lieu de résidence (EMP 2019)



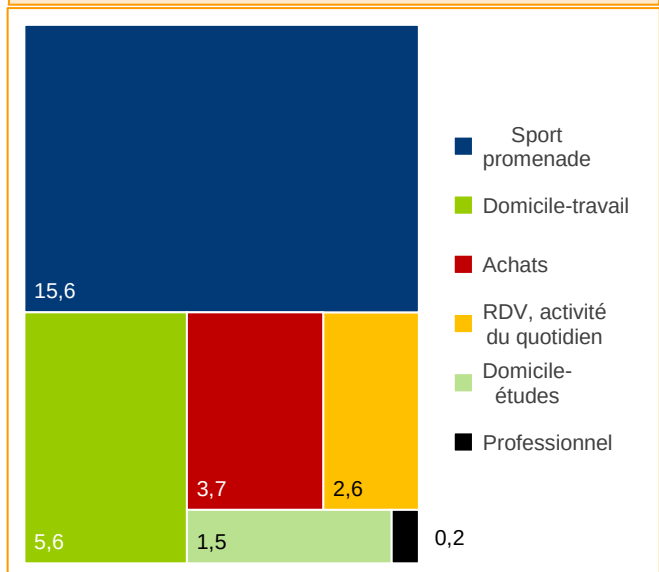
Source : Exploitation ONISR à partir des données de l'EMP.

Parts modales en durée de déplacement selon l'âge et le mode en 2022 un jour de semaine



Source : résultats Baromob 2022 Ademe – Cerema

Distances déclarées à vélo, en km, au cours d'une semaine



Source : Enquête Nationale « Usage du Vélo », 2024.

La mobilité en 2019

D'après l'Enquête Mobilité des Personnes¹ (EMP), le « budget distance » moyen d'une personne **un jour moyen** de semaine en **mobilité locale** (déplacements réalisés à moins de 80 km du domicile) est de 27 km. On observe d'importantes disparités selon la densité du lieu de résidence. Le temps de déplacement selon le mode majoritaire est systématiquement le véhicule de tourisme (VT) mais la proportion est de 57 % dans le cas des individus vivant en grand centre urbain contre 83 % pour ceux habitant dans les communes rurales. À l'inverse, les habitants de grands centres urbains passent 25 % de leur temps de déplacement à pied, et 13 % dans les transports en commun (respectivement 9 % et 4 % dans les communes rurales).

Les communes de densité intermédiaires sont surtout constituées de communes périurbaines qui ont accès aux transports en commun des grands centres urbains, ce qui explique cette situation où 15 % du temps de déplacement est composé de la marche et 6 % se fait en transports en commun, mais où le temps alloué aux VT reste très important (76 %).

Évolution des tendances en 2022

Selon l'enquête Baromob² de 2022, la mobilité des personnes du lundi au vendredi (hors vacances) est assez stable : de l'ordre de 3,2 déplacements par personne et par jour, soit un niveau similaire à l'EMP 2019 (estimés à 3). Si l'on regarde les modes de déplacement selon la distance parcourue (**mobilité locale et longue distance**), les grandes tendances observées en 2019 restent stables, selon les tranches d'âge.

Concernant les motifs de déplacement, on observe que le motif « études » est partagé entre les TC (48 %) et la voiture (49 %). Le motif « loisir » est dominé par la voiture (74 %), les TC représentent 12 %, la marche (9 %) et le vélo (2 %).

Focus sur le vélo

Selon les analyses de données de fréquentation cyclables³, l'usage observé du vélo est en forte croissance (+ 47 % entre 2019 et 2025 sur un panel de 239 compteurs répartis sur le territoire). Accompagnée d'une forte évolution de l'infrastructure, cette tendance générale à la hausse est surtout vraie en milieu urbain dense (+ 54 % contre + 22 % en milieu rural et urbain intermédiaire sur la même période). Enfin, d'après l'enquête nationale « Usage du Vélo »⁴, la pratique du vélo pour motif sportif ou de promenade représente des distances de déplacements plus élevées que pour des motifs domicile-travail (respectivement 16 km contre 6 km par semaine).

¹ Enquête mobilité des personnes, SDES, 2019

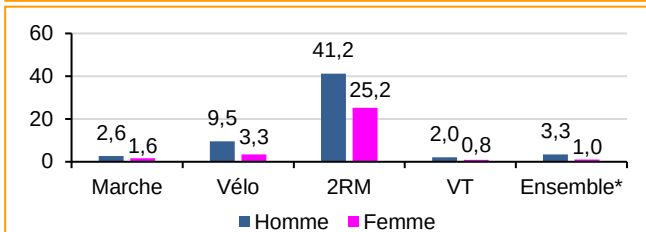
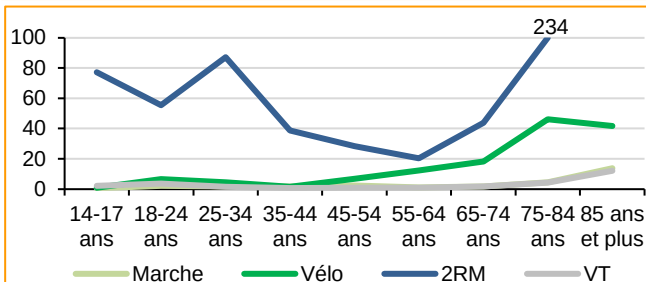
² Enquête Baromob, 2022, ADEME CEREMA (recueil fév-avril 2022).

³ Bilan 2025 de la fréquentation cyclable en France, 2026, réseau vélo et marche.

⁴ Enquête nationale « Usage du vélo », 2024, DGITM DSR.

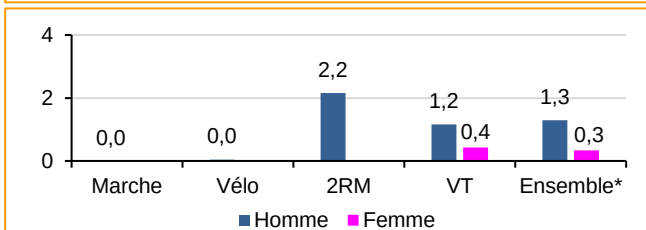
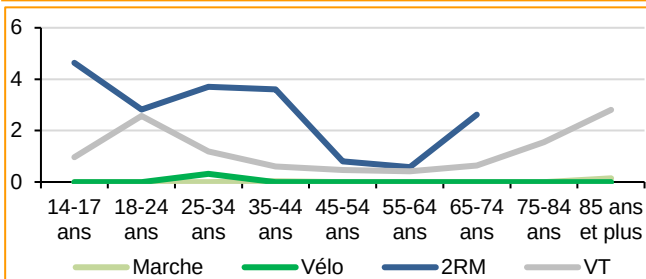
Les risques selon l'âge et le mode de déplacement

Risque de décéder dans un accident de la circulation rapporté au temps de déplacement (Tués/Md min)



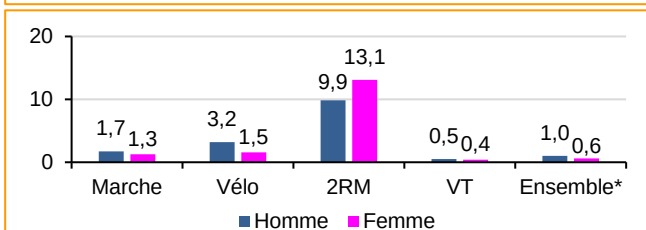
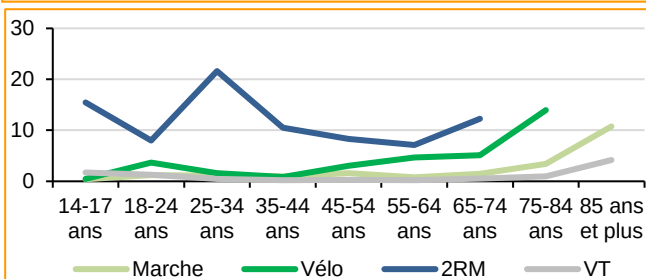
*Tous modes, 5 ans et plus, données BAAC 2025 et déplacements 2019

Risque d'être présumé responsable du décès d'un autre usager de la route (tués/Md min) tout en survivant à l'accident



*Tous modes, 5 ans et plus, données BAAC 2025 et déplacements 2019
Lecture : les conducteurs hommes de VT sont présumés responsables du décès d'1,2 usager de la route par Md de minutes de circulation.

Risque d'être tué sur la route sans être présumé responsable de son accident (Tués/Md min)



*Tous modes, 5 ans et plus, données BAAC 2025 et déplacements 2019

Les risques affichés dans la présente fiche utilisent la classification des modes de déplacement du BAAC pour l'accidentalité et celle de l'EMP2019 pour l'exposition, à savoir :

- Voiture : inclut VT, VU et voiturettes ;
- Marche : inclut piétons sans EDPsm ;
- Vélo : dont VAE ;
- 2RM : dont quads.

Il est considéré que la différence de résultats liée à cette approximation est négligeable.

Le risque de décéder dans un accident rapporté au temps

Les 85 ans et plus représentent la tranche d'âge ayant le plus de risque d'être tué par rapport au temps de déplacement (12,2 tués par milliard de minutes de déplacement, soit 6 fois le risque moyen tous âges confondus). Viennent ensuite les 75-84 ans et les 18-24 ans (respectivement 5,1 et 4,0 tués/Md min).

Concernant les modes, c'est le risque d'être tué en 2RM qui est de loin le plus élevé, 5 fois plus que le risque vélo et 27 fois plus que le risque voiture. Le risque vélo est 5 fois plus important que le risque voiture, et augmente fortement à partir de 55 ans.

Pour ce qui est des hommes, leur risque est plus de 3 fois supérieur à celui des femmes (3,3 tués/Md min contre 1,0 tuée/Md min).

Le risque de tuer

Le risque d'être présumé responsable du décès d'un autre usager de la route dans un accident mortel tout en y survivant est maximal chez les conducteurs hommes de 2RM (2,0 tués par Md de minutes de circulation). Pour les conducteurs de VT, ce risque de tuer connaît un premier pic chez les 18-24 ans, puis un second nettement plus important pour les 85 ans et plus. Pour les conducteurs de 2RM, ce risque est maximal entre 14 et 44 ans puis diminue avec l'âge. C'est un risque qui concerne presque exclusivement les conducteurs de véhicules motorisés et principalement les hommes.

Le risque d'être tué sans être présumé responsable

Le risque de décéder dans un accident de la route sans en être présumé responsable est maximal pour les usagers vulnérables (10,2 décès par Md de minutes en circulation pour les usagers de 2RM, 2,7 pour les cyclistes et 1,5 pour les piétons). Pour les usagers de 2RM, ce risque est le plus haut entre 25 et 34 ans et entre 14 et 17 ans. Pour les cyclistes comme pour les piétons, ce risque grandit avec l'âge. Pour les cyclistes, il augmente à partir de 55 ans et est maximal entre 75 et 84 ans. Pour les piétons, il augmente à partir de 75 ans et est maximal pour les 85 ans et plus ; comme pour les occupants de VT.

La circulation routière

Répartition de la circulation par type de véhicule en milliards de véhicules-kilomètres

	1990	2010	2015	2019	2025
Véh. de tourisme (1)	326,5	461,4	477,5	493,6	476,7
dont thermique	326,5	461,4	472,0	482,7	402,5
dont hybride	-	-	3,1	7,9	52,2
dont GPL	-	-	2,0	1,6	4,5
dont élec. et autres én.	-	-	0,3	1,4	17,6
dont VT et VU étrangers	16,3	28,6	29,5	34,7	33,5
Véh. utilitaires (1)	64,7	77,7	80,3	86,8	82,3
dont thermique	64,7	77,7	80,0	86,3	79,9
dont hybride	-	-	0,0	0,1	0,9
dont GPL	-	-	0,2	0,2	0,2
dont élec. et autres én.	-	-	0,1	0,3	1,3
Véhicules lourds	27,9	37,4	37,2	40,4	39,2
dont poids lourds	25,7	34,5	34,2	37,2	36,0
dont bus et cars	2,2	2,9	3,0	3,2	3,2
dont véh. lourds étrangers	3,4	9,4	15,4	18,5	14,0
2RM	6,2	11,0	11,1	11,3	11,7
Ensemble	425,3	587,5	606,1	632,1	610,1

Parc des véhicules immatriculés en France hors 2RM, en milliers de véhicules

au 1er janvier	1990	2010	2015	2019	2025
Véh. de tourisme	23 327	33 943	35 922	37 224	38 743
dont thermique	23 327	33 943	35 532	36 462	33 887
dont hybride	-	-	178	490	3 270
dont GPL	-	-	175	149	357
dont élec. et autres én.	-	-	36	123	1 229
Véh. utilitaires	4 089	5 274	5 724	6 090	6 393
dont thermique	4 089	5 274	5 688	6 031	6 185
dont hybride	-	-	0	3	50
dont GPL	-	-	18	17	21
dont élec. et autres én.	-	-	18	39	136
Véh. lourds	600	654	654	685	697
dont poids lourds	536	574	570	597	606
dont bus et cars	64	80	84	88	91
Ensemble (hors 2RM)	28 016	39 871	42 300	44 431	45 833

Estimation du parc 2RM (2), en milliers de véhicules

au 1er janvier	2012	2019	2021	2023	2025	2026
Parc 2RM	4 139	3 713	3 506	3 780	3 440	3 604
dont cyclo	1 066	594	736	756	516	505
dont moto légère	1 219	965	841	907	860	793
dont moto lourde	1 854	2 154	1 928	2 117	2 064	2 307
part 2RM électrique		0,8%	1,9%	3,5%	4,0%	4,4%
dont cyclo		3,9%	7,4%	13,6%	17,7%	20,9%
dont moto légère		0,4%	1,0%	2,6%	4,6%	5,7%
dont moto lourde		0,1%	0,1%	0,2%	0,3%	0,4%
au 1er janvier	2012	2019	2021	2023	2025	2026
Parc roulant 2RM	3 621	2 920	2 722	3 010	2 705	2 870
dont cyclo	988	459	584	569	331	356
dont moto légère	1 077	670	609	683	662	643
dont moto lourde	1 735	1 791	1 529	1 758	1 712	1 871

Estimation annuelle de la circulation par réseau (3), en milliards de véhicules-kilomètres en France métropolitaine

	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2021	2023	2024	2025
Réseau routier national	Autoroutes, dont :											
	Autoroutes concédées	42,5	54,0	65,8	77,3	84,1	89,6	97,0	75,8	91,5	100,8	101,0
	Autoroutes interurbaines				21,1	23,4	25,3	26,3	21,2	24,5	25,6	25,9
	Autoroutes et voies rapides urbaines				34,6	35,8	35,7	36,6	32,0	37,7	40,7	42,1
	Routes nationales, dont :											
	RN interurbaines à caractéristiques autoroutières				22,2	24,8	27,6	29,2	23,6	28,3	30,0	29,9
	Autres routes nationales	18,9	20,2	22,1	23,4	23,3	22,4	22,2	17,3	19,8	20,5	20,9
	Ensemble du réseau national	105,6	131,2	161,2	178,7	191,4	200,6	211,3	169,9	201,8	217,7	219,0
	Autres routes (4)	319,7	342,9	366,5	389,3	396,1	405,5	420,8	351,3	371,8	393,4	388,8
	Ensemble	425,3	474,1	527,7	568,0	587,5	606,1	632,1	521,2	573,7	611,1	610,1

Source : Bilan 2025 de la circulation, SDES 2026 et bulletins mensuels des transports, SDES 2026.
Toutes les données de parc et de circulation ont été rebasées en 2023.

L'ensemble des données de la fiche est issu des Bilans annuels des transports publiés chaque année par le SDES. Seule l'estimation du parc 2RM (tableau 3) n'est pas issue de ces bilans. Les données 2025 du SDES sont provisoires.

En 2025, la circulation routière diminue légèrement par rapport à 2024 (- 0,5 %) et s'établit à 610,1 milliards de véhicules-kilomètres. Elle reste inférieure à son niveau de 2019 (- 3,5 %), avant la crise sanitaire, mais demeure en légère hausse par rapport à 2015 (+ 0,7 %). Sur cette même période, le parc de véhicules immatriculés (hors 2RM) augmente de + 8,4 %.

Les kilomètres parcourus par les véhicules de tourisme représentent 78 % du total des véhicules usuels (VT, VU, véhicules lourds et 2RM). Les kilomètres parcourus par les véhicules utilitaires en représentent 13 %. Les véhicules lourds représentent 6 % de la circulation routière (dont 2 % pour les véhicules lourds étrangers) pour moins de 2 % du parc (hors 2RM).

Le réseau routier national représente 36 % des kilomètres parcourus par les véhicules, dont 28 % sur les seules autoroutes, concédées ou non.

En 2025, 46 millions de véhicules (hors 2RM) sont immatriculés en France, dont 39 millions de véhicules de tourisme (85 %). Les motorisations alternatives à l'essence et au diesel seuls représentent 11 % du parc total (hors 2RM) contre 0,7 % en 2012 (première année de disponibilité des chiffres) et 12,5 % du parc des véhicules de tourisme. Le parc des motorisations alternatives VT a été multiplié par 6 entre 2019 et 2025. Au 1^{er} janvier 2026, 4,4 % des 2RM sont électriques, et même 20,9 % des cyclomoteurs.

(1) Les véhicules utilitaires légers étrangers sont comptés avec les véhicules de tourisme.
(2) Estimation ONISR basée sur l'enquête du ministère des transports (2012), les données KANTAR Parc Auto et le fichier des immatriculations françaises (SIV).
(3) Ventilation de la circulation en tenant compte du nouveau réseau routier national : le réseau transféré aux collectivités locales en 2006 est inclus dans les « autres routes » depuis 1990 (série homogène sur toute la période).
(4) Routes territoriales (Corse), départementales, métropolitaines, et voies communales, calcul par solde.

Matrice de collision, responsables et tués non responsables

Matrice de collision

En 2025, 60 % des personnes tuées dans un accident sans tiers impliqué (perte de contrôle d'un seul véhicule, sans piéton) l'ont été en VT. Les usagers décédés en VT forment 47 % de la mortalité (1 543 personnes), contre 46 % pour l'ensemble des usagers vulnérables (1 514 personnes). De plus, 54 % des occupants de VT sont décédés dans un accident sans tiers impliqué, 23 % contre un VT et 14 % contre un PL.

Tués selon leur mode de déplacement et l'antagoniste principal de l'accident en 2025

Tués	Dans une collision avec										Sans tiers	Total
	Piéton	Vélo	EDPm	2RM	VT	VU	PL	TC	Autres	Autres		
Piéton	0	1	1	2	14	298	74	60	20	33	96	503
Vélo	1	7	0	2	6	73	20	19	2	9	32	235
EDPm	0	0	1	0	2	34	1	4	3	2	47	79
2RM	0	1	0	0	2	42	8	12	1	5	79	118
VT	3	2	0	0	10	232	45	22	3	17	245	579
VU	2	0	0	0	1	360	95	29	16	21	834	1543
PL	0	0	0	0	0	8	11	11	1	1	59	109
TC	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	31	42
Autres	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	7	9
Total	6	11	2	4	35	1059	257	373	46	89	1381	3263

Lecture : 298 piétons ont été tués dans un accident où l'antagoniste principal (véhicule le plus lourd de l'accident) était un VT. N.B. : Seuls les piétons tués par au moins un tiers impliqué sont enregistrés par les forces de l'ordre comme des accidents de la circulation.

Présumés responsables d'accidents mortels

Parmi les présumés responsables d'accidents mortels (PRAM), 83 % sont des hommes. Plus de la moitié (57 %) des conducteurs présumés responsables sont des conducteurs de VT. Les trois quarts des PRAM conducteurs de VT sont des hommes, dont 42 % ont entre 18 et 34 ans.

Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (vivants ou décédés) selon le mode, le genre et l'âge

	Piéton			vélo			EDPm		2RM		VT			VU			PL			TC		Autres		NC			Sous total			Total
	H	F	NC	H	F	NC	H	F	H	F	H	F	NC	H	F	NC	H	F	NC	H	F	H	F	H	F	NC	H	F	NC	
0-13 ans	1			4					1																		6			6
14-17 ans	1	1		2			1		41	2	32	3		2								3	1				82	7		89
18-24 ans	14	1		3	1		10	1	104	3	356	66		41	3		8	2				11	1				547	78		625
25-34 ans	15	4		10			9	2	104	8	256	62		45	1		26	2		4		11	2				480	81		561
35-44 ans	14	6		4			10		85	3	168	68		41	2		22	4			1	6	1				350	85		435
45-54 ans	10	4		13	2		8		75	3	152	39		33	2		36	1		4	1	6	1		1		338	53		391
55-64 ans	10	7		26	5		10		66	6	145	47		28	2		28	1		5		11					329	68		397
65-74 ans	10	3		46	3		2		39		133	55		12	1		9			5		6					262	62		324
75-84 ans	12	11		27	3		2		10		145	51		9	1							1	1				206	67		273
85 ans et +	12	10		3	1				1		60	20										2	1				78	32		110
NC						1					1		10			3			3							6	1		23	24
Total	99	47		138	15	1	52	3	526	25	1 448	411	10	211	12	3	129	10	3	18	2	57	8		1	6	2 679	533	23	3 235

H : hommes, F : femmes, NC : non connu (conducteurs en fuite non retrouvés)

Personnes tuées non présumées responsables

Parmi les 3 263 personnes décédées en 2025, 63 % étaient présumées responsables (PR) 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. Les personnes tuées non présumées responsables comptent 359 des piétons (30 %), 335 conducteurs de véhicules* (28 %) et 414 passagers de véhicules* (34 %).

Nombre de tués non responsables selon le mode et l'âge

	Piéton	vélo		EDPm		2RM		VT		VU		PL		Autres		Sous-total		Total
		cond	pass	cond	pass	cond	pass	cond	pass	cond	pass	cond	pass	cond	pass	cond	pass	
0-13 ans	13						2		37								39	52
14-17 ans	6	2		5		5	5		46						2	12	53	71
18-24 ans	19	5		5	1	13	4	14	99		8			1	1	38	113	170
25-34 ans	28	5		6		29	6	24	40	3	4			2		69	50	147
35-44 ans	29	5		2		28	1	24	23	1	2	1			2	61	28	118
45-54 ans	32	12		6		29	2	32	19	5	3	1		3	2	88	26	146
55-64 ans	31	19				36	1	15	16	2	1	1	1		3	73	22	126
65-74 ans	55	19				13	1	24	29		2			1	1	57	33	145
75-84 ans	74	13				4	2	18	23		1					35	26	135
85 ans et +	72	3						6	25							9	25	106
Total	359	83		24	1	157	24	157	357	11	21	3	1	7	11	442	415	1 216

* hors vélo et EDPm

Les accidents des piétons

En 2025, la moitié des piétons tués a 65 ans ou plus. Parmi ces derniers, 8 sur 10 sont tués en agglomération et 53 % sont des femmes.

Hors agglomération, 47 % des piétons tués sont des hommes âgés de 18 à 54 ans.

	Tués			Évolution	
	2019	2024	2025	2019-2025	2024-2025
Piétons	483	456	503	+ 4,1 %	+ 10,3 %
Evolution moyenne annuelle*				2019 à 2025	2010 à 2025
Tués piétons				+ 0,7 %	+ 0,2 %
Tués non piétons				+ 0,1 %	- 1,6 %
Tous tués				+ 0,1 %	- 1,3 %

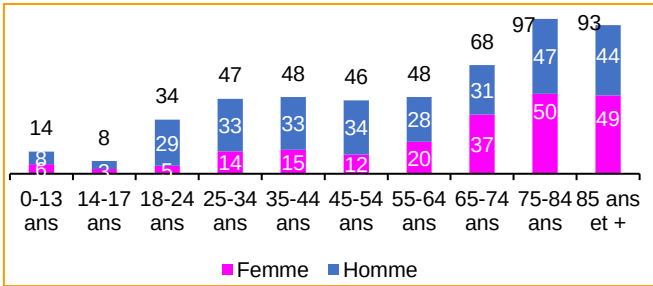
*Lecture : entre 2019 et 2025, le nombre de tués piétons a augmenté en moyenne de + 0,7 % par an.

Les engins de déplacement personnel sans moteur (EDPsm) regroupent les trottinettes non électriques, les rollers, les skateboards... Au sens du code de la route, ils sont assimilés à des piétons et donc considérés comme tels dans l'ensemble du bilan et dans cette fiche. 2 utilisateurs d'EDPsm sont décédés en 2025. 1 % des blessés piétons enregistrés dans le BAAC sont en EDPsm.

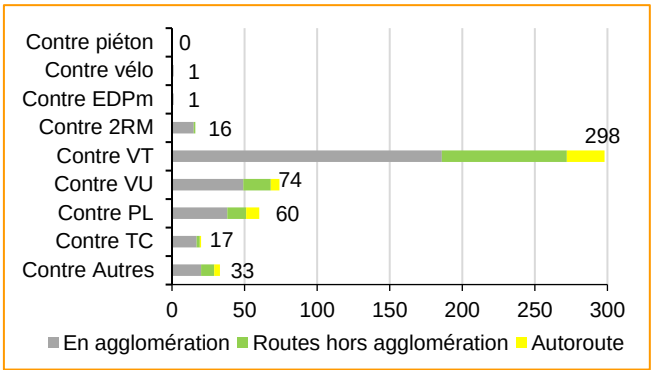
Au total, 82 % des accidents corporels en EDPsm enregistrés dans le fichier BAAC impliquent un véhicule de tourisme ou un véhicule utilitaire.

Enfin, 3 piétons non EDPsm ont été blessés dans un accident avec un EDPsm.

Répartition des piétons tués selon l'âge et le sexe



Tués piétons selon l'antagoniste et le milieu



En 2025, 503 piétons sont décédés, soit 16 % de la mortalité. On estime à 16 000 le nombre de piétons blessés, dont 2 000 gravement (MAIS3+).

Par rapport à 2024, le nombre de piétons tués est en hausse (+ 47 tués) ; principalement hors agglomération hors autoroute (+ 36 tués). De 2010 à 2019, le nombre annuel de piétons tués était plutôt stable (autour de 485), alors que le nombre de tués non piétons marquait une baisse.

Le risque

En 2025¹, le risque piéton était de 2,1 tués par milliard de minutes de trajet, contre 1,4 pour le VT. C'est près de 4 fois moins qu'à vélo et en-dessous du risque global (2,2 tués /Md min). Les 75 ans et plus sont les plus à risques (6,7) suivis des 45-54 ans (2,3).

Le risque d'être blessé grave à pied rapporté au temps de déplacement est de 8,2 blessés graves par milliard de minutes (11,4 pour tous les usagers).

Selon l'âge et le sexe

En 2025, 292 hommes piétons ont été tués soit 58 % des tués piétons, parmi eux 42 % ont plus de 65 ans. On compte 211 femmes tués à pied, 64 % d'entre elles avaient plus de 65 ans. Les personnes de plus de 65 ans représentent 51 % des tués piétons pour 22 % de la population française.

50 % des piétons tués le sont de jour, et parmi ces 252 piétons tués de jour 62 % ont plus de 65 ans.

Parmi les 22 piétons tués de 0 à 17 ans, 13 sont des garçons. Plus de la moitié de ces décès survient en agglomération.

Selon le milieu routier

Les voies en agglomération concentrent 65 % des tués piétons et 80 % des blessés graves (MAIS3+). 77 % des femmes piétonnes tuées le sont en agglomération.

Les seniors représentent 67 % des tués en agglomération (118 femmes et 100 hommes). Parmi les seniors, les 75 ans et plus sont les plus concernés (170 tués) ; trois quarts d'entre eux décèdent lors d'un accident survenu de jour.

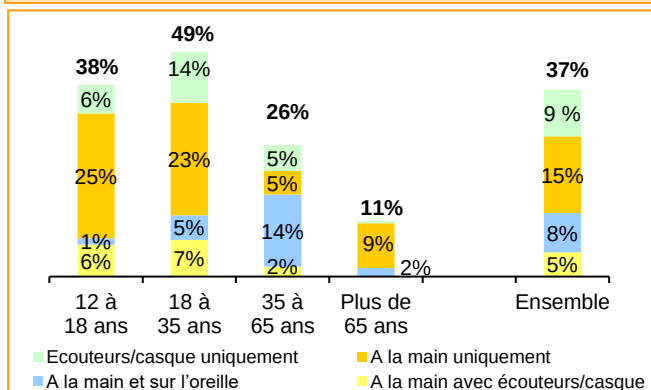
26 % des piétons tués l'ont été sur les routes hors agglomération (+ 38 % par rapport à 2024).

Parmi les 130 piétons tués sur les routes hors agglomération, 61 sont des hommes âgés de 18 à 54 ans. Parmi ceux-ci, 9 sur 10 décèdent de nuit.

9 % des piétons tués l'ont été sur autoroute (+ 12 % par rapport à 2024). Parmi les 46 piétons tués sur autoroute, 40 ont entre 18 et 64 ans et 38 décèdent au cours d'un accident de nuit.

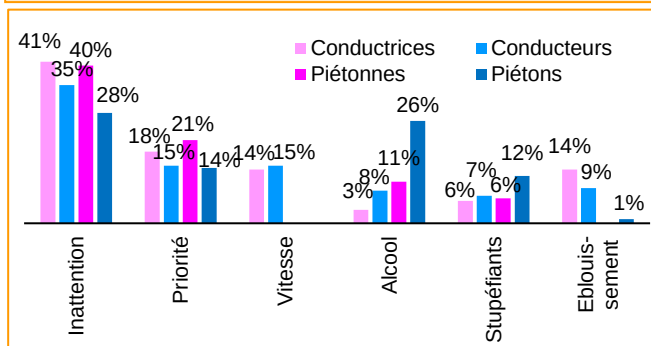
¹ Source : BAAC 2025 et traitement ONISR EMP 2019, cf. page 91

Taux d'utilisation d'un distracteur par type lors des traversées piétonnes en agglomération selon l'âge

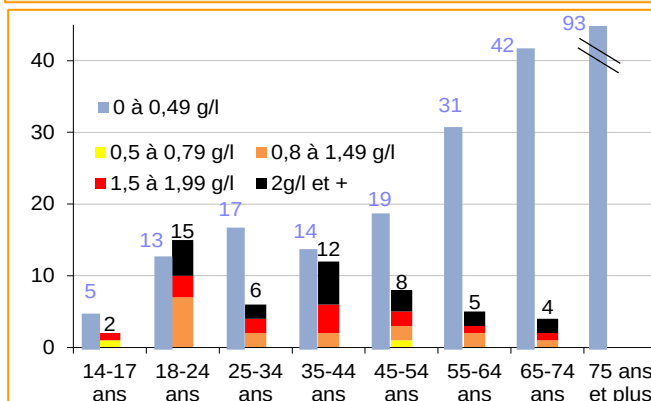


Source : Observatoire des comportements – Résultats de l'année 2025 (ONISR, 2026)

Part des facteurs des présumés responsables d'accidents mortels de piétons selon le sexe

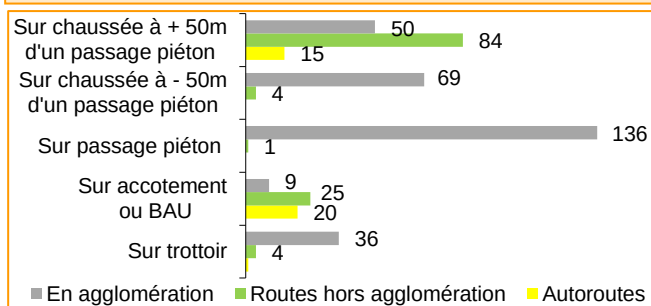


Nombre de piétons tués avec alcoolémie connue selon l'âge et le taux d'alcool



En 2025, l'alcoolémie est inconnue pour 41 % des piétons tués (non représentés sur le graphique ci-dessus)

Répartition des piétons tués selon la position connue de l'accident et par milieu



Facteurs comportementaux

Dans les accidents mortels de piéton, 73 % des **présumés responsables (PR) sont les conducteurs de véhicule**. Les facteurs d'accidents recensés montrent une prédominance nette de **l'inattention** du conducteur (36 %), que ce soit en ou hors agglomération. Les deux autres facteurs les plus fréquents sont le refus de priorité (16 %) et la vitesse (14 %).

Dans 40 accidents mortels, le piéton et le conducteur sont tous les deux PR.

Dans un quart des cas, le **piéton** décédé est **PR** de l'accident. Les facteurs les plus cités pour les hommes (97 décès) sont l'inattention (29 %), l'alcool (27 %) et les stupéfiants (11 %). Chez les femmes piétonnes (45 décès), c'est aussi l'inattention (38 % des cas) qui est le facteur relevé le plus fréquemment.

En 2025, l'usage de distracteurs en agglomération lors des traversées piétonnes concerne 37 % des usagers, avec un fort gradient d'âge : 38 % à 49 % des moins de 35 ans sont concernés, contre 11 % des plus de 65 ans). Le recours aux écouteurs ou au casque est essentiellement le fait des moins de 35 ans.

Des piétons alcoolisés

52 piétons tués avaient un taux d'alcoolémie supérieur à 0,5 g/L, soit 18 % des piétons dont l'alcoolémie est connue. Parmi eux, 20 ont une alcoolisation supérieure à 2 g/L. Ces **alcoolisations élevées** se retrouvent surtout **hors agglomération** avec 9 piétons tués contre 6 piétons tués en agglomération, et 5 sur autoroute. Sur les 77 piétons tués âgés de 18 à 44 ans qui ont été testés, 43 % ont un taux supérieur à 0,5 g/L. Dans leur très grande majorité, les accidents avec alcoolémie positive du piéton décédé ont lieu de nuit (50 tués sur 52).

Les configurations d'accidents

En agglomération, 57 % des piétons tués le sont par un véhicule de tourisme (VT) et 32 % par un véhicule de type VU-PL ou TC. 15 piétons sont décédés dans une collision avec un 2RM, 1 lors d'une collision avec un EDPm et 1 contre un vélo. Une fois sur deux, le piéton est tué sur un passage piéton et une fois sur quatre sur chaussée à moins de 50 m d'un passage piéton. **36 piétons sont tués sur trottoir.**

Sur les **routes hors agglomération**, deux tiers des piétons tués le sont **contre un VT** et un quart contre un **véhicule lourd** VU-PL. Les trois quarts des piétons tués le sont sur la chaussée (traversée ou cheminement) et 21 % sur l'accotement.

Sur **autoroute**, la moitié des piétons tués l'est par un VT et un tiers par un véhicule lourd, les VU et PL circulant souvent sur la voie la plus à droite, proches de la bande d'arrêt d'urgence, voire parfois la chevauchant. La moitié des piétons tués (20 sur 36) sont sur la bande d'arrêt d'urgence ou l'accotement.

Les accidents à vélo

La mortalité cycliste demeure marquée par une forte représentation des seniors (50 % des tués ont 65 ans ou plus), des accidents sans tiers (41 %) et des décès hors agglomération (60 %).

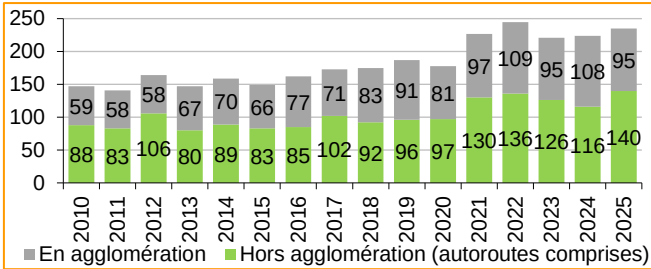
En 2025, **31 usagers de Vélo à Assistance Électrique (VAE)** ont été tués (13 % des cyclistes tués). Par rapport aux décès d'usagers de bicyclette, les femmes sont plus représentées (19 % contre 11 %) et le casque est moins fréquent (43 % contre 59 %). Plus de 60 % des décès d'usagers de VAE ont lieu en agglomération.

Le parc de VAE est estimé à 4,8M fin 2025, + 12 % par rapport à 2024 (Smart mobility lab).

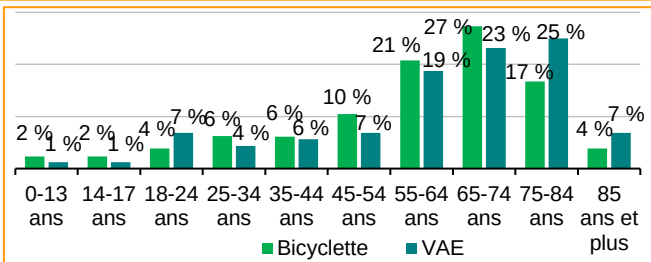
	Tués			Évolution	
	2019	2024	2025	2019-2025	2024-2025
Cyclistes	187	224	235	+ 25,7 %	+ 4,9 %
Évolution moyenne annuelle*			2019 à 2025	2010 à 2025	
Tués cyclistes			+ 3,9 %	+ 3,2 %	
Tués non cyclistes			- 0,2 %	- 1,6 %	
Tous tués			+ 0,1 %	- 1,3 %	

*Lecture : entre 2019 et 2025, le nombre de cyclistes tués a augmenté en moyenne de + 3,9 % par an.

Évolution du nombre de cyclistes tués par an selon le milieu

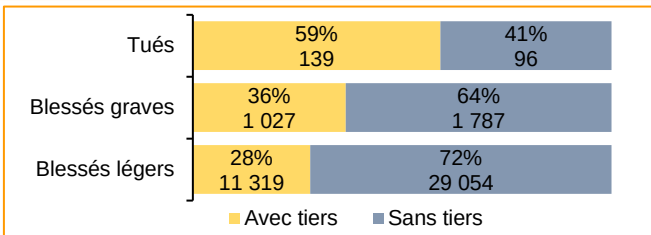


Répartition par tranche d'âge des cyclistes tués selon l'assistance électrique (2021-2025)



Lecture : Entre 2021 et 2025, 23 % des cyclistes tués étaient en VAE.

Répartition des victimes cyclistes selon la présence d'un tiers dans l'accident en 2025



En 2025, **235 cyclistes** ont été tués en France métropolitaine, soit 11 de plus qu'en 2024 (+ 4,9 %) et 48 de plus qu'en 2019 (+ 25,7 %).

Les cyclistes représentent **7 % de la mortalité routière**. Le nombre de cyclistes blessés est estimé à 43 200 en 2025 (+ 7 % par rapport à 2024 et + 14 % par rapport à 2019), dont 2 800 blessés graves (+ 9 % par rapport à 2024 et + 22 % par rapport à 2019). Les cyclistes représentent 17 % des blessés graves et 18 % des blessés légers.

Le **risque d'être tué**, rapporté au temps passé à se déplacer, est **4 fois plus élevé à vélo qu'en voiture**.

Les grandes tendances

La mortalité cycliste demeure majoritairement **masculine** (9 tués sur 10) et marquée par une **surreprésentation des seniors** : les 55 ans et plus représentent 71 % des tués et les 65 ans et plus la moitié des décès et 25 % des blessés graves, contre 26 % et 15 % pour les autres modes. Les accidents mortels surviennent principalement de **jour** (82 %) et lors de **trajets de loisirs** (85 % des trajets connus).

Les **139 cyclistes tués contre un antagoniste** le sont **principalement contre un VT** (73 tués), un VU (20 tués), un PL (19 tués) ou un autre vélo (17 tués). Les collisions avec un PL représentent 22 % des tués avec tiers en agglomération, contre 8 % hors agglomération, tandis que celles avec un VT représentent respectivement 48 % et 56 %.

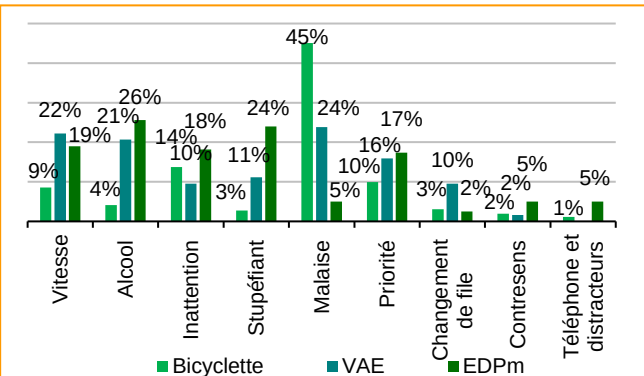
La mortalité cycliste est surtout observée **hors agglomération et dans les communes rurales**. Le milieu rural concentre 152 cyclistes tués, soit près des deux tiers de la mortalité cycliste, contre 50 en milieu urbain intermédiaire et 33 en milieu urbain dense¹.

Les données de fréquentation² indiquent une hausse de la pratique cyclable de l'ordre de + 5 % entre 2024 et 2025 dans tous les milieux. Toutefois, la part des décès observée en milieu rural est supérieure à celle de la fréquentation cyclable dans ce milieu. Comme la fréquentation, la mortalité augmente durant la période estivale. **Un quart des tués le sont durant les seuls mois de juillet et août** (59 tués).

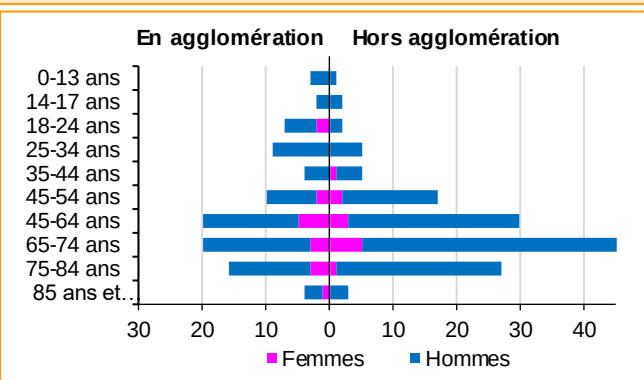
La mortalité cycliste présente d'importantes **disparités régionales**. Les évolutions entre 2024 et 2025 sont contrastées, avec une forte hausse en Centre-Val de Loire (+ 86 %) et en Bourgogne-Franche-Comté (+ 50 %), et une forte baisse en Occitanie (- 40 %). **Aucune relation simple n'apparaît entre l'aménagement cyclable et la mortalité**. Ainsi, la Bretagne et les Pays de la Loire disposent des réseaux les plus développés (2,04 m/hab.), mais présentent des taux de mortalité très différents (9 et 3 tués par million d'habitants). La Bretagne est la région enregistrant le taux le plus élevé de tués par million d'habitants.

¹ Insee. (2026). Grille communale de densité 2025.
² Bilan 2025 de la fréquentation cyclable en France – Réseau vélo et marche

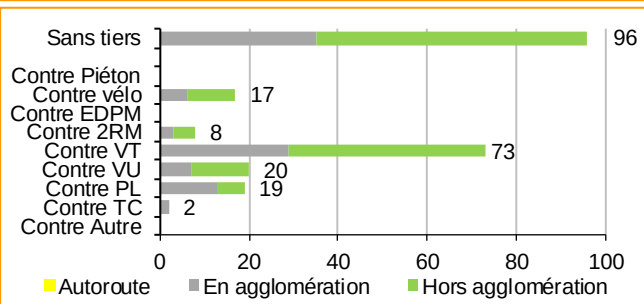
Principaux facteurs des usagers de bicyclette, VAE ou EDPm présumés responsables d'un accident mortel (2023-2025)



Répartition des cyclistes tués par tranche d'âge, sexe et milieu en 2025

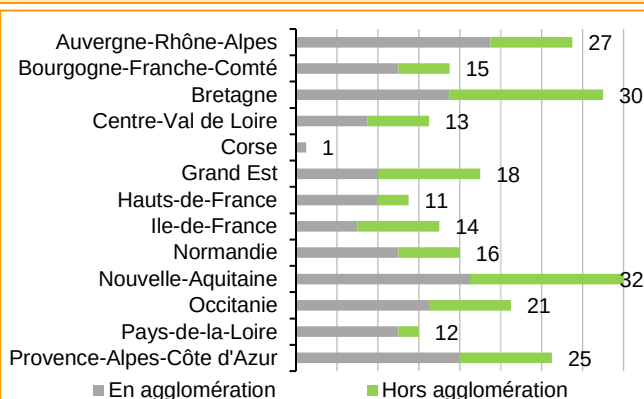


Répartition des cyclistes tués selon le véhicule impliqué dans l'accident et le milieu routier en 2025



Lecture : 73 cyclistes ont été tués lors d'une collision avec une voiture de tourisme. Dans les cas des multicollisions impliquant plusieurs véhicules, l'antagoniste retenu est le plus lourd.

Répartition des cyclistes tués selon la région et le milieu routier en 2025



Les accidents sans tiers

Les accidents sans tiers poursuivent leur hausse en 2025 (+ 16 %) et conduisent au décès de **96 cyclistes** (41 % des tués), contre 83 en 2024 (37 %). Ils représentent 64 % des blessés graves et 72 % des blessés légers. Les **65 ans et plus** représentent près de **59 % des tués**. Le **port du casque** renseigné y est plus fréquent (**63 %**) que dans les accidents avec tiers (52 %).

Les facteurs d'accidents

Sur la période 2023-2025, parmi les 412 cyclistes tués dans un **accident avec tiers**, 161 (**39 %**) sont **présumés responsables** (PR).

Les principaux facteurs des conducteurs PR sont le **non-respect des priorités** (46 cas), **l'inattention** (33 cas), la **vitesse** (21 cas), les changements de file (17 cas), les stupéfiants (15 cas) et l'alcool (13 cas – uniquement des hommes). La moitié des cas de non-respect des priorités concernent des cyclistes âgés de 65 ans ou plus (25 cas sur 46). L'inattention ressort chez les moins de 14 ans et les 65 ans ou plus.

Dans les accidents mortels **sans tiers** (268), le **malaise** demeure le principal facteur (170 cas, **deux tiers des accidents** dont 62 % des 65 ans et plus), loin devant la vitesse (24 cas), l'inattention (23 cas) et l'alcool (15 cas).

En agglomération

En agglomération, la mortalité cycliste (**95 tués**) a diminué de - 12 % par rapport à 2024. Elle y est davantage **répartie sur l'année** et survient plus fréquemment **en semaine** qu'hors agglomération.

Les intersections concentrent 37 cyclistes tués, contre 23 hors agglomération ; parmi elles, les **intersections à feux** représentant à elles seules 12 tués, soit **29 % des tués en intersection**. **34 cyclistes tués** le sont sur **une route comportant un aménagement cyclable**.

Les **deux tiers** des cyclistes tués ne portaient **pas de casque**.

Hors agglomération

Hors agglomération **140 cyclistes** ont été **tués**, soit 60 % de la mortalité cycliste. La mortalité hors agglomération **augmente de 21 % par rapport à 2024** et de 49 % par rapport à 2019. Elle est plus marquée durant les **mois d'été** et davantage répartie entre **semaine et week-end** que dans les agglomérations.

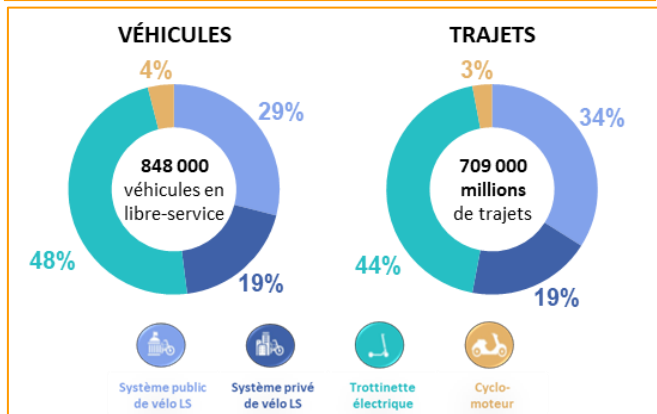
Les accidents mortels surviennent principalement sur des **routes départementales** (71 %) et des voies **bidirectionnelles** (95 %), majoritairement **hors intersection** (84 %). **12 cyclistes tués** le sont sur une route comportant un **aménagement cyclable**.

Un **tiers** des cyclistes tués ne portaient **pas de casque**.

L'utilisation des véhicules en libre-service

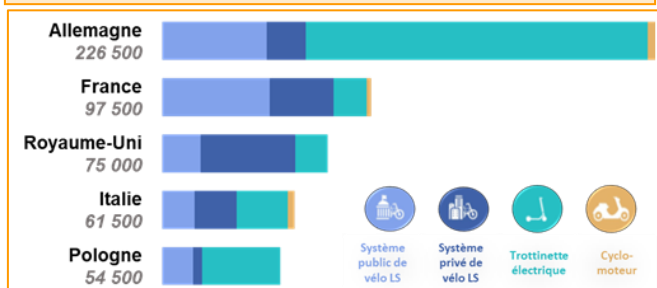
Les flottes de véhicules en libre-service (véhicules partagés) se sont bien développées ces dernières années. Les vélos, trottinettes électriques et cyclomoteurs partagés diversifient l'offre de mobilité.

Utilisation des véhicules en libre-service en Europe en 2025 (hors voiture)



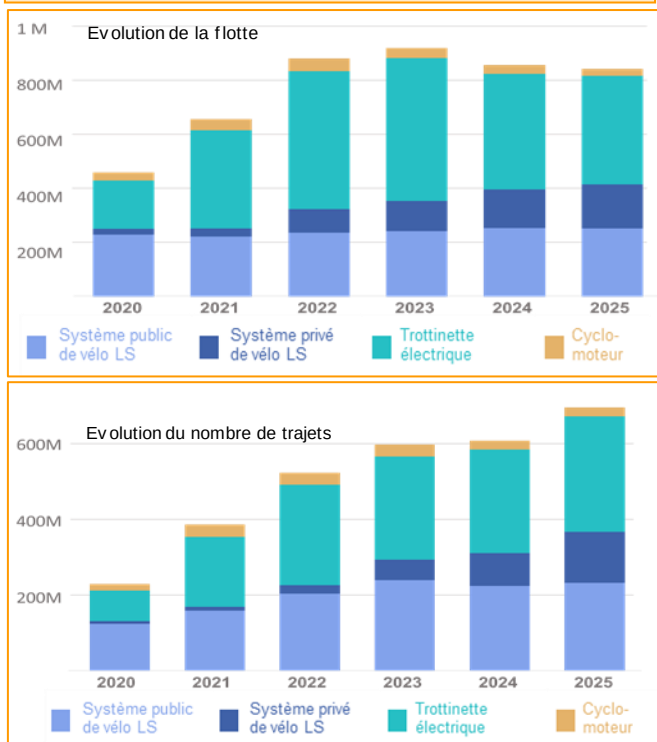
Source : Baromètre annuel des mobilités partagées, Fluctuo, 2025.

TOP 5 des pays selon la taille de la flotte en 2025



Source : Baromètre annuel des mobilités partagées, Fluctuo, 2025.

Evolution de la flotte et du nombre de trajets entre 2020 et 2025



Source : Baromètre annuel des mobilités partagées, Fluctuo, 2025

Panorama européen

Selon le baromètre annuel sur les mobilités partagées de Fluctuo, le nombre de véhicules en libre-service en Europe (UE, Suisse, Norvège et Royaume-Uni) baisse en 2025, après un pic en 2023 (848 000 véhicules en 2025, - 7 % en deux ans). Toutefois, **l'usage de véhicules en libre-service (LS) continue de progresser** avec 709 millions de trajets effectués en 2025 (+ 16 % en un an).

Ce recours aux véhicules partagés est désormais bien ancré dans les pratiques urbaines de mobilités. Les vélos continuent de gagner du terrain et font jeu égal avec les trottinettes (48 % de la flotte chacun) mais ils constituent la majorité des trajets (53 %).

L'Allemagne dispose toujours du plus grand parc européen avec 226 5000 véhicules partagés. En France (2^{ème} marché), ce sont 97 500 véhicules qui sont proposés. La composition de la flotte varie fortement selon les pays.

Trottinettes : forte croissance portée par le Nord de l'Europe

Pour la troisième année consécutive, la flotte des trottinettes LS diminue (- 7 %). Cette baisse cache des réalités différentes selon les pays. Par exemple, en France, en Italie et en Espagne, les réglementations ont tendance à se durcir voire freinent l'usage des trottinettes LS : limitation de la vitesse, interdiction (à Paris, Madrid et plus récemment à Séville et à Florence) ou obligation du port du casque en Italie.

A l'inverse, les offres et la pratique progressent fortement en Allemagne, Belgique et dans les pays scandinaves où les trottinettes constituent l'offre prépondérante.

Des stratégies vélos différentes mais qui soutiennent son déploiement

Les vélos en libre-service poursuivent leur expansion, aussi bien en termes de flotte que de nombre de trajets. Les villes ont cependant des approches différentes. L'étude fait la distinction entre les services publics de vélos LS (Vélib à Paris) et les services privés (Dott, Lime, Voi, etc.). Certaines municipalités, comme Paris, Madrid ou Barcelone privilégient la mise en œuvre d'un service municipal de vélos partagés. Ces services publics représentent 29 % de la flotte et 34 % des trajets. A Paris, Vélib est le service le plus utilisé en Europe avec 48,5 millions de trajets. Lyon connaît aussi une forte progression (13 millions de trajets).

Certaines municipalités font des choix différents en refusant de soutenir ces services. Ainsi Berlin n'a pas souhaité renouveler son contrat qui expirait. Les services privés connaissent une forte progression en particulier le nombre de trajets réalisés (+ 51 % en un an). Londres reste le premier marché avec 37 millions de déplacements, suivi par Paris avec 27 millions de trajets.

Les accidents en engin de déplacement personnel motorisé

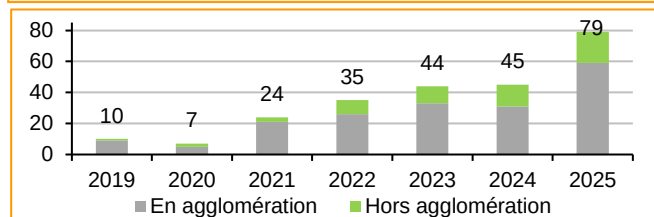
L'accidentalité des EDPm a augmenté très fortement en 2025. Ces accidents ont surtout lieu en agglomération.

	2019	2024	2025	Évolution	
				2019-2025	2024-2025
Tués	10	45	79	+ 69	+ 34
Blessés estimés	4 500	17 500	29 000	× 6	× 1,3
Évolution moyenne annuelle*				2019 à 2025	
Tués				+ 41 %	
Blessés estimés				+ 36 %	

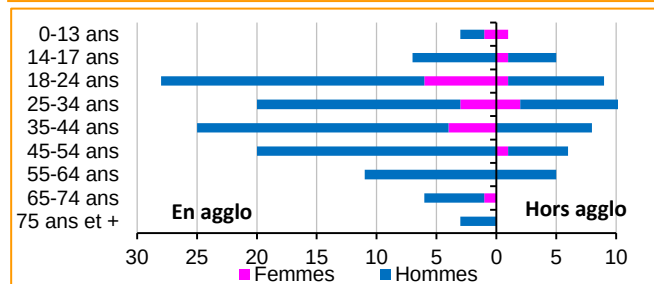
*Lecture : entre 2019 et 2025, le nombre d'usagers d'EDPm tués a augmenté en moyenne de + 41 % par an.

Les EDPm dans le fichier BAAC regroupent les trottinettes électriques, gyropodes, hoverboards, monoroues, fauteuils roulants électriques... L'ONISR estime à partir des ventes et de leurs durées de vie, le parc de **trottinettes électriques** personnelles à 3M en 2025, contre 640 000 en 2020, soit une progression de + 370 %.

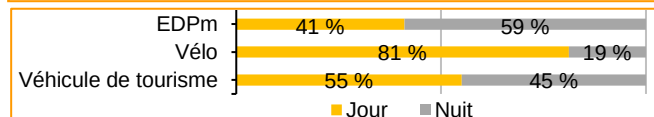
Évolution du nombre d'usagers d'EDP motorisé tués selon le milieu routier



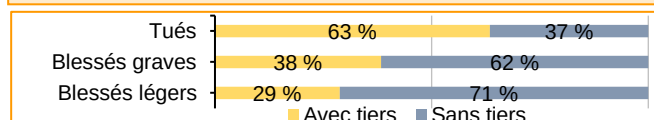
Nombre d'usagers d'EDP motorisé tués de chaque classe d'âge selon le sexe et le milieu (2023-2025)



Usagers d'EDPm tués selon la luminosité comparée à d'autres modes (2023-2025)



Usagers d'EDPm tués ou blessés estimés selon la présence d'un tiers dans l'accident (2023-2025)



En 2025, **79 personnes sont décédées** en EDPm. Les usagers d'EDPm représentent 2 % de la mortalité routière et 7 % des blessés graves. On estime les 29 000 usagers d'EDPm blessés, pour 1 200 graves.

L'augmentation par rapport à 2024 est très forte : + 39 % pour les blessés graves, et le nombre de tués est passé de 45 (stable en 2023 et 2024) à 79. Parmi les 168 tués en EDPm entre 2023 et 2025, 6 le sont en fauteuil roulant électrique (tous de 55 ans et plus).

Le groupe de recherche TRAUMABASE estime que 37 % des usagers d'EDPm admis en trauma center (2019-2022) ont une alcoolémie de plus de 0,5 g/L¹.

Selon l'âge et le sexe

Au cours de la période 2023-2025, 88 % des tués en EDPm sont des hommes. Les usagers d'EDPm tués sont plus jeunes que l'ensemble des tués : **40 % des tués sont âgés de 18 à 34 ans** (30 % pour les autres modes, 10 % pour les cyclistes). **Les 14-24 ans concentrent à eux-seuls 46 % des blessés.**

Selon le milieu routier

La circulation en EDPm étant très restreinte hors agglomération, les victimes en EDPm sont d'abord **en agglomération** (73 % des décès et 95 % des blessés). **Paris, la petite couronne et le Rhône concentrent 36 % des blessés en EDPm** enregistrés par les forces de l'ordre des trois dernières années. Par ailleurs, dix départements (06, 13, 34, 38, 59, 62, 69, 77, 78 et 94) concentrent 40 % de la mortalité.

En agglomération, les EDPm représentent 4 % des personnes tuées alors que les trajets en EDPm constituent moins de 0,5 % des trajets quotidiens².

Selon le port du casque

En 2025, parmi les 79 tués, 60 ne portaient pas de casque dont 13 jeunes adultes de 18-24 ans. Au cours de la période 2023-2025, le casque était porté par 18 % des victimes en EDPm.

Selon le moment

Entre 2023 et 2025, **59 % des tués en EDPm l'ont été de nuit** ; une part nettement plus élevée que celle des autres modes, notamment celle des cyclistes (19 % de nuit). Les mois de **juillet, août, septembre** concentrent 40 % des usagers tués en EDPm.

Collisions et accidents seuls

Entre 2023 et 2025, on estime que **71 % des blessés d'EDPm le sont dans des accidents sans tiers** ; soit 2 fois plus que pour les usagers d'EDPm tués (37 %).

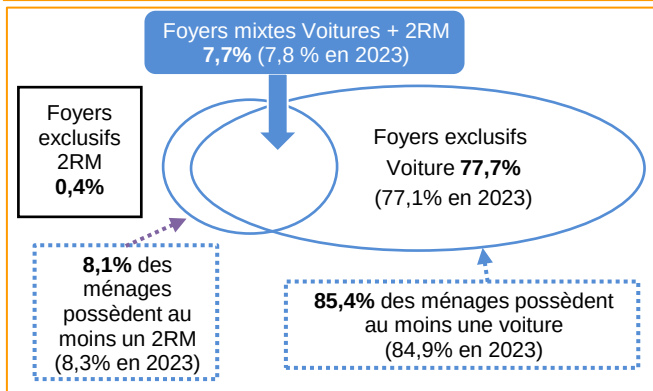
¹ James A, Harrois A, Abback P, et al. *Comparison of Injuries Associated With Electric Scooters, Motorbikes, and Bicycles in France, 2019-2022*. JAMA Netw Open. 2023 ; 6(6):e2320960.

² *Mobilité du quotidien : tendances et enseignements*, Les synthèses, Cerema, novembre 2025 – Données 2021-2023.

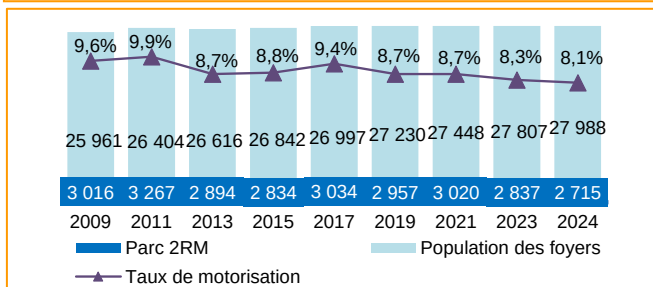
Le parc deux-roues motorisés des ménages

En 2024, le recul amorcé en 2021 se poursuit avec une baisse continue du parc et du taux d'équipement des ménages en 2RM, accompagné d'un vieillissement du parc similaire à celui observé pour les automobiles.

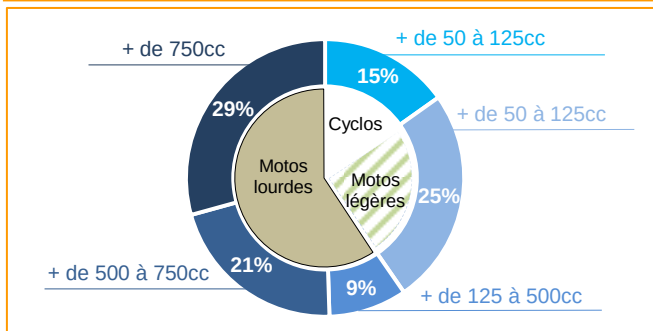
Mixité du parc 2RM et des véhicules légers des ménages (%) en 2024



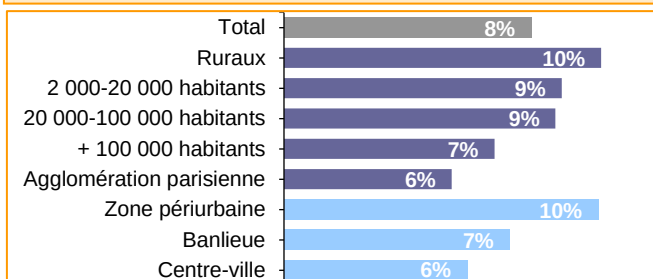
Évolution du parc 2RM et du taux d'équipement des ménages en 2024



Répartition du parc 2RM selon le type de 2RM et la cylindrée en 2024



Taux d'équipement en 2RM des ménages selon la taille de l'agglomération en 2024



Publiée chaque année par KANTAR, l'enquête « Parc Auto » comporte un volet consacré aux deux-roues motorisés (2RM). L'édition 2025 (parc 2024) a été réalisée de février à mars 2025 sur un panel de 10 000 foyers de la population française, avec un échantillon renforcé en 2RM pour la pertinence des analyses.

Parc et taux d'équipement en 2RM

En 2024, le parc de 2RM est estimé à 2,72 millions de véhicules, en baisse continue depuis 2021 (- 10,1 %). Cette baisse du taux d'équipement s'opère dans les foyers mixtes (voiture + 2RM) et les foyers exclusivement équipés en 2RM. Au total, en 2024, 8,1 % des ménages possèdent au moins un 2RM, la grande majorité disposant également d'une voiture.

Le taux d'équipement en 2RM augmente avec le niveau de revenu des ménages : il atteint 12 % chez les foyers dont les revenus sont de plus de 38 000 € par an, contre 2 à 4 % pour ceux dont les revenus sont inférieurs à 11 000 €.

Ce taux est en recul en milieu rural (10 %) où le taux reste le plus élevé, au même niveau qu'en zone périurbaine.

Selon l'enquête Parc Auto, la part de 2RM électriques s'établit à 2,3 % en 2024 dans le parc 2RM (1,4 % en 2021). Cette hausse se fait notamment dans les grandes agglomérations.

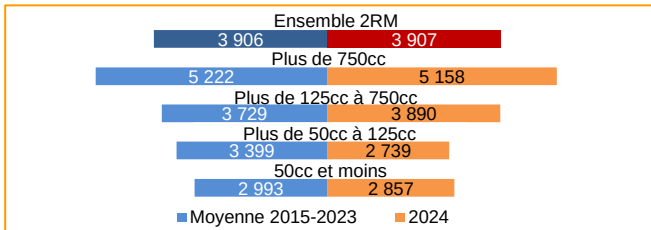
Caractéristiques du parc 2RM

En 2024, les motocyclettes représentent 85 % du parc de 2RM, dont les motocyclettes lourdes (plus de 125 cm³) qui en constituent 60 %. Les 2RM de plus de 500 cc représentent à eux seuls 50 % du parc. La part des cyclomoteurs (moins de 50 cm³) atteint son plus bas niveau depuis 2019 (15 %, - 4 points), tandis que celle des modèles de plus de 750 cm³ progresse sur la même période (29 %, + 6 points).

À l'instar du parc automobile, le parc de 2RM vieillit en 2024. L'âge moyen atteint son plus haut niveau depuis 2014, à 14 ans et la durée moyenne de détention à 7,8 ans, principalement tiré par les cyclomoteurs et les motocyclettes légères, dont la part de véhicules de plus de 10 ans progresse fortement. Le prix d'achat moyen déclaré de ces catégories continue d'augmenter, tandis qu'il est relativement stable pour les motocyclettes lourdes.

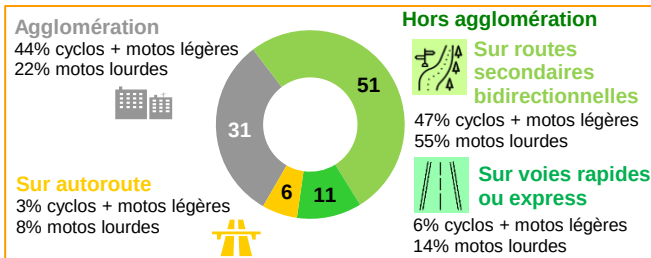
La part des motocyclettes de grosse cylindrée (plus de 500 cm³) est majoritaire quel que soit le lieu de résidence, à l'exception de l'agglomération parisienne. La part de cyclomoteurs, en revanche, régresse particulièrement en zone rurale (17 %, - 8 points) tandis qu'elle est en hausse en agglomération parisienne (19 %).

Kilométrage moyen parcouru par le parc roulant* de 2RM selon la cylindrée et la période en 2024

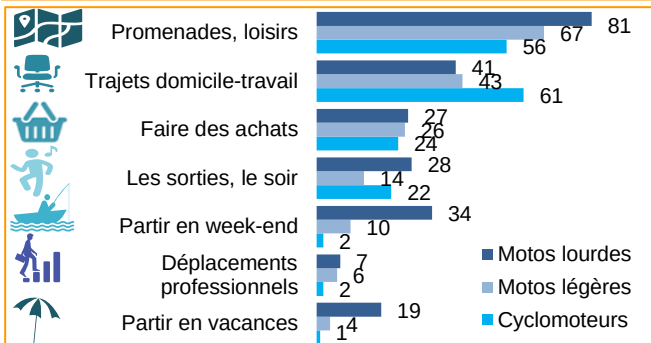


* moyennes excluant les 0 km

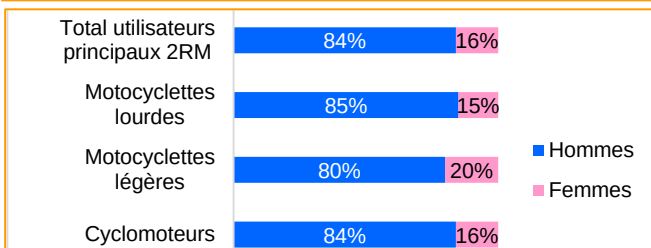
Répartition des kilomètres parcourus par les utilisateurs principaux (%) par type de réseau en 2024



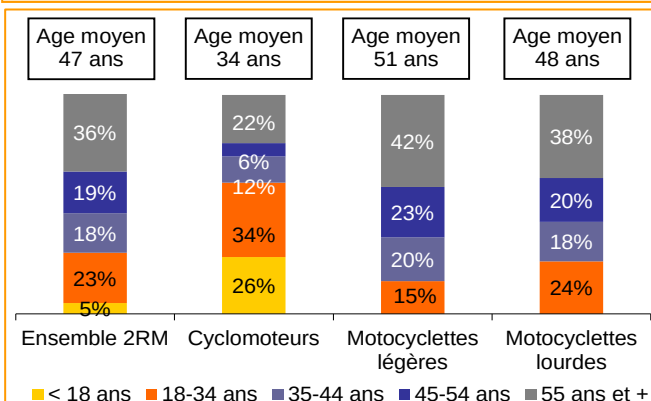
Motifs d'utilisation selon la catégorie de 2RM (en % des répondants*) en 2024



Répartition du parc 2RM selon le sexe de l'utilisateur principal et le type de 2RM, en 2024



Répartition du parc 2RM selon la classe d'âge de l'utilisateur principal et le type de 2RM, en 2024



Usage des 2RM

En 2024, le kilométrage moyen d'un 2RM roulant s'établit à 3 907 km, stable par rapport à la moyenne 2015-2023. Les kilométrages moyens parcourus tendent à diminuer particulièrement pour les motocyclettes de 50 à 125 cm³, tandis qu'ils progressent pour les motocyclettes de 125 à 750 cm³.

Le parc dormant (non roulant) représente 20 % des 2RM. Il progresse chez les cyclomoteurs qui, vieillissant, sont moins en état de marche, tandis que 84 % des 2RM dormants sont en état de marche mais n'ont pas roulé depuis plus d'un an. Plus de la moitié des 2RM roulants n'est utilisée qu'en belle saison (53 %), une tendance qui progresse notamment chez les cyclomoteurs.

La répartition des kilomètres parcourus évolue : la part des trajets en agglomération diminue (31 % contre 33 % en 2023), tandis que celle sur routes secondaires bidirectionnelles reste majoritaire (51 %). L'usage sur autoroute reste marginal (6 %).

Les motifs d'utilisation du 2RM varient selon le type de véhicule. La moto lourde est très orientée vers les promenades ou loisirs (81 % contre 67 % pour les motos légères et 56 % pour les cyclomoteurs), ainsi que pour les départs en week-end (34 %) et vacances (19 %). À l'inverse, les cyclomoteurs sont davantage utilisés pour les trajets domicile-travail (61%).

Le contrôle technique (CT) obligatoire, entré en vigueur en 2024, a été effectué par un 2RM sur quatre. Les motocyclettes lourdes, dont la part de plus de 10 ans est la plus élevée, sont les plus concernées : un tiers l'a effectué (contre 18 % pour les motocyclettes légères et 10 % pour les cyclomoteurs). Les dépenses d'entretien et de réparation progressent en 2024, portées par la mise en place du CT et un kilométrage annuel en hausse.

Profil des utilisateurs de 2RM

La part de femmes conduisant un 2RM est stable en 2024 (16 %), bien que les hommes restent largement majoritaires. Elles conduisent des cylindrées moins puissantes, parcourent moins de kilomètres (2 447 km contre 4 242 km pour les hommes) et utilisent davantage leur 2RM pour les trajets domicile-travail (35 % contre 46 %).

L'âge moyen des conducteurs de 2RM augmente en 2024 (47 ans) avec une forte baisse des moins de 18 ans (5 %) et une hausse des 55 ans et plus (36 %). Cette tendance au vieillissement est particulièrement marquée chez les cyclomoteurs dont l'âge moyen passe de 28 à 34 ans en un an.

Les 18-24 ans en 2RM roulent très majoritairement en cyclomoteur (49 %). La cylindrée des 2RM augmente ensuite avec l'âge avant de diminuer chez les 65 ans et plus. Parmi les personnes disposant du permis moto, 22 % l'ont obtenu depuis 3 ans ou moins (contre 27 % en 2023).

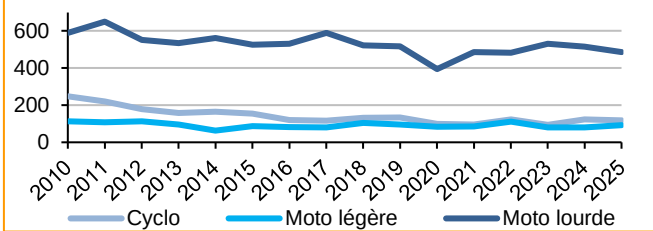
Les accidents en deux-roues motorisés (2RM)

Les usagers de 2RM représentent 21 % de la mortalité routière et 31 % des blessés graves MAIS3+. Dans 42 % des cas, le décès intervient dans une collision sans tiers. Les hommes représentent 95 % des conducteurs tués en 2RM.

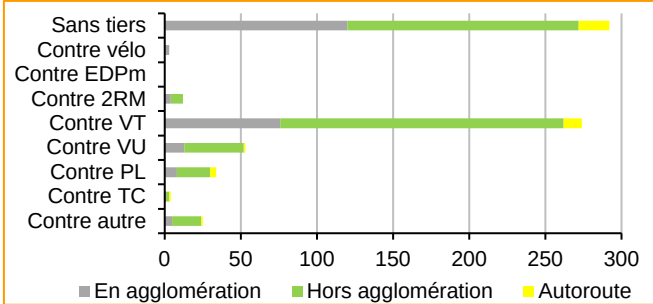
	Tués			Évolution	
	2019	2024	2025	2019-2025	2024-2025
2RM	749	720	697	- 6,9 %	- 3,2 %
Cyclo	134	123	118	- 11,9 %	- 4,1 %
Moto	615	597	579	- 5,9 %	- 3,0 %
Évolution moyenne annuelle*				2019 à 2025	2010-2025
Tués 2RM				- 1,2 %	- 2,1 %
Tués non 2RM				+ 0,5 %	- 1,1 %
Tous tués				+ 0,1 %	- 1,3 %

*Lecture : entre 2010 et 2025, le nombre d'usagers de 2RM tués a diminué en moyenne de - 2,1 % par an.

Évolution depuis 2010 du nombre d'usagers de 2RM tués par an selon le type d'engin

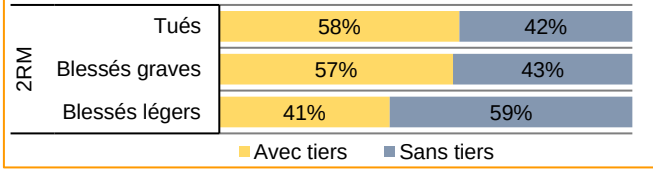


Répartition des usagers de 2RM tués selon le type de conflit et le milieu routier

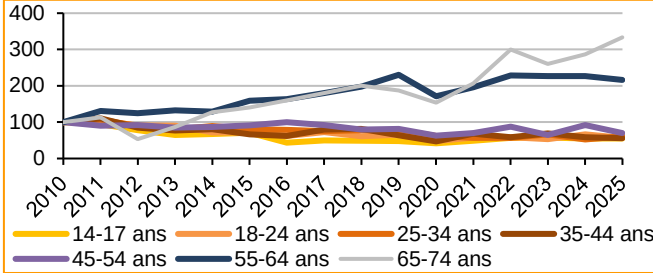


Dans les cas des collisions impliquant plusieurs véhicules, l'antagoniste retenu est celui ayant le poids le plus important (dans l'ordre TC / PL / VU / VT / 2RM / EDPm / vélo / autres).

Répartition des victimes selon la présence d'un tiers dans l'accident



Evolution du nombre d'usagers de 2RM tués en fonction de la classe d'âge (base 100 en 2010)



En 2025, 697 usagers de 2RM ont été tués, dont 70 % circulaient sur des motos lourdes (plus de 125 cm³). Les usagers de 2RM représentent 21 % de la mortalité routière, 31 % des blessés graves MAIS3+ et 35 % des blessés avec séquelles.

Entre 2019 et 2025, les décès de cyclomotoristes sont en baisse de - 12 %, ceux de motocyclistes de - 6 %, alors que sur la même période, la mortalité des autres usagers a augmenté de 3 %. Entre 2024 et 2025, les tués en cyclomoteur ont baissé de - 4 % et de - 3 % pour les tués à moto.

Selon l'âge et le sexe

Parmi les 118 cyclomotoristes tués, la tranche d'âge des 14-17 ans est la plus touchée avec 42 tués. Pour les motocyclistes, les 18-24 ans sont particulièrement exposés : ils représentent 8 % de la population mais 18 % des motocyclistes tués.

Entre 2010 et 2025, le nombre de tués en 2RM a baissé pour toutes les classes d'âge jusqu'à 54 ans. En revanche, le nombre de tués parmi les 55-74 ans a augmenté passant de 64 à 156 tués, notamment en raison de l'usage de motos lourdes parfois après une longue interruption.

Les hommes représentent 95 % des tués conducteurs de 2RM, contre 82 % pour les autres modes. Inversement, les hommes représentent 36 % des passagers tués en 2RM contre 55 % pour les passagers des autres véhicules.

Selon le type de collision

En 2025, 42 % des usagers de 2RM tués, 43 % des blessés graves (MAIS 3+) et 58 % des blessés légers (MAIS 1-2) l'ont été dans un accident sans tiers. La gravité est plus importante lorsqu'il y a un tiers.

Parmi les usagers de 2RM tués, 9 % (63) ont percuté un arbre ou un poteau (19 % pour les autres usagers tués) et 9 % (61) ont heurté une glissière (6 % pour les autres usagers tués).

Equipements de protection

Le non-port d'équipements de protection (casque, gants, bottes...) est un facteur aggravant. L'absence du casque concerne 36 usagers de 2RM tués (5 % des usagers 2RM tués) dont 19 en agglomération.

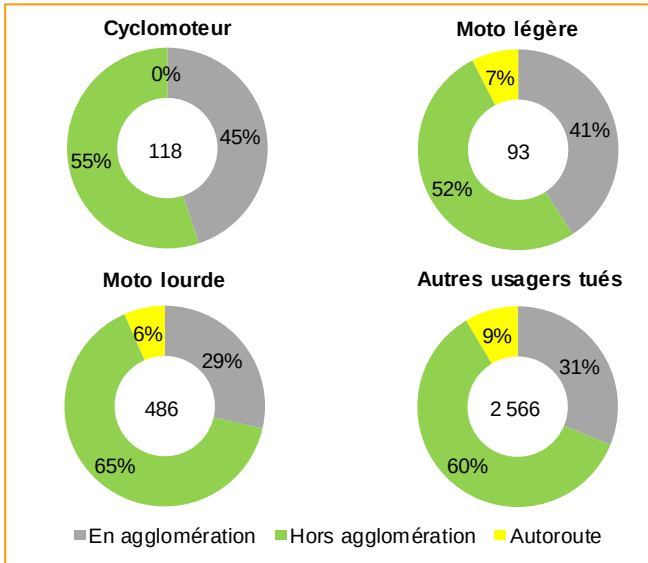
Responsabilité présumée et permis

En 2025, 74 % des conducteurs de 2RM sont présumés responsables des accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués (65 % pour les autres conducteurs).

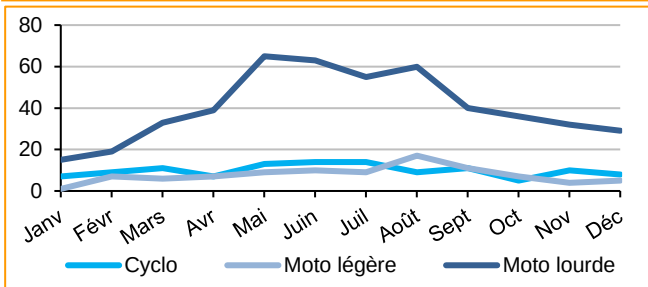
Parmi les conducteurs de moto lourde tués dont l'expérience est connue, 24 % sont des novices¹, contre 14 % pour les usagers de VT tués.

¹ Les conducteurs novices désignent les conducteurs dont l'ancienneté du permis de conduire est inférieure à 2 ans.

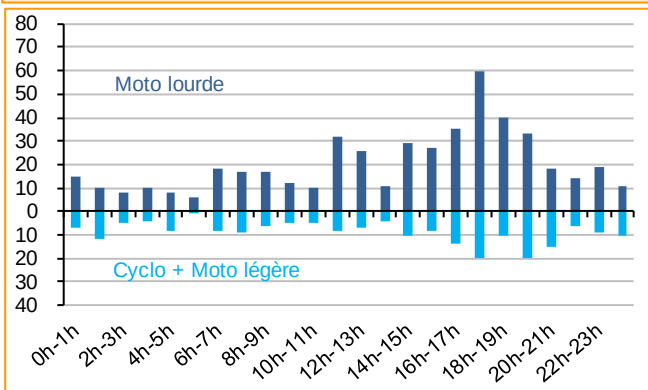
Répartition des usagers de 2RM tués selon le milieu



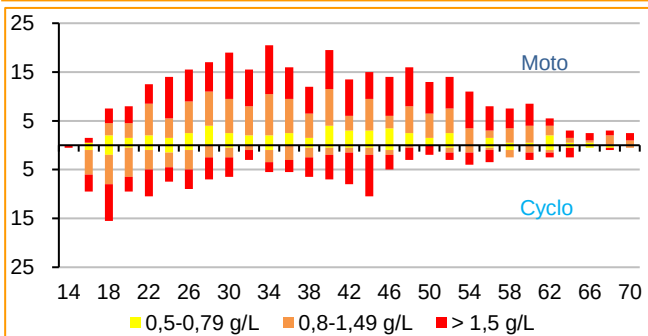
Répartition des usagers de 2RM tués selon le mois



Répartition des usagers de 2RM tués selon l'heure



Nombre de conducteurs de 2RM positifs à l'alcool dans les accidents corporels selon l'âge et le taux



Selon le milieu routier

Les usagers de moto lourde sont plus souvent tués hors agglomération (315 tués, soit 65 %) que les usagers hors 2RM (60 %). Inversement, les usagers de cyclomoteur et de moto légère sont plus souvent tués en agglomération que les usagers de motos lourdes et que les autres usagers.

Hors agglomération, 20 % des cyclomotoristes tués et 26 % des motocyclistes tués l'ont été en intersection, contre 14% pour les autres usagers.

Les motocyclistes décèdent plus souvent en courbe (38 % en moyenne, jusqu'à 44 % hors agglomération) que les usagers non-2RM (28 %).

Temporalité

La mortalité des usagers de moto lourde diminue fortement en hiver puis remonte progressivement avec les beaux jours, **l'utilisation de ces véhicules étant fortement liée à la météo**. Au total, 50 % des usagers de moto lourde tués en 2025 l'ont été entre mai et août. La saisonnalité ne concerne pas les cyclomoteurs et que très peu les motos légères, leurs usages étant plus liés aux trajets professionnels.

La mortalité des 2RM se concentre **l'après-midi et en début de soirée** (16h - 19h en particulier).

Selon le type de trajet

En 2025, **69 % des conducteurs de moto tués effectuaient un trajet de type loisir**. Cette proportion est plus faible chez les cyclomotoristes et les autres conducteurs avec 63 %.

Facteurs d'accidents

En 2025, 150 conducteurs de 2RM impliqués dans un accident mortel présentent une alcoolémie supérieure au taux légal, soit 24 % des conducteurs de motos dont l'alcool est connu et 36 % pour les cyclomoteurs. **Parmi ces 150 conducteurs alcoolisés, 136 dépassent le taux délictuel (0,8 g/L).**

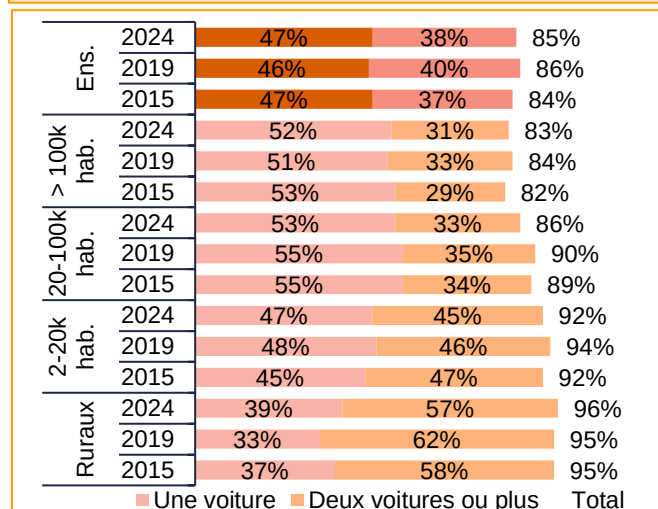
Le nombre de conducteurs de 2RM alcoolisés impliqués dans les accidents corporels varie peu avec l'âge entre 18 et 54 ans. Lorsqu'un conducteur de 2RM âgé entre 25 et 64 ans est alcoolisé, dans 52 % des cas le taux dépasse 1,5 g/L ; contre 39 % pour les 65 ans ou plus et 43 % pour les 14-24 ans.

Entre 2023 et 2025, le facteur vitesse pour le conducteur d'une moto lourde présumé responsable d'un accident mortel est prépondérant : il est présent dans 55 % des cas. Le facteur « dépassement dangereux » est également présent dans 17 % des cas. Pour les autres 2RM, le facteur « alcool » est très présent : 28 % pour les motos légères et 35 % des cas pour les cyclomoteurs. Pour ces derniers, le facteur « stupéfiants » est également présent dans 22 % des cas.

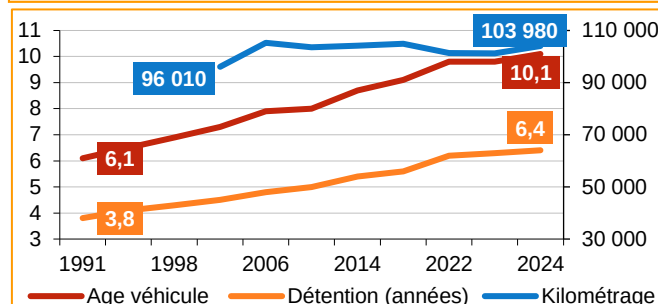
Le parc automobile des ménages

En 2024, le taux de motorisation des ménages se redresse légèrement, tandis que le parc automobile poursuit son vieillissement.

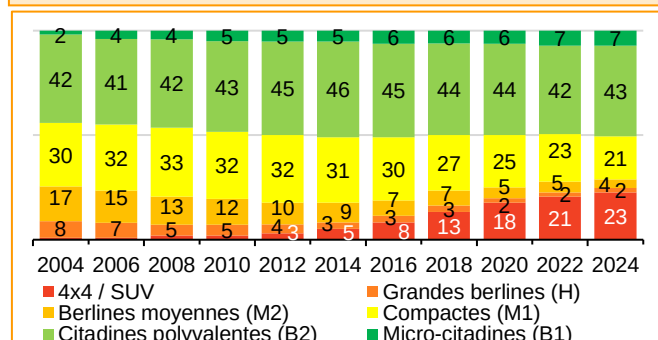
Taux de motorisation des ménages selon l'année et l'urbanisation en 2024



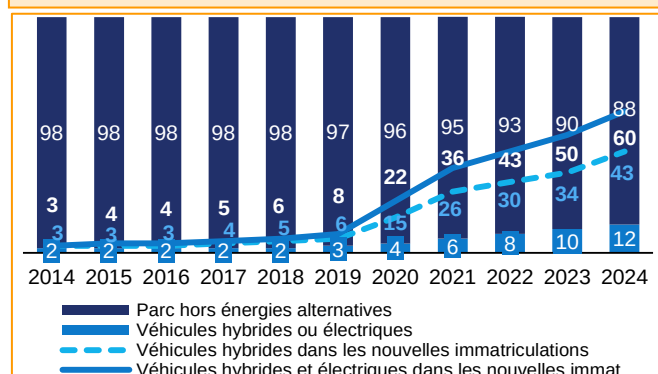
Évolution de l'âge, de la durée de détention et du kilométrage moyen du parc automobile en 2024



Evolutions des segments dans le parc VT (%) en 2024



Part des voitures hybrides et électriques (%) en 2024



Mise en place par Kantar, « Parc Auto » est l'étude annuelle de référence depuis plus de 30 ans sur le parc automobile des ménages français. L'édition 2025 a été menée auprès de 10 000 foyers représentatifs de la population française en début d'année 2025 (parc 2024).

Taux de motorisation des ménages

En 2024, le taux de motorisation des ménages est estimé à 85,4 %, en hausse de + 0,5 point par rapport à 2023 (36 millions de véhicules). Cette hausse concerne les foyers disposant d'un seul véhicule, tandis que la part des ménages multi-motorisés reste stable.

Cette hausse touche principalement les petites villes et les très grandes agglomérations, tandis que les agglomérations de taille moyenne (20 000 à 100 000 habitants) tendent à se démotoriser, atteignant leur niveau le plus bas depuis 2019. Dans l'agglomération parisienne, ce taux atteint 69 %. En 2024, la multi-motorisation concerne 31 % des foyers dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants contre 57 % dans les territoires ruraux.

La motorisation progresse avec le niveau de revenus. Le taux est de 94 % dans les foyers dont le revenu annuel est supérieur à 38 000 € contre 51 % dans les foyers pour lesquels il est inférieur à 7 500 €.

La non-possession du permis de conduire est la principale raison invoquée de non-motorisation (53 %). Le coût d'acquisition trop élevé progresse et atteint son plus haut niveau (32 %).

Caractéristiques des véhicules

En 2024, l'âge moyen du parc poursuit sa hausse pour atteindre 10,1 ans, son plus haut niveau historique. La durée de détention moyenne progresse à 6,4 ans, tandis que le kilométrage moyen au compteur augmente à 103 980 km.

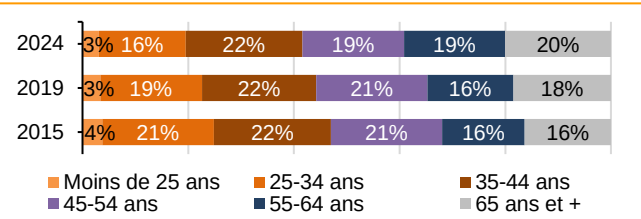
Les prix d'achat des véhicules continuent d'augmenter, contribuant au vieillissement du parc. Les véhicules d'occasion représentent 60 % du parc total et 63 % des acquisitions réalisées en 2024.

Parmi les niveaux de gamme, les SUV (*Sport Utility Vehicle*) continuent de progresser (+ 2 points), représentant désormais 32 % des véhicules achetés en 2024.

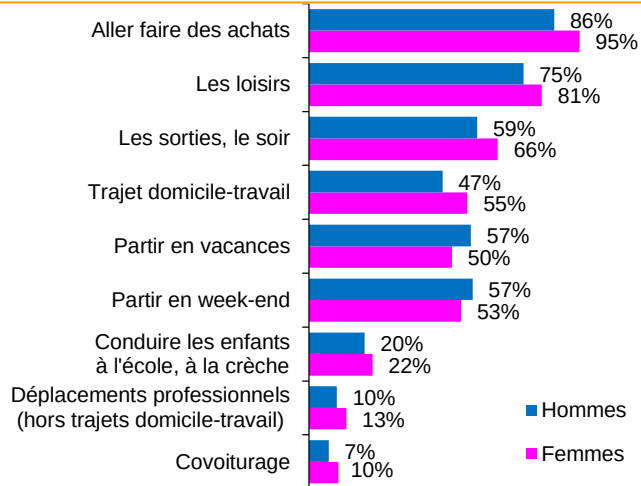
La progression des énergies alternatives se confirme : elles représentent maintenant 12 % du parc (2,3 % en hybride rechargeable, 6,6 % en hybride non rechargeable et 3,6 % en 100 % électrique) et 6 nouvelles immatriculations sur 10. Le diesel continue de décroître : il ne représente plus que 7 % des nouvelles immatriculations et 41 % des véhicules au sein du parc.

Les marques françaises demeurent majoritaires dans le parc automobile (60 %) mais leur part dans les nouvelles immatriculations continue de décroître (46 %).

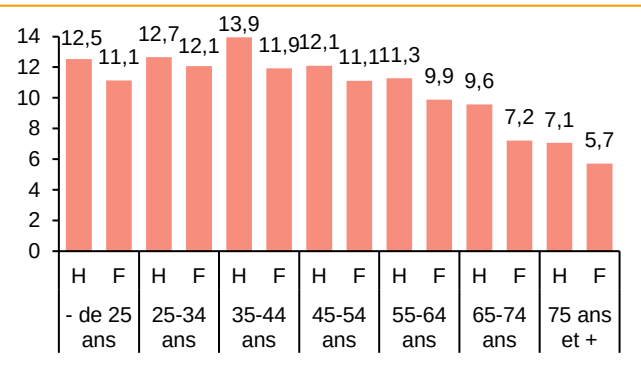
Répartition des kilomètres parcourus par les véhicules selon l'âge de l'utilisateur principal en 2024



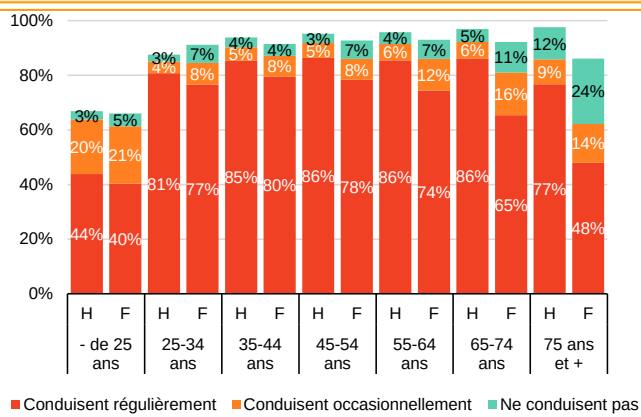
Motifs d'utilisation en 2024 selon le sexe (en % des répondants)



Kilométrage moyen annuel parcouru par les véhicules selon le sexe (H/F) et l'âge de l'utilisateur principal, en milliers de kilomètres, en 2024



Fréquence de conduite selon la tranche d'âge et le sexe parmi les détenteurs du permis de conduire



Comportements d'utilisation

En 2024, le kilométrage annuel moyen par véhicule se stabilise (10 810 km), toujours inférieur à son niveau d'avant pandémie (11 900 km en 2019). Les véhicules de moins de 10 ans parcourent en moyenne environ 1 700 km de plus par an que ceux de plus de 10 ans.

La part de véhicules utilisés quotidiennement se stabilise depuis 3 ans (34 %), contre 42 % en 2018. Concernant les déplacements pendulaires, un tiers des ménages effectue un seul aller-retour quotidien (31%) pour se rendre au travail ou sur le lieu d'étude. Ces trajets couvrent en moyenne 34 km pour une durée de 37 minutes.

Bien que le premier motif d'utilisation de la voiture demeure les déplacements pour faire des achats (89 %), elle est de plus en plus utilisée pour les loisirs et sorties. L'usage de la voiture pour les départs en vacances progresse légèrement (43 %), tout comme les départs en week-end qui atteignent leur plus haut niveau en 2024 (46 %).

Les femmes dominent les usages quotidiens de la voiture : courses, trajets domicile-travail. Les hommes sont davantage représentés sur les déplacements longue distance comme les vacances et les week-ends.

Les usages de la voiture varient aussi selon l'âge : chez les plus de 65 ans, la voiture est surtout utilisée pour faire les courses (88 %) et les loisirs (76 %), tandis que les trajets liés au travail (4 %) et aux enfants (3 %) deviennent marginaux.

Profil des utilisateurs principaux (UP)

Avec le vieillissement de la population, les conducteurs de 65 ans et plus sont le premier groupe d'UP (28 % en 2024), tout en ne réalisant que 20 % des kilomètres parcourus.

La part de femmes parmi les UP se maintient en 2024 à 41 % alors qu'elles représentent 52,3 % de la population des 18 ans et plus. Elles réalisent 43 % des achats de véhicules neufs et 41 % des achats d'occasion.

Près de 6 véhicules sur 10 (58 %) sont également conduits par des utilisateurs secondaires. Le poids de ces conducteurs dans le kilométrage annuel du véhicule reste, pour 7 sur 10, inférieur à 25 %. Parmi les utilisateurs secondaires, 21 % sont âgés de moins de 35 ans, et 51 % sont des femmes.

La possession du permis de conduire est quasi-généralisée à partir de 35 ans avec plus de 90 % de titulaires. Chez les moins de 25 ans, seuls 67 % ont le permis et 42 % conduisent régulièrement. A partir de 65 ans, si 93 % ont le permis, 13 % ne conduisent pas.

La détention de permis est nettement plus élevée en zone rurale (92 %) qu'en agglomération de plus de 100 000 habitants (86 %), soit un écart de 6 points.

Les accidents impliquant un véhicule de tourisme

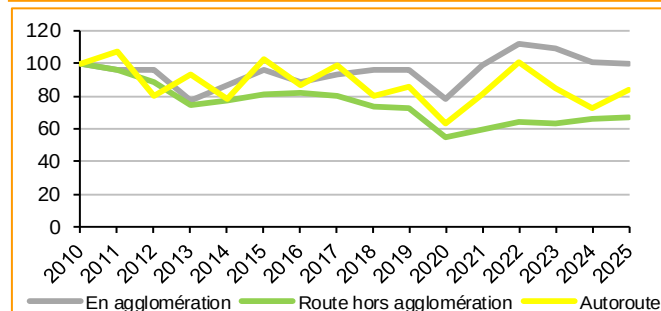
En 2025, 2 287 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un véhicule de tourisme (VT). La moitié des occupants de VT tués décèdent dans un accident sans tiers. Cette part est de 68 % sur les routes hors agglomération.

La vitesse et l'alcool sont les facteurs les plus fréquents pour les hommes conducteurs de VT présumés responsables dans les accidents mortels.

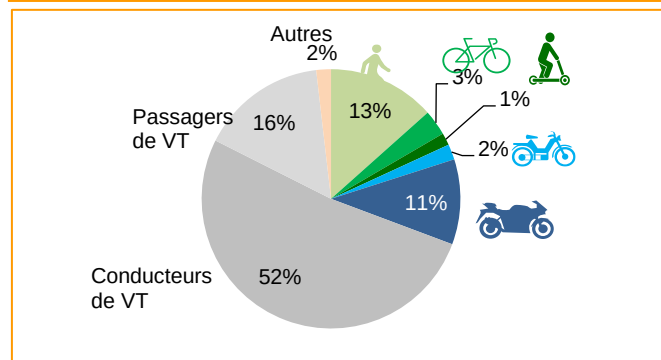
	Tués			Évolution	
	2019	2024	2025	2019-2025	2024-2025
Dans acc VT	2 371	2 252	2 287	- 3,5 %	+ 1,6 %
dont dans le VT	1 622	1 518	1 543	- 4,9 %	+ 1,6 %
Évolution moyenne annuelle*	2019 à 2025		2010 à 2025		
Tués dans acc VT			- 0,6 %		
dont tués dans le VT			- 0,8 %		
Tous tués			+ 0,1 %		

*Lecture : entre 2010 et 2025, le nombre d'usagers de VT tués a diminué en moyenne de - 2,1 % par an.

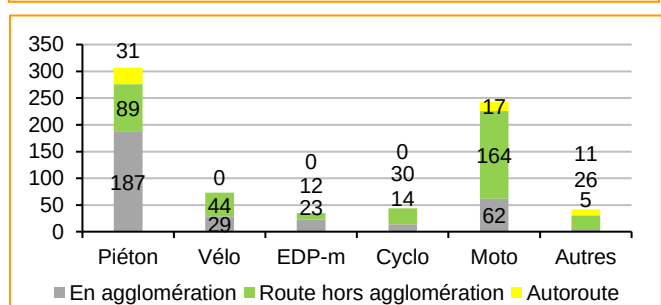
Évolution du nombre d'occupants de VT tués par an selon le milieu routier (base 100 en 2010)



Répartition des usagers tués dans un accident impliquant un VT selon le mode de déplacement



Répartition des personnes tuées hors VT dans un accident impliquant un VT selon leur mode de déplacement et le milieu



En 2025, les 2 287 personnes tuées dans un accident impliquant un VT représentent **70 % des tués**. Parmi eux, **1 543 étaient des occupants de VT**, ces derniers représentant encore 47 % des tués sur la route (51 % sur 2017-2019).

Comme en 2023 et en 2024, on estime que 100 000 occupants de VT ont été blessés dans un accident de la route (MAIS), dont 5 000 gravement (MAIS3+).

Après un pic observé en 2022, la mortalité en agglomération diminue et se stabilise à un niveau proche de celui d'avant la crise sanitaire. Sur autoroute, elle était passée en 2024 en-dessous des niveaux pré-Covid mais est remontée en 2025. Sur les routes hors agglomération, le nombre de décès augmente lentement depuis 2020 sans atteindre encore les niveaux observés avant la pandémie.

Selon le milieu routier

Parmi les 1 543 occupants de VT tués en 2025, **72 % l'ont été sur les routes hors agglomération (1 118)**, 19 % l'ont été sur les voies en agglomération (287) et 9 % sur autoroute (138).

En agglomération, un tiers des tués l'est en intersection.

20 % des accidents avec VT et un tiers des décès d'occupants de VT ont lieu en courbe.

Les tués en-dehors du VT

En plus des 1 543 occupants de VT tués (1 183 conducteurs et 360 passagers), **744 autres usagers ont été tués dans des accidents impliquant un VT**.

Parmi eux, 307 (41 %) sont des piétons et 243 (33 %) sont des motocyclistes. Les tués non occupants de VT ont été accidentés à 49 % sur les routes hors agglomération (à 68 % pour les cyclomotoristes, 67 % pour les motocyclistes et 60 % pour les cyclistes) et à 43 % en agglomération (à 66 % pour les EDPm et 61 % pour les piétons).

Ceinture de sécurité

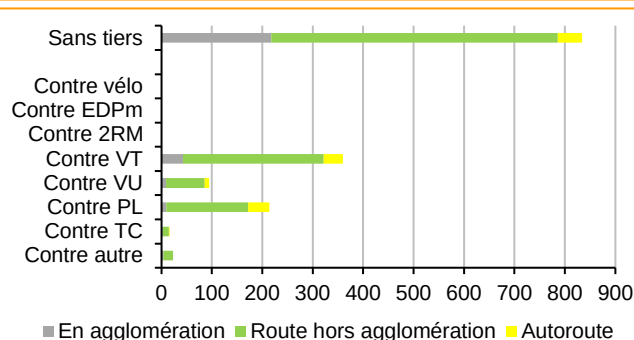
257 occupants de VT tués ne portaient pas leur ceinture. Cela représente 20 % des occupants de VT tués dont le port de la ceinture est renseigné dans le BAAC (renseigné dans 84 % des cas). Cette part est plus élevée chez les passagers (29 %, avec un pic à 39 % en agglomération) que chez les conducteurs (17 %).

Conducteurs novices

En 2025, les conducteurs novices¹ représentent **14 % des conducteurs de véhicules de tourisme tués**, contre 19 % chez les conducteurs d'autres types de véhicules. Cette part est plus importante sur les routes hors agglomération (15 %) que sur les voies en agglomération (10 %) et sur autoroute (10 %).

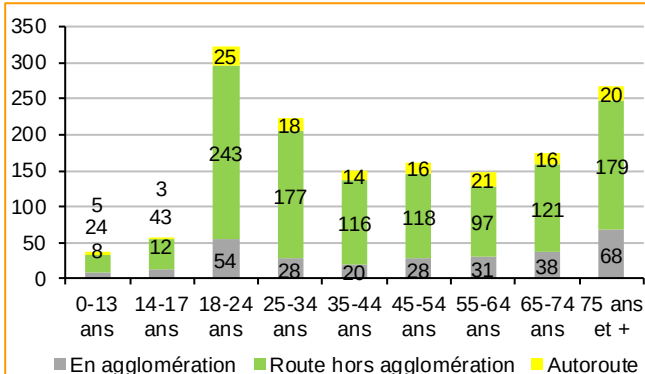
¹ Conducteurs dont l'ancienneté du permis de conduire est inférieure à 2 ans.

Nombre d'occupants de VT tués selon le type de conflit et le milieu routier

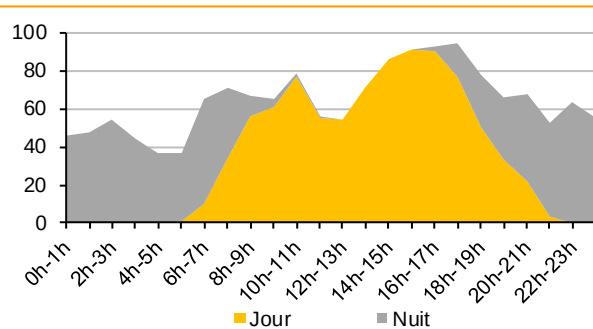


Dans les cas des collisions impliquant plusieurs véhicules, l'antagoniste retenu est celui ayant le poids le plus important (dans l'ordre TC / PL / VU / VT / 2RM / EDPm / vélo / autres).

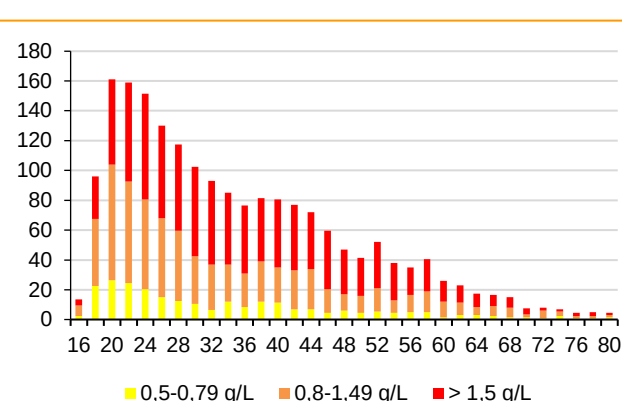
Nombre d'occupants de VT tués selon la classe d'âge et le milieu routier



Évolution du nombre d'occupants de VT tués selon l'heure et la luminosité



Nombre de conducteurs de VT positifs à l'alcool dans les accidents corporels selon l'âge et le taux



Selon le type de conflit, de collision

En 2025, les accidents sans tiers concentrent la moitié des occupants de VT tués (834). Sur les routes hors agglomération, ils représentent 68 % des accidents. Les conflits avec un autre VT représentent 23 % des décès (360), en majorité hors agglomération (78 %).

Un quart des occupants de VT tués (392) décèdent lors d'une collision frontale. Cette proportion est de 31 % hors agglomération.

La moitié des occupants de VT tués (829) ont percuté un obstacle fixe (un facteur souvent aggravant) : 286 arbres, 120 fossés, talus ou parois rocheuses, 114 bâtiments ou murs, 106 glissières de sécurité.

Selon l'âge et le sexe

En 2025, 322 occupants de VT tués (21 %) étaient âgés de 18 à 24 ans, alors que cette tranche d'âge ne représente que 12 % chez les autres tués et 8 % de la population. 442 des occupants de VT tués (29 %) sont âgés de 65 ans ou plus, alors qu'ils représentent 22 % de la population.

Les hommes représentent 73 % des occupants de VT tués (contre 91 % pour les autres usagers tués), une part qui atteint 77 % en agglomération.

Jour et nuit

44 % des décès en VT surviennent de nuit alors que le trafic nocturne est bien inférieur au trafic de jour. Cette part est de 40 % pour les autres usagers.

Selon la responsabilité présumée

En 2025, les conducteurs de VT sont plus souvent présumés responsables (PR) d'accidents mortels (71 %) que les autres conducteurs (60 %). Cette tendance se vérifie en agglomération et hors agglomération mais pas sur les autoroutes.

1 869 conducteurs de VT sont PR d'accidents mortels : 1 448 hommes, 411 femmes et 10 conducteurs en fuite non retrouvés. Parmi eux, 43 % des PR hommes et 51 % des PR femmes ont survécu à l'accident.

Facteurs d'accidents

Entre 2023 et 2025, chez les hommes PR, les facteurs vitesse et alcool interviennent respectivement dans 35 % et 27 % des cas. Viennent ensuite les facteurs stupéfiants (14 %), malaise (13 %) et inattention (10 %).

Chez les femmes PR, la vitesse intervient dans 18 % des cas et l'inattention dans 16 % des cas. Viennent ensuite les facteurs non-respect des priorités (14 %), alcool (12 %), malaise (11 %) et stupéfiants (6 %).

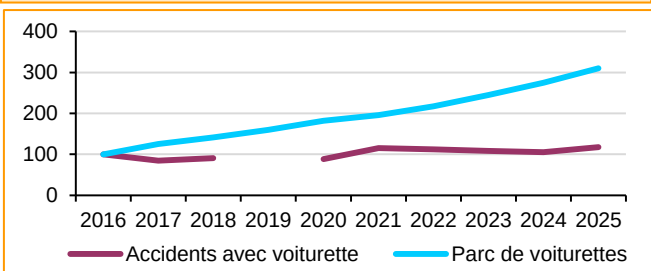
Les voitures, taxis, tracteurs agricoles et véhicules d'intervention

Évolution de l'accidentalité des voitures

	2019	2024	2025	Évolution	
				2019-2025	2024-2025
Accidents avec voiture	713	445	497	- 216	+ 52
Tués dans acc. voiture	22	37	12	- 10	- 25
Tués dans la voiture	17	34	11	- 6	- 23

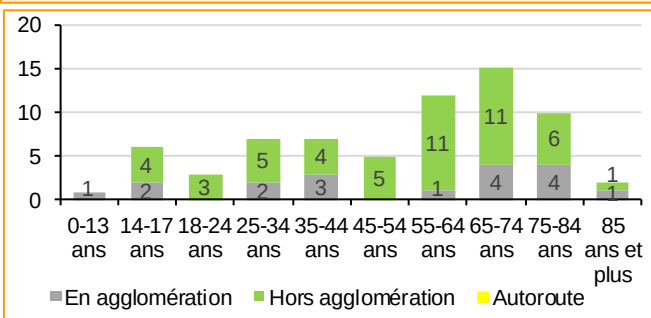
En 2019, les voitures ont été mal identifiées dans le fichier BAAC et ont été reconstituées.

Évolution du parc de voitures et des accidents impliquant une voiture (base 100 en 2016)



Source : Estimation du parc voitures à partir des immatriculations neuves depuis 2016 (SDES-REVERSO).

Nombre d'usagers de voiture tués selon l'âge et le milieu routier (2023-2025)



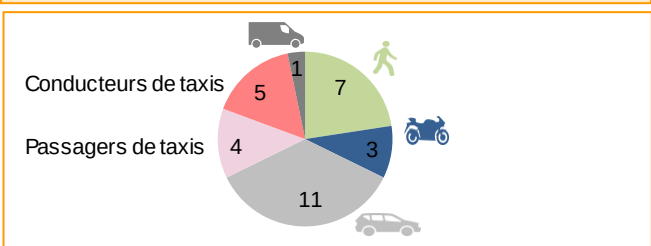
Évolution de l'accidentalité des taxis VT

	2019	2024	2025	Évolution	
				2019-2025	2024-2025
Accidents avec taxi	338	245	246	- 92	+ 1
Tués dans acc. taxi	16	10	5	- 11	- 5
Tués dans le taxi	2	2	1	-1	-1

Localisation des accidents impliquant un taxi en 2025

	Accidents corporels	Personnes tuées
Paris	138	1
Petite couronne	18	0
Grande couronne	10	0
France métropolitaine hors Ile-de-France	80	4
France métropolitaine	246	5

Répartition des 31 personnes tuées dans les accidents impliquant un taxi VT selon le mode de déplacement (2023-2025)



Les voitures

En 2025, les voitures sont impliquées dans 497 accidents corporels. Dans ces accidents, 12 personnes ont perdu la vie (dont 10 conducteurs de voiture, 1 passager de voiture et 1 piéton) et 607 personnes ont été blessées (dont 332 occupants de voitures). C'est nettement moins qu'en 2024 (37 tués). Quatre conducteurs de plus de 65 ans ont été tués. Un jeune conducteur âgé entre 14 et 17 ans a été tué en voiture alors que les jeunes âgés de 14 à 17 ans représentent 30 % des blessés issus des BAAC en voiture en 2025, contre 9 % en 2019.

Dans les accidents corporels en 2025, 10 % des conducteurs de voitures sont contrôlés positifs à l'alcool (contre 9 % pour les conducteurs de VT) ; 6 % de conducteurs de voitures sont positifs aux stupéfiants (contre 5 % des conducteurs de VT).

Le taux de non-port de la ceinture de sécurité des conducteurs de voitures accidentés est supérieur à celui des conducteurs de VT (respectivement 10 % et 6 %). Cet écart est encore plus marqué pour les passagers (20 % pour les passagers de voitures contre 9 % pour les passagers de VT).

Sur la période 2023-2025, 68 usagers en voiture ont été tués (50 hors aggro et 18 en aggro). Parmi ces tués, 40 % avaient 65 ans ou plus alors qu'ils ne représentent que 13 % des blessés. Les usagers de moins de 35 ans représentent 25 % des tués en voiture et 49 % des blessés. 31 % des usagers tués dans un accident impliquant une voiture le sont la nuit (contre 43 % pour les autres véhicules). 28 % des tués en voiture le sont dans un accident sans tiers ; 32 % des tués en voiture le sont dans un accident contre un VT.

Les taxis véhicules de tourisme

En 2025, 271 véhicules impliqués dans les accidents de la route sont renseignés en tant que taxis. 93 % de ces taxis sont des véhicules de tourisme (VT). Les chiffres ci-dessous ne concernent que les taxis VT.

En 2025, les taxis VT sont impliqués dans 246 accidents en France métropolitaine (245 en 2024). Dans ces accidents, 5 personnes sont tuées : 1 passager de taxi, 2 piétons et 2 usagers en VT ; 320 personnes ont été blessées dont 92 usagers de taxis.

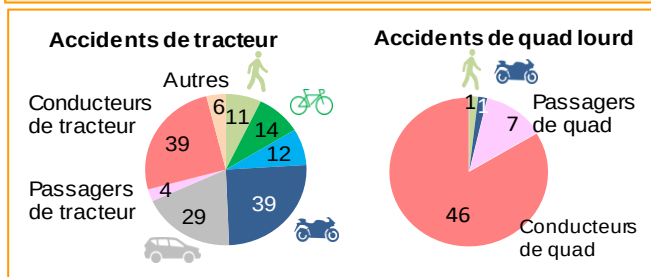
Les deux tiers des accidents impliquant un taxi ont eu lieu à Paris ou en Île-de-France. 81 % des accidents de taxis se produisent en agglomération mais quatre des cinq tués le sont hors agglomération.

Dans les accidents corporels en 2025, 2 % des conducteurs de taxis sont testés positifs à l'alcool et 2 % sont sous l'emprise de stupéfiants. 92 % des conducteurs de taxis impliqués dans un accident corporel avaient leur ceinture de sécurité attachée.

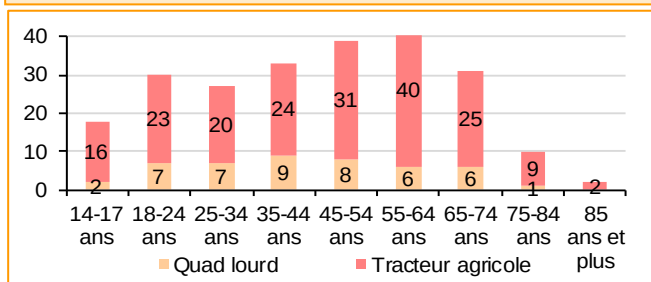
Évolution des accidents impliquant un tracteur

	2019	2024	2025	Évolution	
				2019-2025	2024-2025
Accidents avec tracteur	243	267	260	+ 17	- 7
Tués dans acc. tracteur	57	50	49	- 8	- 1
Tués dans le tracteur	14	12	13	- 1	+ 1

Répartition des tués dans les accidents impliquant un tracteur agricole (154 tués) ou un quad lourd (55 tués) selon le mode de déplacement (2023-2025)



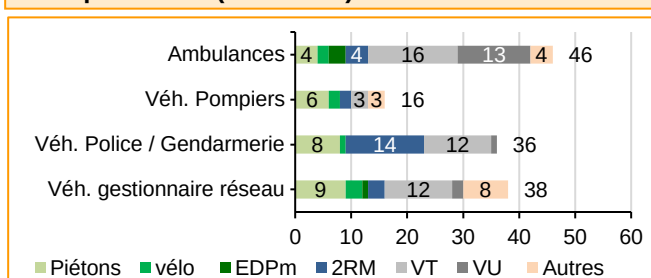
Nombre de conducteurs de tracteurs agricoles et de quads lourds impliqués dans les accidents mortels selon leur âge (2023-2025)



Évolution des accidents impliquant un véhicule d'intervention

	Tués			Évolution	
	2019	2024	2025	2019-2025	2024-2025
Dans acc. ambulance	8	4	5	- 3	+ 1
dont dans l'ambulance	4	2	3	- 1	+ 1
Dans acc. véh. de pompiers	4	4	4	0	0
dont dans le véh. de pompiers	1	2	1	0	-1
Dans acc. véh. police ou gendarmerie	2	7	5	+ 3	-2
dont dans le véh. de police / gendarmerie	1	2	0	-1	-2
Dans acc. véh. gestionnaire de réseau	7	9	8	+ 1	- 1
dont dans le véh. gestionnaire de réseau	0	4	3	+ 3	- 1

Répartition des usagers tués dans un accident impliquant un véhicule d'intervention selon le mode de déplacement (2021-2025)



Les tracteurs agricoles

En 2025, les tracteurs agricoles sont impliqués dans 260 accidents (267 en 2024). 49 personnes sont tuées (dont 13 dans un tracteur). 11 personnes ont été tuées dans un accident avec un tracteur seul, 35 dans un accident avec d'autres véhicules et 3 dans des accidents avec un piéton. 258 personnes ont été blessées (dont 55 dans un tracteur).

Les accidents impliquant un tracteur sont souvent graves : on déplore 19 tués pour 100 accidents contre 6 tués pour 100 accidents en moyenne en 2025.

Dans les accidents impliquant un quad lourd, 9 conducteurs et 4 passagers de quad lourd ont été tués (indice de gravité : 9 tués pour 100 accidents).

Au total, 72 % des accidents corporels de tracteurs agricoles ont lieu sur des routes départementales (59 % hors agglomération et 13 % en agglomération) et 24 % sur des voies communales (15 % hors agglomération et 9 % en agglomération). Les six mois d'avril à septembre concentrent 72 % des accidents mortels impliquant un tracteur agricole. Dans 85 % des cas, les accidents mortels ont lieu de jour.

Parmi les 48 conducteurs de tracteurs agricoles impliqués dans un accident mortel en 2025, 9 ont moins de 24 ans et 5 ont plus de 64 ans ; 47 sont des hommes et 1 est une femme. La part de conducteurs de tracteurs alcoolisés accidentés (5 % parmi ceux testés) est inférieure à celle des conducteurs de VT (9 %) ; celle des conducteurs contrôlés positifs aux stupéfiants (1 %) est inférieure à celle des conducteurs de VT (5 %).

Les véhicules d'intervention

Entre 2021 et 2025, il y a chaque année en moyenne 118 accidents corporels impliquant une ambulance, 49 avec un véhicule de pompiers, 300 avec un véhicule de police ou gendarmerie et 465 avec un véhicule de gestionnaire de réseau (véhicules de chantier, patrouilleurs sur autoroute, etc.).

Au cours de la même période, on compte au total 46 tués dans les accidents impliquant une ambulance : 29 dans le véhicule et 17 en dehors (4 piétons et 6 occupants de VT). Dans les accidents avec véhicule de pompier, on compte 16 tués : 5 dans le véhicule et 11 à l'extérieur de celui-ci (dont 6 piétons, 2 cyclistes et 2 occupants de VT). Dans les accidents avec des véhicules de police ou gendarmerie, on compte 36 tués : 13 dans le véhicule, 23 à l'extérieur de celui-ci (dont 8 piétons, 8 usagers 2RM et 6 occupants de VT). Enfin, dans le cas des véhicules des gestionnaires de réseaux, on compte 38 tués : 12 dans le véhicule, 26 à l'extérieur de celui-ci (dont 9 piétons, 9 occupants de VT et 3 usagers de 2RM).

En 2025, les DIR font état de 15 accidents corporels impliquant au moins un agent en intervention (2 agents tués et 15 agents blessés). Les SCA recensent 12 accidents corporels (13 agents blessés).

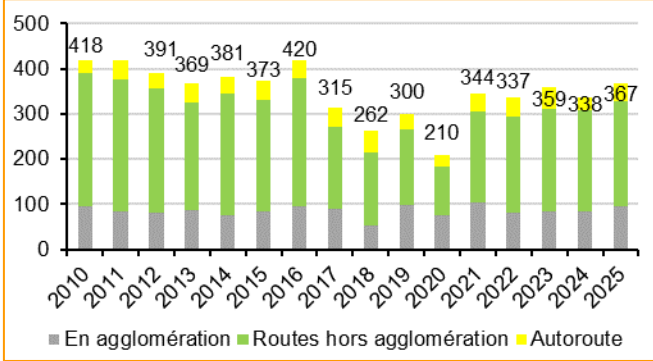
Les accidents impliquant un véhicule utilitaire

En 2025, 41 % des personnes tuées dans les accidents impliquant un véhicule utilitaire (VU) sont des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, usagers à 2RM). 30 % des personnes tuées sont des occupants du VU.

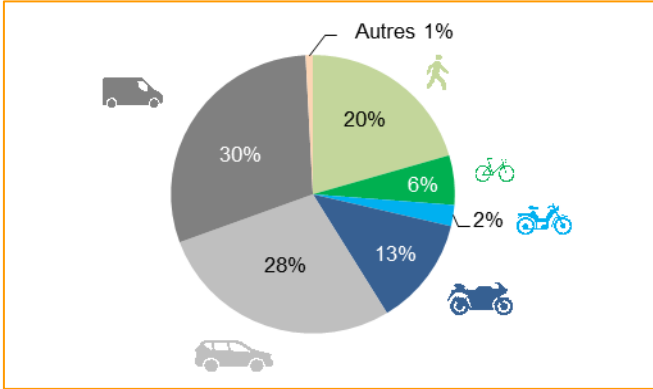
	Tués			Évolution	
	2019	2024	2025	2019-2025	2024-2025
Dans acc VU	300	338	367	+ 22,3 %	+ 8,6 %
dont dans le VU	98	120	109	+ 11,2 %	- 9,2 %
Évolution moyenne annuelle*				2019 à 2025	2010 à 2019
Tués dans acc VU				+ 4,1 %	- 3,6 %
dont tués dans le VU				+ 2,2 %	- 4,3 %
Tous tués				+ 0,1 %	- 2,3 %

* Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre d'usagers de VU tués a diminué en moyenne de - 4,3 % par an.

Évolution du nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un VU selon le milieu routier

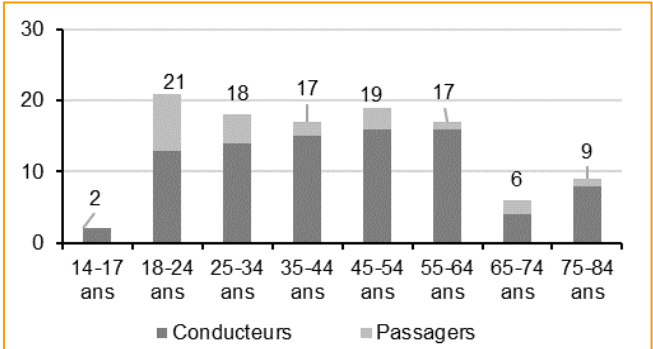


Répartition des personnes tuées dans un accident impliquant un VU selon le mode de déplacement



	Marche	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
Tués	75	21	9	46	103	109	1	3	367

Répartition des occupants de VU tués selon l'âge et la position dans le véhicule



Entre 2019 et 2025, le parc de véhicules utilitaires a connu une hausse de + 5,0 %¹ alors que leur trafic a diminué de - 5,1 %. Cette réduction est plus importante que celle observée pour les poids lourds (PL, - 3,2 %).

En 2025, 7 % des véhicules impliqués dans un accident corporel sont des véhicules utilitaires (VU) alors que ces véhicules effectuent 14 % des kilomètres parcourus en France¹.

Les accidents impliquant un VU comptent 367 tués : 11 % de la mortalité routière, 37 tués de moins que les accidents impliquant un poids lourd, + 8,6 % par rapport à 2024 et + 22,3 % par rapport à 2019. Parmi ces tués, 109 occupent un VU.

Dans les accidents impliquant un VU, pour un tué dans le VU on compte 2 tués à l'extérieur du VU.

Du risque routier professionnel

En 2025, les VU se trouvent dans 20 % des accidents liés au travail. Ces accidents ont causé la mort de 231 personnes. Les 61 tués en VU affichent des motifs de déplacement variés : 11 sont en trajet domicile-travail et 37 en mission professionnelle.

Les victimes en-dehors du VU

En 2025, dans les accidents impliquant un VU, 2 tués sur 3 sont en-dehors du VU. Parmi ces 258 tués, 40 % sont en VT et 59 % sont des usagers vulnérables : 75 piétons et 46 usagers à motocyclette.

Les victimes dans les VU

Parmi les 109 tués en VU en 2025, 81 % sont des conducteurs, 91 % des hommes et 84 % dans la population majeure en âge de travailler (18-64 ans). Contrairement à 2024, les 18-24 ans sont autant représentés que les 25-34, 35-44, 45-54 et 55-64 ans.

Parmi ceux dont l'information est connue (88 tués), **23 conducteurs et 9 passagers de VU ne portaient pas leurs ceintures de sécurité.**

Les personnes tuées en VU sont présumées responsables (PR) de l'accident dans 71 % des cas.

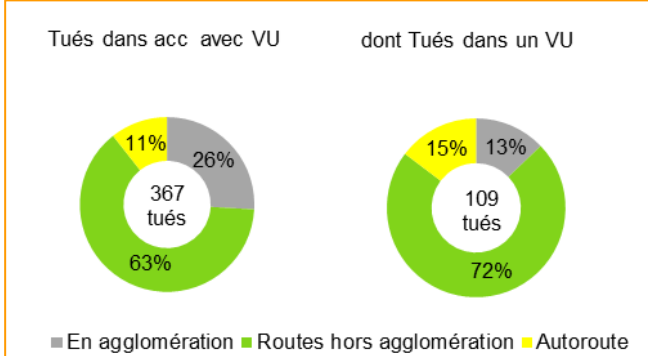
Collisions et obstacles heurtés

En 2025, parmi les 109 tués en VU, 54 % sont morts dans un accident sans tiers (véhicule seul sans piéton). Les conflits avec un autre véhicule sont en général contre un poids lourd (18 décès) ou contre un véhicule de tourisme (VT, 6 décès).

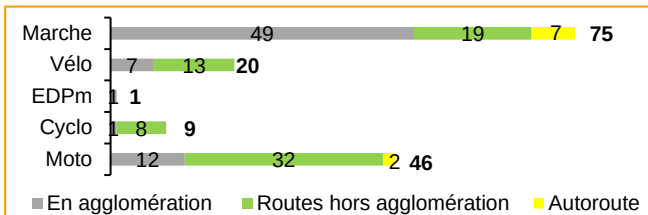
Parmi les 55 accidents mortels de VU sans tiers, 17 l'ont été lors d'un choc contre un arbre, 7 contre un fossé, un talus ou une paroi rocheuse et 7 contre un bâtiment ou un mur.

¹ Les comptes des transports en 2025, CGDD/SDS 2026

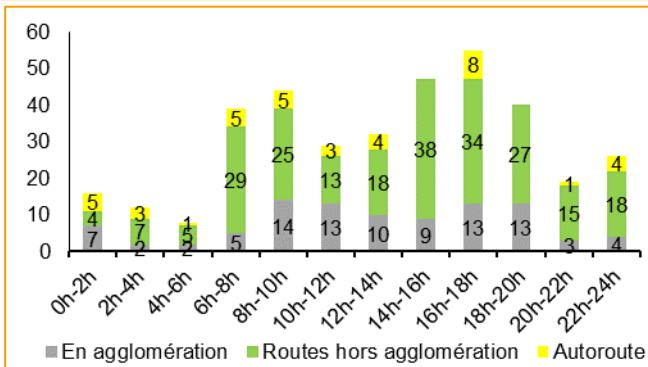
Répartition des personnes tuées dans un accident impliquant un VU, y compris celles dans un VU, selon le milieu routier



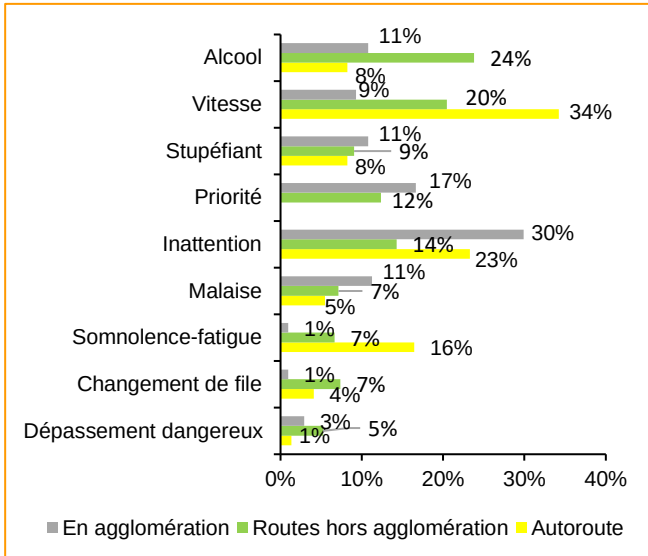
Nombre d'usagers vulnérables tués dans un accident impliquant un VU selon le milieu



Nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un VU selon l'heure et le milieu



Part des cinq principaux facteurs chez les conducteurs de VU présumés responsables d'accidents mortels (2023-2025)



Selon le milieu routier

L'enjeu principal de la mortalité des accidents impliquant un VU se situe **sur les routes hors agglomération**. Ces routes concentrent **63 % des tués** dans les accidents avec VU. Cette proportion est équivalente à celle des accidents sans VU (60 %) mais proche de celle des accidents avec un VT (65 %).

Pour les piétons tués dans un accident avec un VU, l'enjeu est en agglomération : parmi les 75 piétons tués, les deux tiers le sont en agglomération. **Dans les accidents impliquant un VU en agglomération, les tués sont pour la moitié des piétons.**

Selon le moment

Les tués dans les accidents impliquant un VU le sont plutôt **de jour** (62 %). Cette répartition est la même que pour les accidents impliquant un VT. Sur autoroute, 19 des 39 tués des accidents impliquant un VU le sont de nuit.

Entre 6 h et 20 h, la répartition du nombre de tués dans un accident impliquant un VU est homogène avec cependant une baisse nette de 10 h à 14 h.

81 % des tués dans un accident impliquant un VU le sont du lundi au vendredi, contre 91 % pour les accidents mortels impliquant un PL et 69 % pour les accidents mortels impliquant un VT.

Le nombre de tués selon le mois dans un accident impliquant un VU varie du simple au double : mortalité maximum en décembre (44 tués) et minimum en février (19 tués).

Facteurs d'accidents mortels

En 2025, 63 % des conducteurs de VU impliqués dans un accident mortel sont PR.

Parmi les 697 conducteurs de VU PR d'accidents mortels entre 2023 et 2025, les quatre principaux facteurs relevés sont **l'inattention** (20 %), **la vitesse** (19 %), **l'alcool** (18 %) et **le refus de priorité** (12 %).

Chez les conducteurs de VT PR d'accidents mortels, les facteurs qui ressortent majoritairement sont la vitesse et l'alcool dans respectivement 31 % et 24 % des cas. Chez les conducteurs de PL PR ce sont l'inattention (25 %), le non-respect des règles de priorité (12 %) et la vitesse (8 %).

Les facteurs principaux relevés à l'encontre des conducteurs de VU PR d'accidents mortels varient selon le milieu routier :

- en agglomération, inattention (30 %) et refus de priorité (17 %) ;
- sur les routes hors agglomération, alcool (24 %) et vitesse (20 %) ;
- sur autoroute, vitesse (30 % des cas) et inattention (23 %).

Les accidents impliquant un poids lourd

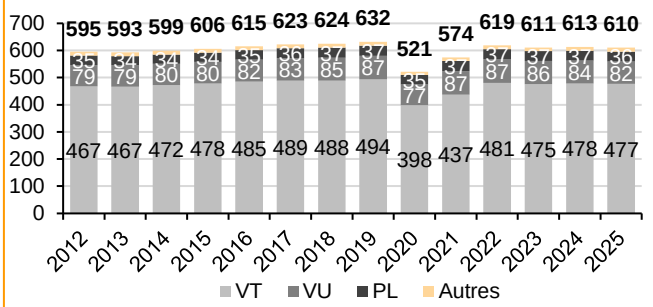
En 2025, 90 % des usagers tués dans un accident impliquant un poids lourd (PL) ne sont pas dans le PL. Les accidents impliquant un PL sont trois fois plus mortels que les accidents sans PL.

	Tués			Evolution	
	2019	2024	2025	2019-2025	2024-2025
Dans acc. PL	390	399	404	+ 3,6 %	+ 1,3 %
Dans le PL	36	30	42	+ 16,7 %	+ 40,0 %

Evolution moyenne annuelle*	2019 à 2025	2010 à 2019
Tués dans acc. PL	+ 0,7 %	- 3,9 %
Tués hors acc. PL	+ 0,0 %	- 2,0 %
Ensemble des tués	+ 0,1 %	- 2,3 %

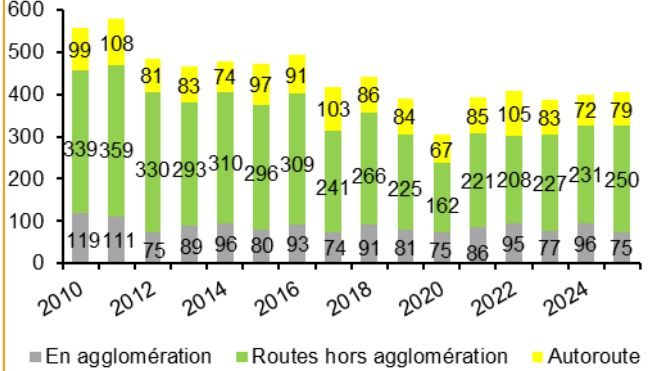
* Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de tués dans un accident impliquant un PL a diminué en moyenne de - 3,9 % par an.

Évolution de la circulation routière par type de véhicule (milliards de véhicules-km)

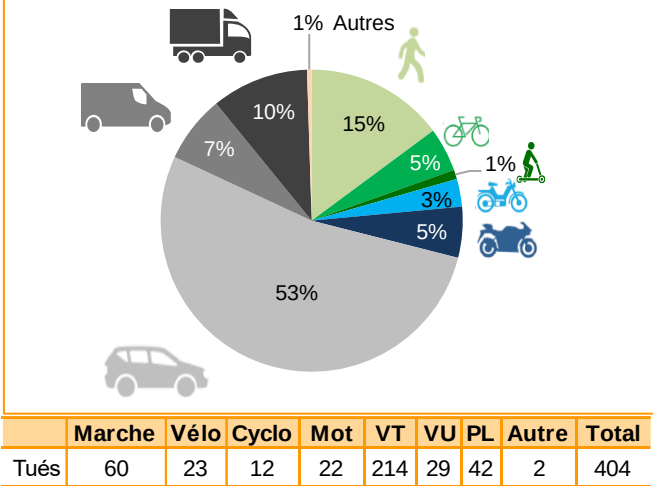


Les véhicules utilitaires légers étrangers sont classés avec les VT.
Source : SDES 2025, bilan de la circulation.

Évolution du nombre de personnes tuées dans les accidents impliquant un PL, selon le milieu routier



Répartition des personnes tuées dans les accidents de poids lourds selon le mode de déplacement



Les accidents impliquant un PL sont **particulièrement graves** : ils sont mortels dans 16 % des cas contre 5 % pour les accidents sans PL.

En 2025, 404 personnes ont été tuées dans un accident avec un PL (12 % de la mortalité routière) ; 362 d'entre elles n'étaient pas usagers du PL.

Dans les accidents impliquant un PL, on compte un tué dans le PL pour 10 tués à l'extérieur du PL.

Après une baisse sensible de 2010 à 2019, la mortalité des accidents de PL est depuis quasiment **stabilisée**. Entre 2024 et 2025, la mortalité dans les PL a augmenté passant de 30 à 42 tués (+12 tués).

Du risque routier professionnel

En 2025, les PL se trouvent dans 36 % des accidents liés au travail. Ces accidents ont causé la mort de 402 personnes. Les 42 tués en PL sont quant à eux tous en mission professionnelle et incarnent 32 % des tués en mission professionnelle cette année.

Exposition au risque et PL étrangers

Les PL sont impliqués dans 12 % des accidents mortels alors qu'ils ne représentent que 3 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels et 6 % des kilomètres parcourus par l'ensemble des véhicules motorisés en France.

En 2025, les **PL étrangers** réalisent 31 % des parcours PL, et représentent 24 % des PL impliqués dans les accidents mortels dont l'immatriculation est connue dans les BAAC ; leur implication est forte sur autoroute (55 %) et faible en agglomération (8 %) et sur les routes hors agglomération (18 %).

Les victimes usagers en PL

Sur les 42 usagers en PL tués en 2025 :
– 41 sont conducteurs et 1 est passager ;
– 31 sont tués dans des accidents sans tiers ;
– 16 sont tués sur autoroute, 23 sur route hors agglomération et 3 en agglomération.

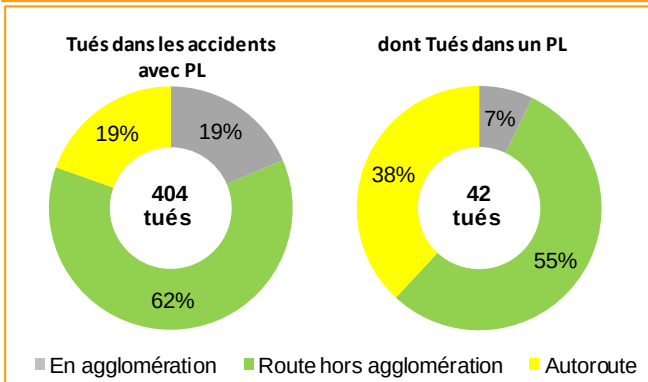
Sur 2021-2025, deux tiers des passagers tués ne portent pas la ceinture, contre un quart des conducteurs.

Les victimes en-dehors du PL

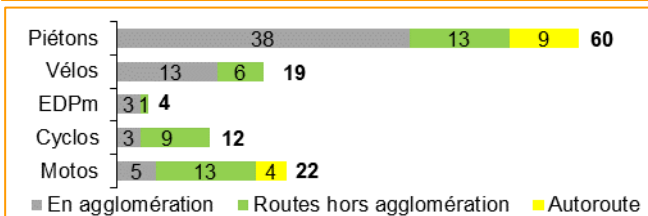
362 personnes tuées dans les accidents impliquant un PL ne sont pas des usagers en PL (soit 90 % des tués dans les accidents avec PL) :

- la parts des occupants de VT tués dans les accidents avec PL et celle sans PL sont proches (respectivement : 53 % et 46 %) ;
- la part des piétons tués avec PL et celle sans PL sont égales (15 %) ;
- la part de motocyclistes tués dans les accidents avec PL (5 %) est plus faible que dans les accidents sans PL (19 %) ;
- la part des cyclistes tués dans les accidents avec PL (5 %) est identique à celle dans les accidents sans PL.

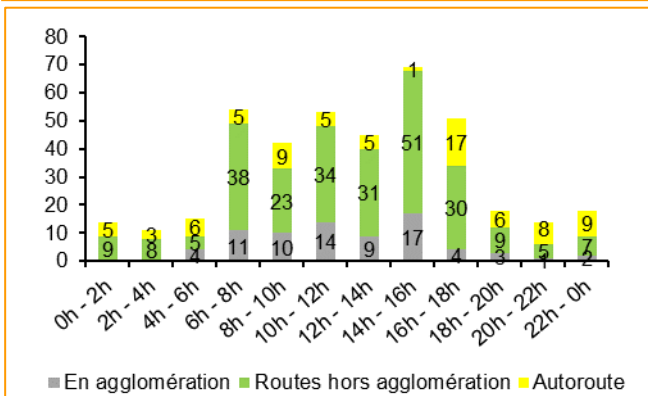
Répartition des personnes tuées dans un accident impliquant un PL, y compris celles dans un PL, selon le milieu routier



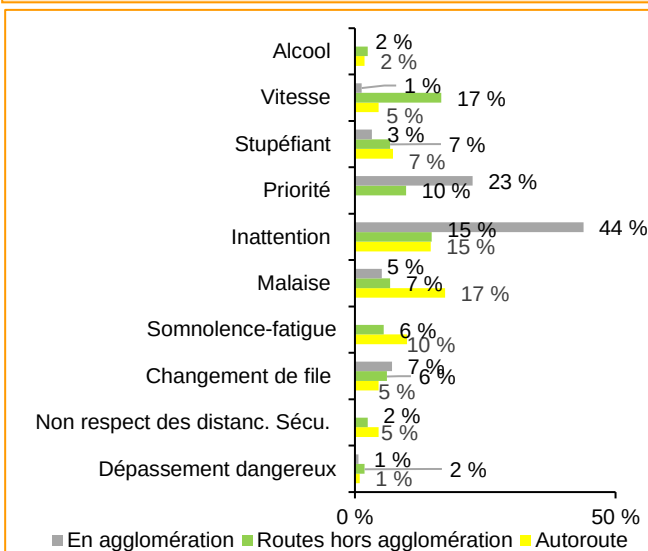
Nombre d'usagers vulnérables tués dans un accident impliquant un PL, selon le milieu routier



Nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un PL selon l'heure et le milieu routier



Facteurs des présumés responsables d'accidents mortels en PL selon le milieu routier (2023-2025)



Selon la catégorie de PL

Parmi les différents types de PL impliqués dans les accidents mortels, trois sont majoritaires :

- les PL avec remorque (occasionnant 205 décès) ;
- les tracteurs routiers avec semi-remorque (111 décès) ;
- les PL de plus de 7,5 t sans remorque (81 décès).

Selon le milieu routier

Les accidents impliquant un PL contribuent pour :

- 31 % de la mortalité sur autoroute (79) ;
- 13 % de la mortalité hors agglomération (250) ;
- 7 % de la mortalité en agglomération (75).

19 % des tués dans les accidents impliquant un PL le sont sur **autoroute**, une part beaucoup plus importante que pour les accidents sans PL (6 %).

Dans les accidents impliquant un PL, 62 % des tués le sont sur **routes hors agglomération**, ce qui est équivalent aux accidents sans PL (60 % des tués). 59 % des **motocyclistes** tués dans un accident de PL le sont sur routes hors agglomération (13 sur 22).

19 % des tués dans un accident impliquant un PL le sont en agglomération (contre 32 % des tués en général). 6 piétons tués dans un accident impliquant un PL sur 10 le sont en agglomération.

Selon le moment

Le pic d'accidents mortels impliquant un PL a lieu entre 14 h et 16 h en agglomération et sur les routes hors agglomération et entre 16 h et 18 h sur les autoroutes. Au total, 64 % des personnes tuées dans un accident de PL le sont dans un accident qui a lieu entre 8 h et 18 h.

91 % des personnes tuées dans les accidents impliquant un PL le sont du lundi au vendredi.

Facteurs d'accidents mortels

En 2025, les conducteurs de PL sont présumés responsables (PR) dans 35 % des accidents mortels les impliquant (contre 74 % pour les conducteurs de 2RM, 71 % pour les conducteurs de VT et 63 % pour les conducteurs de VU).

De 2023 à 2025, les principaux facteurs d'accidents mortels des conducteurs de PL PR sont l'inattention (25 %) et le non-respect des règles de priorité (12 %).

En agglomération, la part de ces deux facteurs est encore plus élevée (respectivement 44 % et 23 %). Hors agglomération, les principaux facteurs sont la vitesse excessive ou inadaptée (17 %) et l'inattention (15 %).

Sur l'ensemble des PR, les facteurs d'accident mortel les plus récurrents sont la vitesse excessive ou inadaptée et la consommation d'alcool. Ils sont chacun présents chez 30 % et 21 % des PR. En revanche, ces facteurs sont bien moins présents chez les conducteurs de PL PR : respectivement 8 % et 1 %.

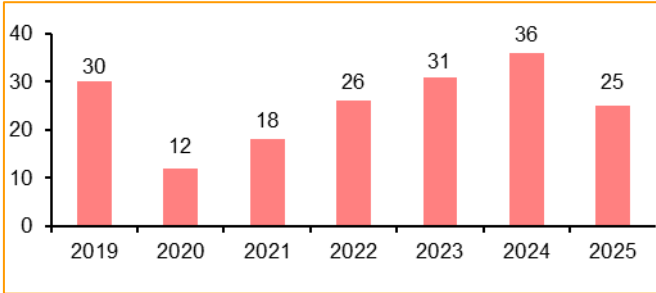
Les accidents impliquant un autocar

Dans les accidents avec un autocar¹, 36 % des tués sont des usagers vulnérables et 13 % sont des occupants de l'autocar.

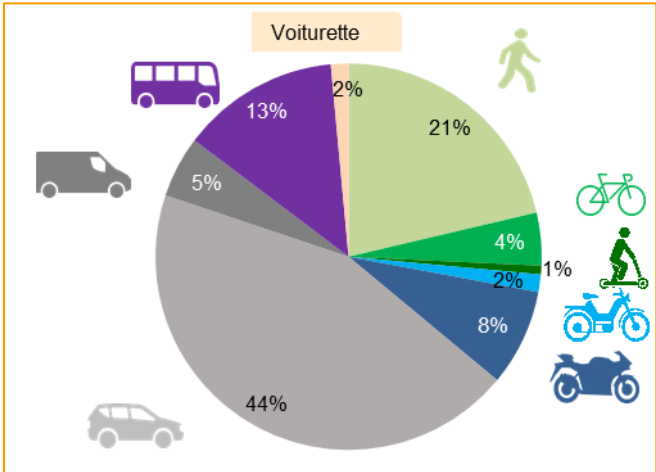
	Tués**			Blessés BAAC**		
	2019	2024	2025	2019	2024	2025
Dans un accident d'autocar	30	36	25	331	469	356
Dans l'autocar	4	6	7	170	252	176
Évolution moyenne annuelle*	2019 à 2025			2024 à 2025		
Blessés dans acc. d'autocar	+ 1,2 %			- 24,1 %		
Tous blessés	- 1,3 %			+ 2,9 %		

Lecture : entre 2019 et 2025, le nombre de blessés dans un accident d'autocar a augmenté en moyenne de + 1,2 % par an.

Évolution du nombre de personnes tuées dans un accident d'autocar depuis 2019²

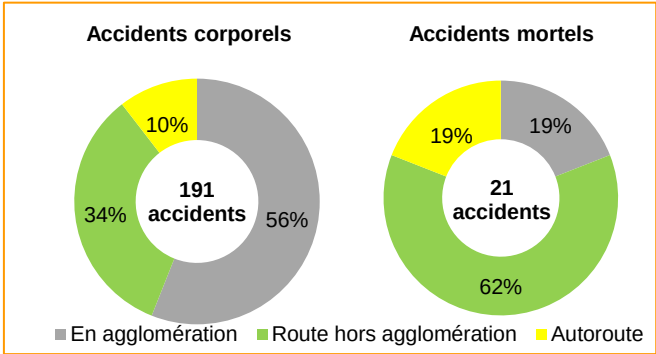


Répartition des tués dans un accident d'autocar selon le mode de déplacement (2021 à 2025²)



	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	Car	Voiturette	Total
Tués	29	6	1	2	11	60	7	18	2	136

Répartition des accidents corporels et des accidents mortels d'autocar selon le milieu routier en 2025



En 2025, 191 accidents corporels ont impliqué un autocar¹ (0,4 % de l'ensemble des accidents). **25 personnes ont perdu la vie dans ces accidents** et 356 ont été blessées selon les données des BAAC.

Parmi les personnes tuées, **7 sont des usagers en autocar** et **18 sont à l'extérieur** de l'autocar au moment de l'accident. 87 % des accidents corporels ne comptent qu'une ou deux victimes ; un accident implique 40 victimes, dont quatre perdant la vie.

Les victimes

Entre 2021 et 2025², parmi les 136 personnes tuées dans un accident d'autocar :

- 65 % des tués sont dans un autre véhicule que l'autocar (soit 89 personnes tuées dont 20 usagers vulnérables à vélo, EDPm ou 2RM) ;
- 29 tués sont des piétons (16 femmes ; 12 sont seniors de 65 ans ou plus dont 4 sont des hommes) ;
- 18 tués sont des occupants de l'autocar. Parmi les usagers en autocar tués, 9 sont conducteurs (dont une femme) et 9 passagers.

Responsabilité présumée

Entre 2021 et 2025², dans les 123 accidents mortels impliquant un autocar, 38 conducteurs d'autocar (dont 33 hommes) sont présumés responsables. Les facteurs répertoriés sont multiples parmi eux l'inattention (9 cas), le malaise (6) et le refus de priorité (4).

Selon le milieu et le type de collision

En 2025, les accidents mortels d'autocars se produisent majoritairement sur route hors agglomération (62 %). 56 % des accidents corporels d'autocars ont lieu en agglomération (4 tués). Sur le milieu autoroutier les accidents corporels sont moins fréquents (10 %) mais génèrent 14 tués.

En 2025, parmi les accidents corporels d'autocars, 74 % surviennent lors d'une collision avec un autre véhicule. 17 % impliquent un piéton et 9 % impliquent un autocar seul.

51 % des véhicules tiers impliqués sont des VT, 18 % des 2RM, 10 % des vélos et 7 % des VU. Les collisions entre un autocar et un véhicule sont en général sur le côté (40 % des cas, 2 tués), par l'arrière (24 % des cas, 3 tués) ou frontales (16 % des cas, 4 tués).

Selon le moment

En 2025, les accidents corporels d'autocar surviennent principalement **du lundi au vendredi** (86 % pour 84 % des tués), en plein jour (69 %, pour 56 % des tués). 62 % se produisent aux heures de pointe entre 7 h-10 h et 16 h-19 h (la moitié des personnes tuées).

¹ Véhicule affecté au transport de personnes sur de longues distances et permettant le transport des occupants du véhicule principalement ou exclusivement en places assises.
² Afin d'assurer une évolution cohérente des statistiques d'accidents, les données de 2019 à 2023 ont été reconstituées car certains autocars étaient considérés comme des autobus.

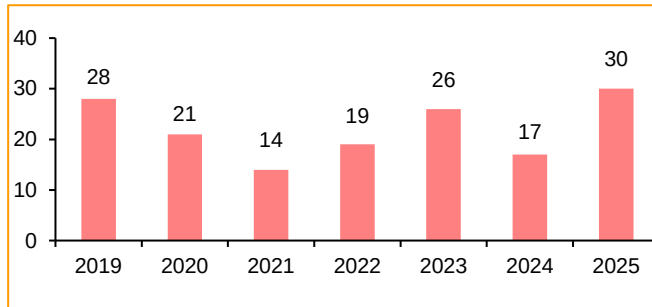
Les accidents impliquant un autobus

Dans les accidents avec un autobus¹, 74 % des personnes tuées sont des usagers vulnérables et 7 % sont des occupants de l'autobus.

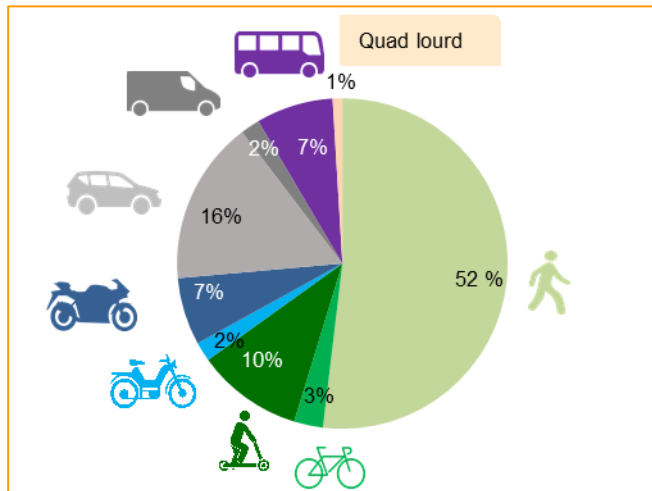
	Tués**			Blessés BAAC**		
	2019	2024	2025	2019	2024	2025
Dans un accident d'autobus	28	17	30	905	1 033	864
Dans l'autobus	0	1	2	368	463	359
Évolution moyenne annuelle*	2019 à 2025		2024 à 2025			
Blessés dans acc. d'autobus	- 0,8 %		- 8,5 %			
Tous blessés	- 1,3 %		+ 0,6 %			

Lecture : entre 2019 et 2025, le nombre de blessés dans un accident d'autobus a diminué en moyenne de - 0,8 % par an.

Évolution du nombre de personnes tuées dans un accident d'autobus depuis 2019²

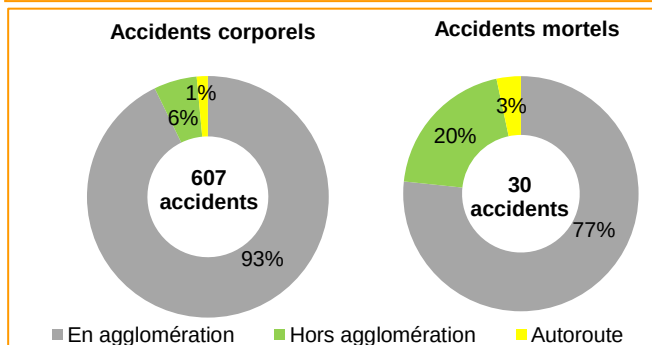


Répartition des tués dans un accident d'autobus selon le mode de déplacement (2021-2025²)



	Marché	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	Bus	Quad lourd	Total
Tués	55	3	11	2	7	17	2	8	1	106

Répartition des accidents corporels et des accidents mortels d'autobus selon le milieu routier en 2025



En 2025, 607 accidents corporels ont impliqué un autobus¹ (1 % de l'ensemble des accidents). **30 personnes ont perdu la vie dans ces accidents** et 864 personnes ont été blessées (données BAAC).

Les piétons sont surreprésentés parmi les tués (16 personnes). 9 accidents corporels sur 10 comptent une ou deux victimes. 4 accidents impliquent au moins 10 victimes, mais aucun n'est mortel.

Les victimes

Entre 2021 et 2025², parmi les 106 personnes tuées dans un accident d'autobus :

- **55 piétons sont tués** (32 hommes ; 30 seniors de plus de 65 ans dont 17 femmes et 13 hommes) ;
- 43 tués sont hors de l'autobus (dont 11 personnes décédées en EDPM et 12 autres usagers vulnérables à vélo ou 2RM) ;
- 8 tués occupent l'autobus (2 conducteurs et 6 passagers).

En 2025, les 180 piétons victimes d'un accident avec un autobus sont 43 % sur une chaussée hors passage piéton, 33 % sur un passage piéton et 19 % sur un trottoir.

Responsabilité présumée

Entre 2021 et 2025², dans les 105 accidents mortels impliquant un autobus, 41 conducteurs d'autobus sont présumés responsables (dont 35 hommes). Différents facteurs sont relevés dont l'inattention (18 cas), le refus de priorité (9) et l'éblouissement (5).

Selon le milieu et le type de collision

En 2025, **93 % des accidents corporels** impliquant un autobus surviennent **en agglomération** (23 tués).

29 % des accidents corporels impliquent un autobus et un piéton (16 tués), 5 % impliquent un autobus seul (0 tué), et 66 % impliquent un autobus et un autre véhicule (14 tués).

52 % des véhicules tiers impliqués sont des VT, 14 % des vélos, 12 % des 2RM, 9 % des EDPM et 8 % des VU.

Les collisions entre un autobus et un véhicule sont principalement par le côté (55 % des accidents corporels avec autobus, 5 tués), par l'arrière (19 % des cas, 0 tué) et frontales (13 % des cas, 6 tués).

Selon le moment

74 % des accidents d'autobus ont lieu de jour, 85 % se produisent un jour de semaine, 42 % entre 13 h et 19 h et 20 % entre 7 h et 10 h.

¹ Véhicules de transport en commun, urbains ou interurbains, conçus et aménagés pour être exploités principalement en agglomération. Ils ont des sièges et des places destinées à des voyageurs debout.

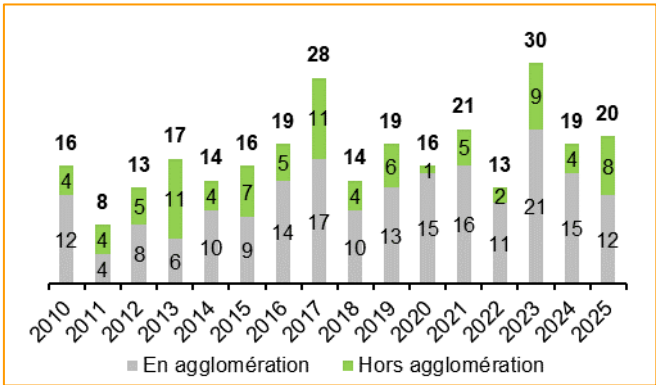
² Afin d'assurer une évolution cohérente des statistiques d'accidents, les données de 2019 à 2023 ont été reconstituées car certains autobus étaient considérés comme des autocars.

Les accidents impliquant un train

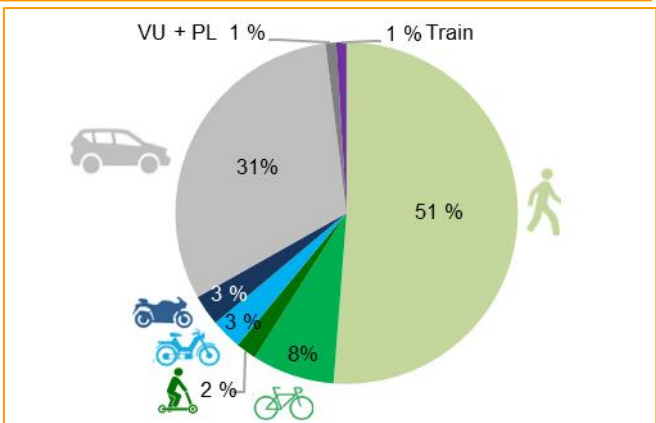
56 % des accidents impliquant un train sont mortels. Les piétons et les occupants de véhicule de tourisme sont les victimes les plus fréquentes.

	2019	2024	2025
Accidents impliquant un train	32	31	34
Tués dans un accident avec un train	19	19	20
Blessés dans un accident avec un train	33	14	23

Évolution du nombre de personnes tuées dans un accident avec un train selon le milieu routier

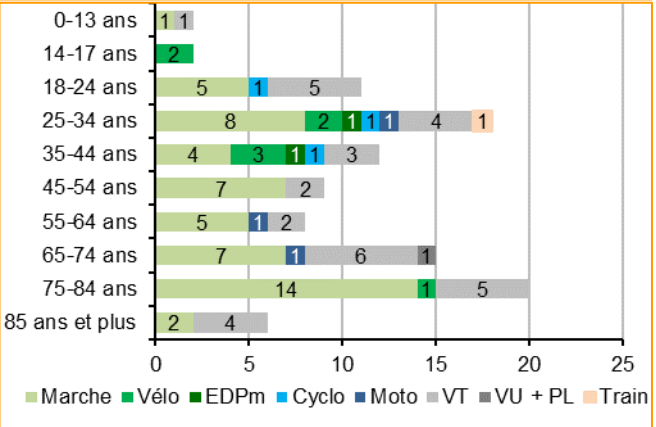


Répartition des tués dans un accident impliquant un train, selon leur mode de déplacement (2021-2025)



	Marche	Vélo	EDPM	Cyclo	Moto	VT	VU+PL	Train	Total
Tués	53	8	2	3	3	32	1	1	103

Nombre de tués dans un accident avec un train selon l'âge et le mode de déplacement (2021-2025)



En 2025, les données BAAC font état de 34 accidents impliquant un train. Ils sont particulièrement graves puisque parmi eux, 19 ont été mortels (soit 56 %), alors que parmi l'ensemble des accidents seuls 6 % sont mortels.

Les 20 décès de l'année 2025 se déclinent ainsi ;

- 15 usagers vulnérables (9 piétons dont 7 en agglomération, 3 cyclistes, 2 utilisateurs d'EDPM et 1 cyclomotoriste) ;
- 5 usagers de VT (4 conducteurs et 1 passager).

Selon le mode et l'âge

Entre 2021 et 2025, parmi les personnes décédées dans un accident avec un train, **la moitié sont des piétons et un tiers des occupants de véhicules de tourisme**. Ces accidents ont plus souvent lieu en agglomération : dans 85 % des cas pour les piétons, dans 67 % des cas des cyclomotoristes et 63 % des cas pour les occupants de VT. Tout milieu confondu, on décompte aussi 8 % de cyclistes et 6 % d'usagers à 2RM. La majorité des décès interviennent de jour : 78% des occupants de **VT**, 75% des cyclistes et 57 % des **piétons**

Les 65 ans et plus sont davantage concernés puisqu'ils constituent 40 % des personnes décédées dans un accident avec un train sur la période 2021-2025. Plus particulièrement, 25 % des personnes décédées dans un accident avec un train étaient âgées de 75 ans ou plus. Un piéton sur trois tué dans une collision avec un train est âgé de 75 ans ou plus.

Les passages à niveau en France¹

Parmi les 16 878 passages à niveau (PN) en France (voie ferrée et voie routière se croisant à niveau), 64 % sont équipés de dispositifs automatiques (feux et/ou barrières). 3 % sont sur des routes nationales, 34 % sur des routes départementales et 63 % sur des voies communales.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 rend obligatoire la réalisation de diagnostics de sécurité routière sur tous les PN (sauf cas spécifiques) par le gestionnaire de voirie, en coordination avec le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire. Le décret du 6 avril 2021 précise le contenu de ce diagnostic et sa périodicité (5 ans) ; l'ensemble de ces diagnostics est intégré dans une base de données accessible au public². Au 9 décembre 2025, 143 PN jugés prioritaires à sécuriser sont inscrits au programme national de sécurisation³.

Certains accidents propres au ferroviaire ne sont pas recensés dans les BAAC : suicides, victimes en gare³...

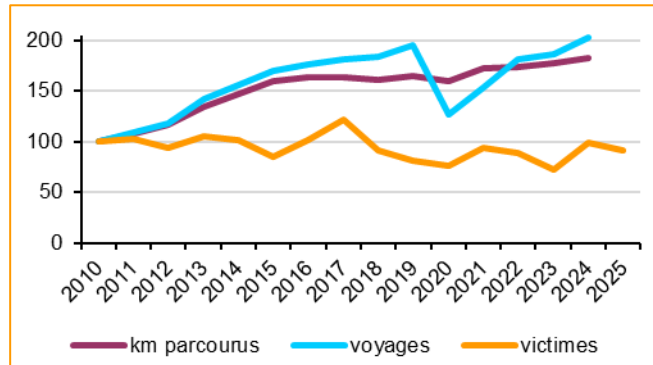
¹ Source : <https://ressources.data.sncf.com/>
² Source : <https://diagnostic-pn.cerema.fr/>
³ Source : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/251209_Liste%20internet%20PSN.pdf

Les accidents impliquant un tramway

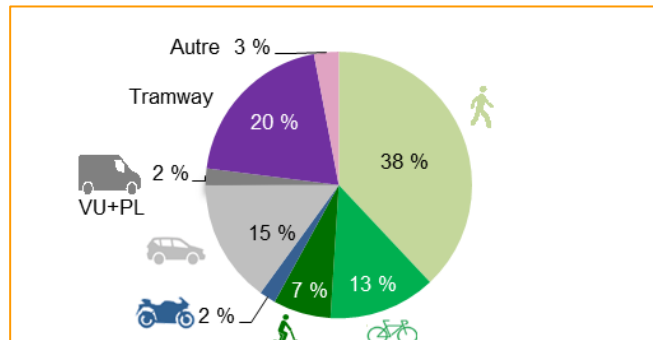
La moitié des victimes (tuées ou blessées) dans un accident impliquant un tramway sont des piétons ou des cyclistes.

	2019	2024	2025	Évolution	
				2019-2025	2024-2025
Accidents impliquant un tramway	115	123	132	+ 14,8 %	+ 7,3 %
Tués dans acc avec tramway	3	8	8	+ 5	0
Blessés BAAC dans acc avec tramway	144	171	158	+ 9,7 %	- 7,6 %

Évolution du nombre de km parcourus, de voyages, et de victimes (base 100 en 2010)

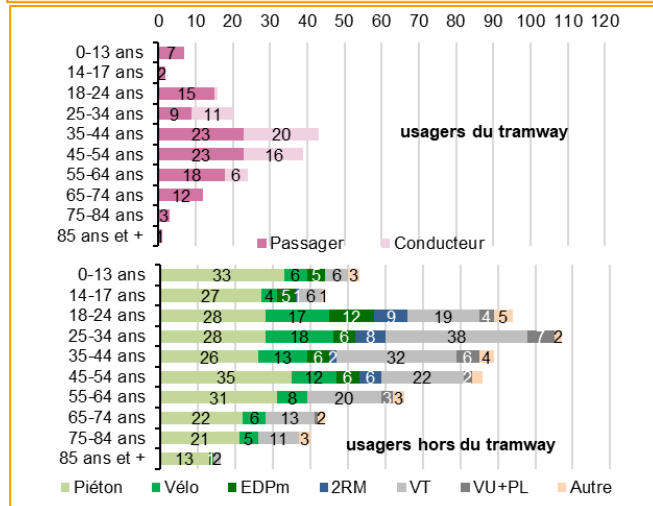


Nombre de victimes dans un accident de tramway selon le mode de déplacement (2025)



	Marche	Vélo	EDPm	2RM	VT	VU+PL	Tram	Autre
Tués	8	0	0	0	0	0	0	0
Blessés	50	23	12	3	27	3	35	5

Nombre de victimes dans un accident de tramway selon le mode de déplacement et l'âge (2021-2025)



En France, au 31 décembre 2024, 30 espaces urbains sont desservis par des tramways, sur un linéaire de 938 km¹.

En 2025, 132 accidents impliquant un tramway sont recensés dans le fichier BAAC.

Les nombres d'accidents, de tués et de blessés de 2025 sont similaires aux moyennes de ceux observés depuis 10 ans.

Comparativement à 2024, il y a 9 accidents de plus, autant de tués et 13 blessés de moins en 2025.

Le nombre d'accidents impliquant un tramway par million de kilomètres parcourus¹ par les tramways avait augmenté en 2024, 1,5 contre 1,3 en 2023 (données kilométriques 2025 non encore publiées).

En 2025, trois espaces urbains concentrent 45 % des accidents de tramway : Lyon (25), Paris (21) et Nantes (14). Le reste est réparti dans 20 autres villes.

Les victimes

En 2025, les 8 personnes tuées dans les accidents avec un tramway sont des piétons dont 1 âgé de 16 ans et 7 âgés de 55 ans et plus.

Parmi les 158 blessés d'accidents avec un tramway, 22 % sont dans le tramway et 78 % en dehors.

Hors du tramway, ce sont les piétons qui sont les plus concernés : 8 piétons tués et 50 piétons blessés. Tous les âges sont concernés sans sur-implication des piétons âgés. Parmi les blessés, les cyclistes et usagers en EDPm sont représentés autant que les usagers en tramway (35).

Parmi les 35 blessés dans le tramway en 2025, 14 sont des conducteurs et 21 sont des passagers. 82 % des usagers blessés le sont de jour en semaine.

Scénario d'accident

Le principal scénario d'accident de piéton en conflit direct avec un tramway concerne des piétons traversant l'ensemble de la rue, heurtés sur la première voie de tramway rencontrée². En conflit indirect (non abordé dans les chiffres), le scénario principal concerne des piétons se précipitant pour accéder ou descendre du transport collectif et se faisant heurter par un véhicule routier sur les voies adjacentes.

Les données BAAC diffèrent des données diffusées par le STRMTG d'après les déclarations des exploitants. En effet ces dernières contiennent tous les événements liés au tramway : collisions avec tiers, accidents de voyageurs dont chutes lors de freinage d'urgence, etc.

¹ STRMTG. (2025). Rapport annuel sur le parc, le trafic et les événements d'exploitation des tramways en 2024.

² Cerema (2016). Étude des accidents piétons sur des rues avec aménagement de sites de transports collectifs – phase 2 : approfondissement des questions de sécurité.

Les accidents impliquant un véhicule étranger

Un quart des véhicules étrangers impliqués dans un accident mortel sont des poids lourds.

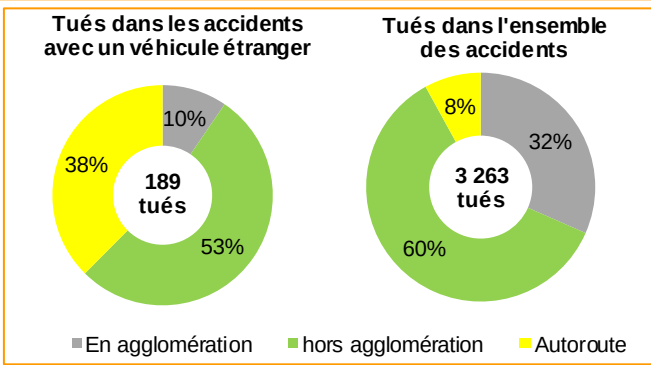
Tués dans les accidents impliquant un véhicule étranger	Tués dans un véhicule étranger impliqué
189	84

Immatriculation des véhicules étrangers impliqués dans un accident corporel

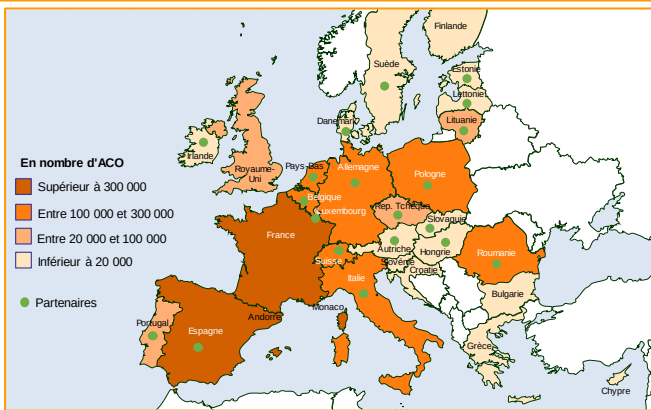
	2025						2024
	VT	PL TC	VU	Moto	Autres	Total	
Allemagne	158	24	21	50	14	267	253
Espagne	87	117	11	15	4	234	216
Belgique	130	33	15	30	11	219	217
Suisse	128	5	12	46	6	197	142
Pologne	37	68	21	6	1	133	158
Monaco	81	4	9	8	28	130	110
Italie	54	28	7	27	4	120	86
Roumanie	28	42	27	1	2	100	87
Portugal	24	58	9	7	1	99	75
Pays-Bas	61	13	8	8	8	98	87
Royaume-Uni	45	4	6	22	5	82	103
Lituanie	3	61	0	0	0	64	65
Luxembourg	41	4	5	7	2	59	62
Bulgarie	13	18	9	0	0	40	31
Autres*	78	55	18	9	12	172	183
Total	968	534	178	236	99	2014	1 875

* « Autres pays » comprend 40 pays différents

Répartition des tués dans un accident impliquant un véhicule étranger et ensemble des tués selon le milieu routier



Envoi des avis de contravention aux pays partenaires² en 2025



Source : Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points, Bilan statistique de l'année 2025, ONISR 2026

En 2025, 6 % des tués en France métropolitaine sont dans un accident impliquant au moins un véhicule immatriculé à l'étranger. Parmi ces 189 tués, 44 % (84 personnes) étaient des conducteurs ou passagers du véhicule étranger. En 2025, les véhicules étrangers représentaient 6 % du transport de personnes en véhicules légers en France. Le transport de marchandises est réalisé à 42 % par des véhicules étrangers¹.

Les accidents mortels impliquant un véhicule étranger sont légèrement plus graves que les autres. Soit 1,09 tué par accident mortel contre 1,06, pour les autres accidents mortels.

Selon le type de véhicule

La part de poids lourds parmi les 2 014 véhicules étrangers impliqués dans un accident est de 26 %. Elle est nettement plus élevée que parmi les véhicules français (3 %). En revanche, la part de véhicules de tourisme étrangers impliqués est plus faible : 48 % contre 58 % pour les véhicules français.

Selon le pays d'origine

En 2025, la moitié des véhicules étrangers impliqués sont immatriculés en Allemagne, Espagne Belgique, Suisse ou Pologne.

Parmi les véhicules de tourisme 16 % sont immatriculés en Allemagne, contre 13 % en Belgique et en Suisse. Pour les poids lourds, l'Espagne représente 22 % des véhicules impliqués. Les véhicules utilitaires proviennent principalement de Roumanie (15 %), d'Allemagne et de Pologne (12 % chacun). La moitié des motocyclettes étrangères impliquées sont immatriculées en Allemagne, Suisse ou Belgique.

Selon le milieu routier

Les décès lors d'un accident avec un véhicule étranger ont plus souvent lieu sur autoroute (38 %) que l'ensemble des accidents (8 %). A l'inverse, la part de tués en agglomération n'est que de 10 %.

Selon le département de l'accident

Les 22 départements frontaliers ont totalisé 32 % des accidents impliquant un véhicule étranger et 35 % de la mortalité (66 personnes tuées). 23 % des accidents impliquant un véhicule étranger se sont produits en Île-de-France mais sont peu souvent mortels (10 tués).

Les infractions

En 2025, parmi les 15,3 millions d'avis de contravention envoyés pour des infractions relevées par le contrôle automatisé, 2,5 millions ont été envoyés à l'étranger (+ 19,2 % par rapport à 2024).

¹ Chiffres clés des transports, SDES, 2026.
² Pays partenaires : pays étrangers avec lesquels la France échange des données d'immatriculation, permet l'envoi transfrontalier des avis de contravention routière.

Les accidents des personnes de nationalité étrangère

Un quart des étrangers tués entre 2023 et 2025 sont des piétons. Sur cette période, la moitié des étrangers présumés responsables d'accident mortel circulaient en véhicule de tourisme ou utilitaire.

	Pop. moy. (milliers)	Part pop.	Tués (2023-2025)	Part tués	PR (2023-2025)	Part PR
France	62 519	91,3%	8 682	91,5%	9 233	92,0%
UE 27	1 579	2,3%	334	3,5%	359	3,6%
Reste Europe	543	0,8%	115	1,2%	87	0,9%
Afrique	2 729	4,0%	251	2,6%	222	2,2%
Amérique	348	0,5%	31	0,3%	56	0,6%
Asie	786	1,1%	70	0,7%	71	0,7%
Océanie	7	0,0%	3	0,0%	3	0,0%

Source : Insee, population estimée pour les étrangers vivant en France au 1er de l'année suivante pour la France (y compris outre-mer). Population moyenne : années de référence 2023-2025.

Entre 2023 et 2025, 6 millions de personnes étrangères résident en France, soit 9 % de la population totale vivant sur le territoire¹. Parmi ces étrangers, 46 % ont une nationalité africaine, 26 % ont une nationalité d'un autre pays de l'Union européenne (UE 27) et 13 % ont une nationalité asiatique.

En 2025, 277 étrangers sont décédés dans des accidents de la route en France métropolitaine, et un total de 408 personnes sont décédées dans des accidents impliquant des conducteurs étrangers.

Selon la nationalité

Sur 3 ans (2023-2025), parmi les 9 486 personnes tuées en France métropolitaine pour lesquelles la nationalité est connue, 804 étaient étrangères. **Ces derniers représentent 8 % de la mortalité routière en France métropolitaine.**

Ici, parmi les 10 256 présumés responsables (PR) d'accidents mortels dont on connaît la nationalité, 798 sont étrangers. **Les étrangers représentent 8 % des PR d'accidents mortels.**

Selon l'âge et le sexe

Entre 2023 et 2025, parmi les 804 étrangers tués en France métropolitaine, 43 % avaient entre 35 et 64 ans, 25 % avaient 65 ans ou plus, et 17 % avaient entre 25 et 34 ans. **83 % des étrangers tués sont des hommes.** Ainsi, avec 417 tués, **les hommes âgés entre 18 et 54 ans représentent à eux seuls 52 % des étrangers tués en France.**

Entre 2023 et 2025, parmi les 798 PR d'accidents mortels en France métropolitaine, 52 % étaient âgés entre 35 et 64 ans, 20 % avaient entre 25 et 34 ans, et 17 % avaient 65 ans ou plus. Seuls quatre PR étaient âgés de 17 ans ou moins.

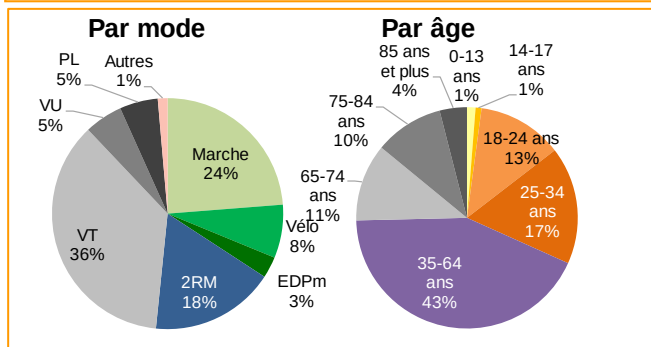
Selon le mode de déplacement

La moitié des étrangers tués en France métropolitaine entre 2023 et 2025 sont des usagers vulnérables. Plus spécifiquement, après les VT (36 % des tués), les **piétons sont le deuxième mode** le plus représenté parmi les étrangers (24 %) et les 2RM le troisième (17 %). Entre 2023 et 2025, les occupants de **véhicules utilitaires**, de **poids lourds** (PL) et de **transports en commun** enregistrent un total de 95 tués (12 % des étrangers tués en France).

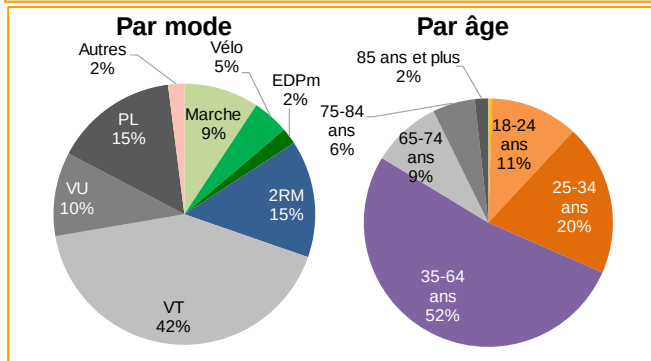
68 % des étrangers PR d'accidents mortels en France métropolitaine entre 2023 et 2025 sont des usagers carrossés (en VT pour 42 %, en VU pour 10 % et en PL pour 15 %). Un tiers sont des usagers vulnérables. Plus spécifiquement, 15 % sont en 2RM, 9 % piétons et 7 % circulent à bicyclette ou en EDPm.

¹ Insee. (2026). Répartition des étrangers par groupe de nationalités – données annuelles de 2006 à 2025.

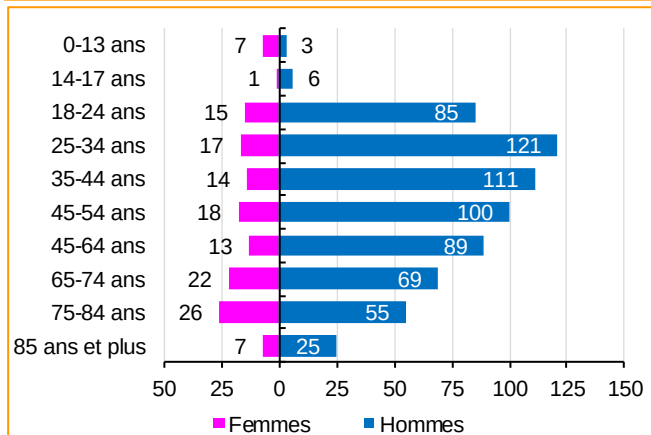
Étrangers tués en France métropolitaine selon leur moyen de déplacement et l'âge (2023-2025)



Étrangers PR d'accident mortel en France métropolitaine selon leur moyen de déplacement et l'âge (2023-2025)



Étrangers tués en France métropolitaine selon le sexe et l'âge (2023-2025)





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

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

Dans les accidents mortels, la **vitesse excessive ou inadaptée** et l'**alcool** restent les deux premiers facteurs relevés (respectivement pour 29 % et 21 % des présumés responsables). **L'inattention, les stupéfiants et les malaises** sont signalés 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 mentionnées chez 10 % des PR, **les refus de priorité** chez 10 % des PR et **les contresens** chez 4 % des PR.

Facteurs d'accidents

humains

Les facteurs de risque	122
Les indicateurs clés de performance	123
Les présumés responsables (PR)	124
Les principaux facteurs des présumés responsables	126
La vitesse	128
L'alcool	130
Les stupéfiants	132
L'état de santé	134
Le défaut d'attention	136
Les équipements de protection individuelle	
La ceinture de sécurité	137
L'équipement du cycliste et de l'utilisateur d'EDPm	138
L'équipement en deux-roues motorisé	139
Les comportements déclarés des conducteurs	140
Les infractions	142
Le permis à points	144
Les condamnations	145
Défaut de permis, non-assurance et délits de fuite dans les accidents	146

véhicules

Les facteurs d'accidents liés aux véhicules	148
Ancienneté des véhicules	149
Les caractéristiques techniques des véhicules	150
Les accidents selon la motorisation	151

environnement

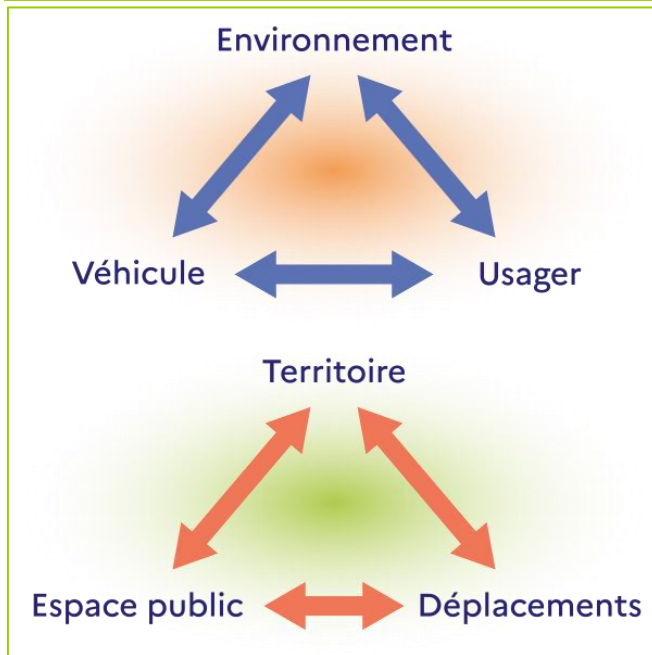
Les facteurs d'accidents liés aux lieux, à l'infrastructure et à l'environnement	152
Les périodes de forte accidentalité	154
Les accidents selon les conditions météorologiques	155
Les facteurs d'accidents selon le réseau routier	
Les facteurs d'accidents sur les voies en agglomération	156
Les facteurs d'accidents sur les routes hors agglomération	158
Les facteurs d'accidents sur les autoroutes	160

Les facteurs de risque

Selon l'approche systémique de la sécurité routière en France (cf. pages 26-27), l'analyse des accidents part du principe que l'accident est la combinaison simultanée de plusieurs facteurs relevant de diverses politiques : éducation, mobilité, urbanisme, infrastructure, contrôle, justice, santé, etc.

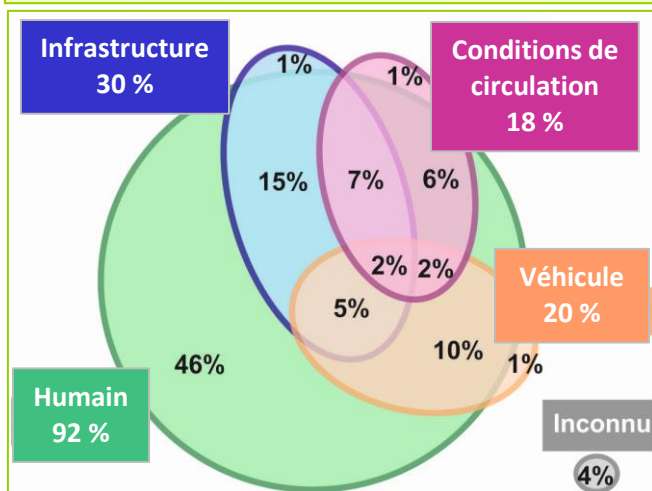
L'aspect multifactoriel des accidents est central dans l'analyse de ces derniers.

Les composantes du système de représentation de l'accident



Source : Sécurité des aménagements en agglomération, guide méthodologique, CERTU, 2007.

Facteurs de causalité des accidents mortels en 2015 (HVIC)



Source : FLAM, Cerema, 2019.

Légende HVIC : H = facteur humain ; V = facteur véhicule ; I = facteur infrastructure ; C = facteur conditions de circulation ; Inconnu = causes non identifiées.

Comprendre l'accident : la notion de système

Un accident de la route est un événement survenant sur une voie ouverte à la circulation publique impliquant au moins un véhicule et qui cause au moins une victime nécessitant des soins médicaux. L'analyse de l'insécurité des déplacements fait appel à la notion de système permettant de dépasser les approches strictement causales et d'ouvrir des perspectives d'action à court, moyen et long terme. La notion de système permet de représenter l'accident comme l'interaction de trois composantes : le conducteur, son véhicule et l'environnement dans lequel il se déplace.

Cette représentation doit s'interpréter dans un sens plus large. Elle renvoie aux interactions entre les usagers en déplacement, le territoire dans lequel se réalise ce déplacement, les infrastructures qui le supportent et le cadre organisationnel du territoire au sens large.

À cette échelle, la notion de système conduit à considérer que l'insécurité des déplacements ne résulte pas de simples « causes » isolées – qu'elles tiennent aux formes du territoire, à la conception de l'espace public ou à l'infrastructure – mais des interactions entre ces éléments dans la difficile adaptation mutuelle entre le territoire, la conception de l'espace public, les infrastructures et leur lisibilité pour l'usager.

Comprendre l'accident : les facteurs d'accidents

Dans ce cadre de référence, il est possible d'identifier des facteurs déclenchants ou contributifs qui participent au déroulement de l'accident. Ces facteurs correspondent à la présence, l'absence ou l'état spécifique d'une composante du système Homme-Véhicule-Environnement (HVE) ayant joué un rôle dans la réalisation de l'accident et sans laquelle l'accident n'aurait pas eu lieu ou avec une probabilité nettement moindre.

L'identification de ces facteurs s'appuie sur la reconstitution séquentielle de l'accident : conduite, situation d'urgence, accident et choc. Les facteurs sont associés aux composantes du système de circulation HVE. Certaines composantes peuvent être subdivisées en sous-familles : par exemple le facteur Environnement peut se décomposer en distinguant les éléments relevant de l'Infrastructure de ceux relatifs aux Conditions de circulation (trafic, météo, etc.), d'où l'appellation HVIC plutôt que HVE.

En France, l'étude FLAM sur les facteurs déclenchants des accidents mortels a montré que le **facteur humain** est présent dans **92 %** des cas, le facteur lié à l'**infrastructure** dans **30 %**, le facteur lié au **véhicule** dans **20 %** et celui lié aux **conditions de circulation** dans **18 %**.

Les indicateurs clés de performance

Vitesses moyennes pratiquées par les véhicules selon le réseau, le type et la période, France métropolitaine, 2025

Réseau	VT			PL		
	VMA (km/h)	Jour	Nuit	VMA (km/h)	Jour	Nuit
Autoroutes de liaison	130	119,7	119,1	90	86,7	85,9
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération	80-90	74,3	76,9	80	72,5	76,7
Artères en centre-ville d'agglomération moyenne	50	41,2	45,4	50	36,8	40,2

Source : Observatoire des vitesses - Résultats de l'année 2025, ONISR, 2026.

Part des occupants de véhicules avec la ceinture de sécurité attachée selon le mode, le réseau, l'âge, la place dans le véhicule, France métropolitaine, 2025

Réseau	VT			VU (avant)
	Avant	Arrière		
		Adultes	Enfants	
Autoroutes de liaison	99,5 %	91,3%	97,0%	96,2 %
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération	99,6 %			97,2 %
Grandes agglomérations	98,3 %	90,4%	96,5 %	94,8 %

Source : Observatoire des comportements - Résultats de l'année 2025, ONISR, 2026.

Part des usagers de deux-roues portant un casque selon le mode et le réseau, France métropolitaine, 2025

Réseau	2RM	Cyclistes
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération	100%*	
Grandes agglomérations	99,7%	40,8%

*Effectifs faibles

Source : Observatoire des comportements - Résultats de l'année 2025, ONISR, 2026.

Part des conducteurs utilisant un téléphone selon le mode et le réseau, France métropolitaine, 2025

Réseau	Cyclistes	VT	VU	PL
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération		5,1%	7,0%	9,3%*
Grandes agglomérations**	15,4%	7,9%	10,9%	8,8%*

*Effectifs faibles

**Oreillettes et kits main-libre compris

Source : Observatoire des comportements - Résultats de l'année 2025, ONISR, 2026.

Résultats 2025 des indicateurs « Alcool », « Infrastructure » et « Sécurité du véhicule »

Alcool	Véhicule*	Infrastructure
% de conducteurs positifs	Note moyenne EuroNCAP	% de véh.km au-dessus du seuil de sécurité
2,87%	4,55	27,87%

*Parc roulant 2011-2025

Sources : ONISR, Bilan des infractions de l'année 2025, 2026 ; SDES, Bilan des transports, 2026 ; UTAC.

Les KPIs (Key Performance Indicators) sont des indicateurs chiffrés permettant d'évaluer de façon objective la performance d'un système de sécurité routière à l'échelle d'un territoire. Ils font partie intégrante de l'approche « Système sûr » de la sécurité routière. Dans le cadre du projet Trendline porté par la Commission européenne et coordonné par l'institut SWOV pour la période 2022-2025, 3 KPIs parmi les 8 suivants sont demandés à chacun des 25 pays européens participants¹ :

- **vitesse** ;
- **ceinture de sécurité** ;
- **équipement de protection** pour les deux-roues ;
- **alcool** ;
- **distraction** (utilisation du téléphone en conduite) ;
- **sécurité du véhicule** ;
- **qualité de l'infrastructure** ;
- **délai de prise en charge post-accident**.

Ces KPI soulignent la prédominance des facteurs humains (5 KPIs) et la présence des facteurs véhicule (1 KPI) et infrastructure (1 KPI) dans des proportions équivalentes à celles retrouvées dans les accidents (FLAM, 2015). Le dernier KPI complète l'approche systémique de la sécurité routière en ajoutant la prise en charge des victimes au triptyque usager-véhicule-environnement.

Le recueil des indicateurs

Les données concernant les indicateurs « Vitesse », « Ceinture de sécurité », « Equipement de protection », et « Distraction » sont toutes produites par l'ONISR dans le cadre de son observatoire des vitesses et des comportements, via le recueil automatique ou visuel des données une à deux fois par an sur le terrain².

L'indicateur « Alcool » correspond à la part de conducteurs contrôlés au-dessus du seuil légal par les forces de l'ordre.

L'indicateur « Sécurité du véhicule » est déterminé comme étant la « note étoile moyenne » donnée par Euro NCAP aux véhicules circulant³.

L'indicateur « Infrastructure » est la part de kilomètres parcourus par les véhicules sur des routes respectant un certain seuil de sécurité. Par approximation, les autoroutes sont considérées comme les seules routes respectant ce seuil⁴.

Enfin, l'indicateur de prise en charge post-accident correspond au délai moyen d'intervention des secours sur le lieu d'un accident (entre l'appel et l'arrivée des secours sur le site). Il n'est pas déterminé à l'heure actuelle pour la France mais pourrait bientôt l'être à l'aide des informations liées à l'e-Call.

¹ 25 des 27 Etats de l'Union européenne participent au projet (participants). L'Estonie et Malte participent en tant qu'observateurs, de même que la Suisse et la Norvège.

² Observatoire des vitesses et des comportements - Résultats de l'année 2025, ONISR, 2026.

³ cf. La sécurité des véhicules, page 32.

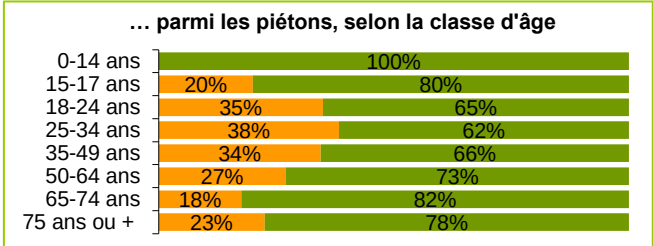
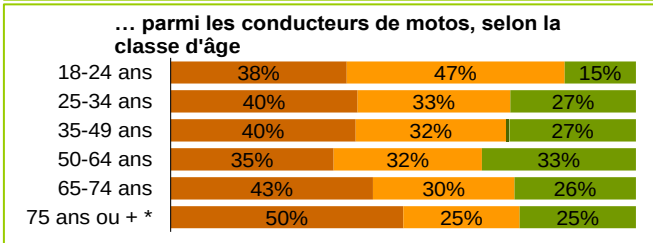
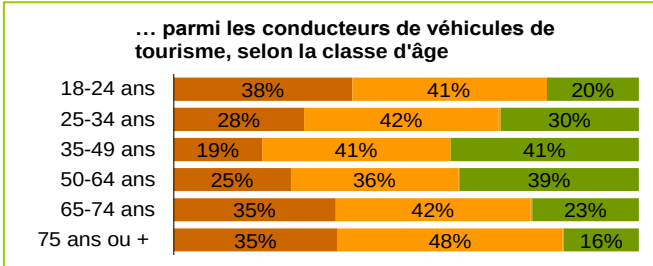
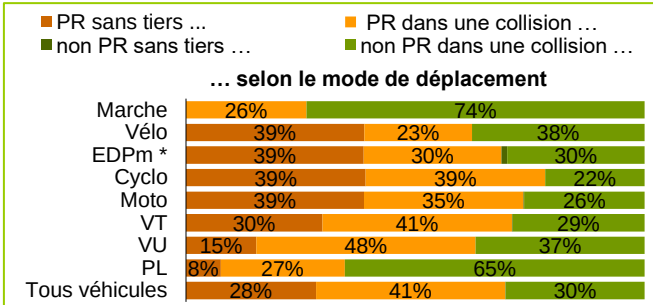
⁴ cf. La circulation routière, page 92.

Les présumés responsables (PR)

En 2025, parmi les 3 263 personnes décédées sur la route, 2 047 étaient responsables de leur accident. Plus d'un tiers des tués, soit 1 216 tués, n'étaient pas présumés responsables de l'accident.

Pour chaque accident corporel, la responsabilité présumée des personnes impliquées est évaluée lors de l'enquête réalisée par les forces de l'ordre et mentionnée dans les fiches BAAC.

Part des conducteurs et piétons présumés responsables (PR) dans les accidents mortels...



* : attention, faible effectif

Personnes tuées et présumés responsables (PR)

	Total	Hommes	Femmes	% Hommes
Tués	3 263	2 523	740	77%
Total PR	3 212	2 679	533	83%
PR morts	2 047	1 748	299	85%
PR vivants	1 188	931	234	80%
Pers. non PR tuées...	1 216	775	441	64%
par un PR vivant...	1 071	690	381	64%
Homme	859	563	296	66%
Femme	212	127	85	60%
par un PR mort...	122	67	55	55%
Homme	109	59	50	54%
Femme	13	8	5	62%
sans PR	23	18	5	78%

Lecture : 381 femmes sont tuées par un présumé responsable vivant

Les usagers de modes doux sont moins souvent présumés responsables des accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués : les piétons dans 26 % de leurs accidents mortels et les cyclistes dans 62 % (dont seulement 52 % chez les femmes). En revanche les usagers de cyclomoteurs, de motocyclettes et de VT restent très souvent présumés responsables dans les accidents mortels où ils sont impliqués (respectivement 78 %, 74 % et 71 %). Les conducteurs de poids lourds restent, parmi les véhicules carrossés, les moins présumés responsables d'accidents mortels avec 35 % dont 8 % seuls.

Conducteurs de VT

Les conducteurs de véhicule de tourisme de 35-49 ans sont ceux qui ont la plus faible proportion de responsabilité présumée (59 %). À l'inverse, les conducteurs de 18 à 24 ans et de 75 ans ou plus sont le plus souvent présumés responsables (PR), avec des taux dépassant 80 %. Parmi les 18-24 ans et les 25-34 ans, les femmes sont moins PR que les hommes d'environ 20 points (respectivement 63 % et 55 % contre 84 % et 75 %). Entre 35 et 64 ans l'écart se resserre (environ 10 points). À partir de 65 ans, l'écart femme/homme PR disparaît.

Motocyclistes

La responsabilité présumée des conducteurs de motocyclettes impliqués dans un accident mortel varie moins avec l'âge que chez les automobilistes. Elle décroît de l'ordre de 10 points entre les classes d'âge les plus jeunes (18-24 ans) et les plus âgées (75 ans et plus). Quel que soit l'âge, les conductrices de motos sont moins souvent présumées responsables que les conducteurs de motos.

Piétons

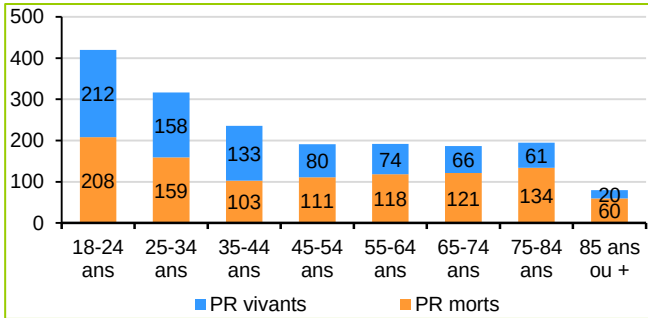
La responsabilité du piéton est présumée dans 21 % des accidents corporels et 21 % des accidents mortels. Les piétons âgés de 65 à 74 ans sont peu responsables d'accidents mortels (18 %). À contrario, les piétons âgés de 25 à 34 ans sont responsables dans presque 40 % des accidents mortels et ceux de 15 à 25 ans dans un tiers des accidents mortels : 20 % pour les 15-17 ans et 35 % pour les 18-24 ans (dont 9 % seulement chez les femmes et 44 % pour les hommes).

Les femmes sont souvent victimes

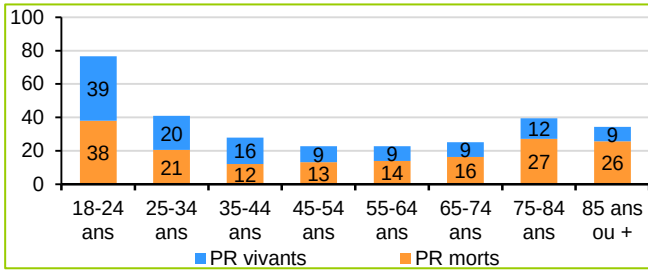
En 2025, 3 235 présumés responsables sont identifiés, dont 23 en fuite et dont le sexe n'est pas renseigné. Parmi les 740 femmes décédées dans un accident de la route, 299 étaient présumées responsables de l'accident, soit 40 % ; un taux qui monte à 69 % parmi les hommes (1 748 tués présumés responsables sur 2 523 tués). 1 071 victimes non responsables sont tuées par un présumé responsable vivant, soit 33 %. Les femmes représentent 17 % des présumées responsables alors qu'elles représentent 36 % des victimes tuées par un présumé responsable.

Plus de la moitié des présumés responsables (PR) décèdent (64 %), mais presque un quart (23 %) est indemne après l'accident.

Nombre de conducteurs de VT présumés responsables vivants et morts

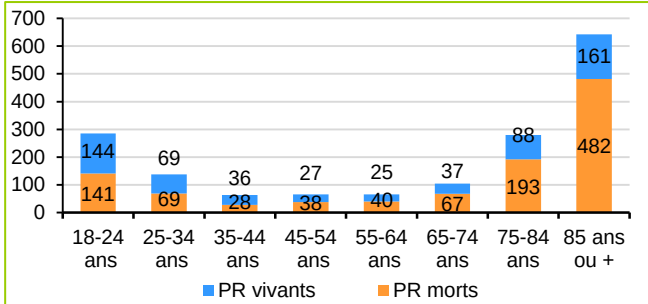


Nombre de conducteurs de VT présumés responsables rapporté à la population (tués/Mhab.)



Source : BAAC 2025 ; Insee – population par âge, estimée au 1er janvier, traitements ONISR

Nombre de conducteurs de VT présumés responsables, par milliards d'heures passées en voiture



Source : BAAC 2025 ; SDES – Enquête Mobilités des personnes 2019, traitements ONISR

83 % des auteurs présumés sont des hommes, 31 % sont âgés de 18 à 30 ans, 91 % sont de nationalité française. 71 % habitent le département de l'accident ; 61 % circulent sur une route départementale ; 58 % conduisent un véhicule de tourisme ; la moitié se déplacent pour leurs loisirs.

Les conducteurs de VT présumés responsables

Le premier graphe montre que la part des présumés responsables qui décède augmente avec l'âge, alors même que le nombre de présumés responsables d'une classe d'âge diminue dans l'absolu, avec des conduites de moins en moins à risque. Les 18-24 ans présentent le nombre de PR le plus important, les 85 ans et plus, le plus faible.

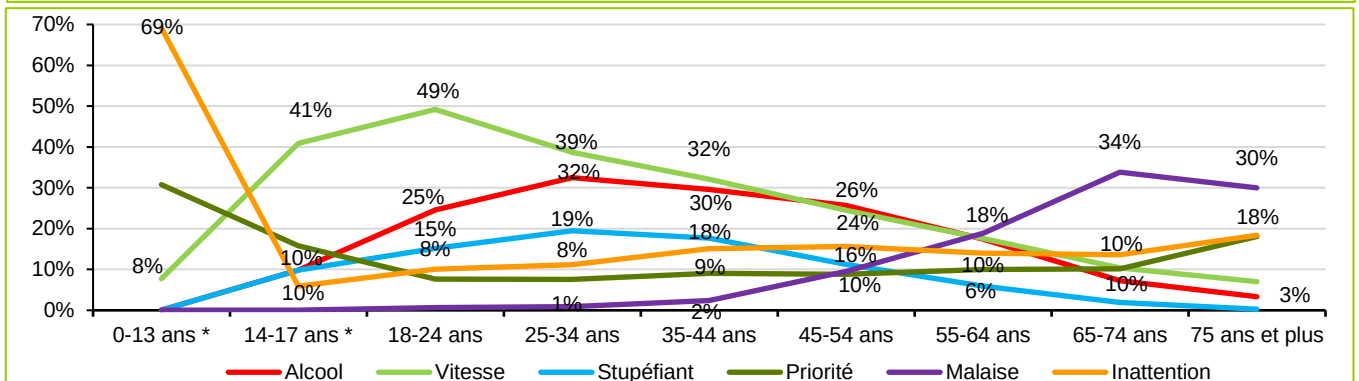
Parmi les présumés responsables rapportés à leur population, le nombre de PR qui décèdent est plus important chez les 18-24 ans et chez les 75 ans et plus. Le taux de survivants est beaucoup plus élevé pour les moins de 45 ans.

Enfin, rapporté au temps de conduite calculé à partir de l'Enquête Mobilité des Personnes de 2019 du SDES, les personnes âgées de 85 ans ou plus sont les plus à risque. Elles présentent un risque plus élevé que les jeunes de 18-24 ans et les 75-84 ans (respectivement 643 PR total par milliards d'heures passées en voiture contre 285). Le taux des PR survivants chez les 18-44 ans (entre 50 % et 56 %) est nettement plus important que celui des 85 ans ou plus (25 %).

Les facteurs d'accidents mortels

Le graphe ci-dessous est établi sur un effectif d'au moins 800 présumés responsables par classe d'âge (sauf pour les moins de 18 ans dont la responsabilité présumée reste exceptionnelle). La vitesse est le facteur principal d'accident mortel chez les présumés responsables de 18 à 44 ans. La part de ce facteur décroît avec l'âge. Chez les présumés responsables de 65 ans ou plus, on retrouve plus souvent le facteur « malaise », puis l'inattention et le non-respect des priorités.

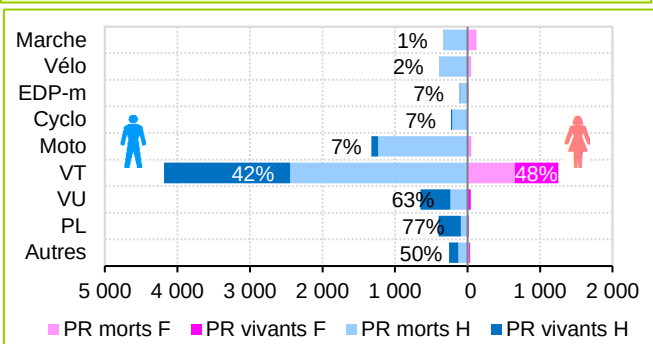
Facteurs d'accidents mortels selon l'âge des présumés responsables quel que soit le mode de déplacement pour les années 2023 à 2025 en France métropolitaine



* Les tranches d'âge suivies d'un astérisque ont des petits effectifs, il en ressort que leurs résultats sont à utiliser avec précaution.

Les principaux facteurs des présumés responsables

Répartition des PR vivants ou morts selon le mode et le sexe pour la période 2023-2025



Lecture : 42 % des PR hommes conducteur de VT sont vivants

Facteurs principaux d'accidents mortels des PR par sexe en 2025

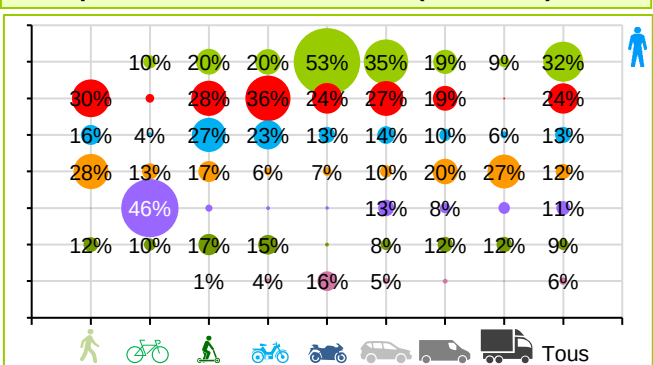
Facteurs identifiés dans un accident mortel	H	F	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	32%	16%	29%
Alcool	23%	10%	21%
Stupéfiant	12%	5%	11%
Inattention	12%	19%	13%
Malaise	12%	9%	11%
Priorité *	8%	16%	10%
Dépassement dangereux *	5%	4%	5%
Contresens *	5%	3%	4%
Somnolence -fatigue	4%	6%	4%
Changement de file *	4%	4%	4%
Eblouissement	2%	5%	3%
Non respect des distances de sécurité *	1%	2%	1%
Téléphone et distracteurs techno.	1%	3%	1%
Médicaments	0%	1%	1%
Autre cause	8%	10%	8%
Cause indéterminée	12%	15%	13%
Nombre de PR	2 679	533	3 235

* Au moins un facteur de non-respect des règles de circulation dans un accident mortel : 23 % PR hommes et 29 % PR femmes

Facteurs principaux d'accidents mortels des hommes PR selon l'âge (2023-2025)

Facteurs dans accident mortel	18-34 ans	35-54 ans	55 ans et +	Total homme	dont dans un accident sans tiers
Vitesse excessive ou inadaptée	47%	32%	13%	32%	41%
Alcool	31%	30%	11%	24%	33%
Stupéfiant	19%	16%	3%	13%	14%
Inattention	9%	14%	14%	12%	5%
Malaise	1%	6%	29%	11%	22%
Priorité	7%	7%	12%	9%	0%
Nombre de PR	2 990	2 155	2 516	7 863	3 359

Principaux facteurs des accidents mortels par mode de déplacement des hommes PR (2023-2025)



Le fichier BAAC comporte 9 000 accidents mortels pour la période 2023-2025, dans lesquels 9 513 personnes ont été identifiées comme présumées responsables (PR) par les forces de l'ordre, dont 83 % sont des hommes.

Surtout des hommes en voiture

Parmi ces PR, 6 057 sont morts dans l'accident dont 55 % dans un accident sans tiers. Les PR tués sont à 85 % des hommes. Leur part de survie est moins importante que celle des femmes : 34 % des PR hommes sont vivants contre 43 % des PR femmes.

Les hommes conducteurs de VT, de motos et de VU constituent respectivement 44 % (4 180 PR), 14 % (1 327 PR) et 7 % (647 PR) de l'ensemble des PR dont le sexe est connu. Les femmes PR sont à 86 % des conductrices de VT (13 % de l'ensemble des PR).

Dans des accidents sans tiers

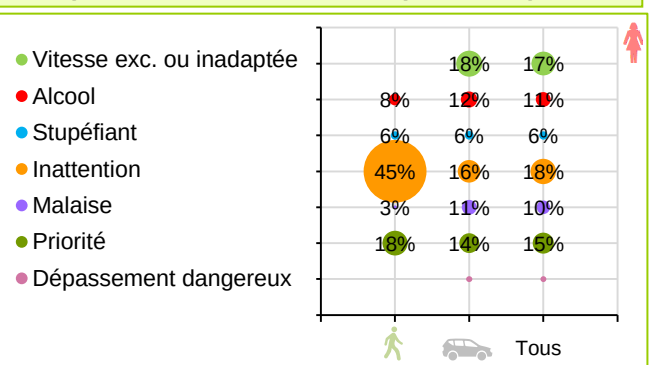
Chez les hommes présumés responsables d'accidents mortels, le facteur principal est la vitesse excessive ou inadaptée (32 %), ce facteur est plus présent chez les PR hommes impliqués dans un accident sans tiers (41 %) et chez les PR hommes de 18-34 ans (47 %). Les autres facteurs principaux sont une alcoolémie supérieure au taux légal et les stupéfiants. Le facteur « malaise » est de 22 % chez les PR dans un accident sans tiers et de 29 % chez les 55 ans ou plus.

La vitesse, facteur masculin

Chez les hommes présumés responsables d'accidents mortels, la **vitesse** est le principal facteur identifié, notamment parmi ceux en moto ou en VT, dans respectivement 53 % et 35 % des cas. L'**alcool** est facteur d'accident mortel dans 24 % des cas, surtout lorsque le PR est en cyclomoteur (36 % des cas), piéton (30 %), usager d'EDPm (28 %) ou en VT (27 %). La conduite sous l'influence de **stupéfiants** est un facteur d'accidents mortels dans 13 % des cas.

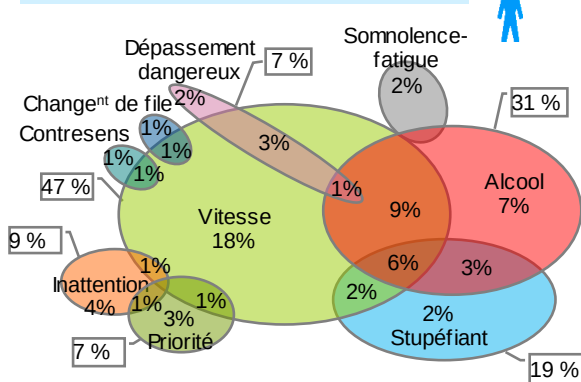
Chez les femmes présumées responsables d'accidents mortels, l'**inattention** est le principal facteur identifié pour 18 % des cas (et jusqu'à 45 % parmi celles à pied). La **vitesse** est le deuxième facteur identifié (17 %) et le refus de **priorité**, présent dans 15 % des cas, complète le podium.

Principaux facteurs des accidents mortels par mode de déplacement des femmes PR (2023-2025)

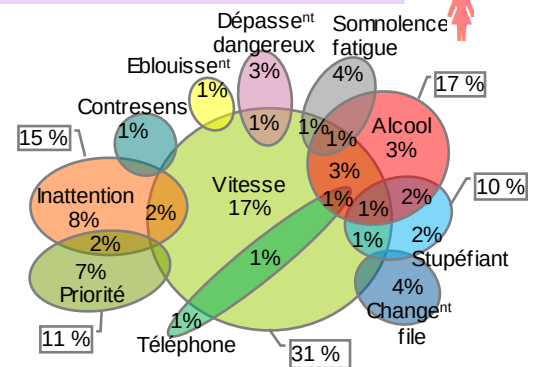


Principaux facteurs dans les accidents mortels selon l'âge et le sexe du PR pour la période 2023-2025

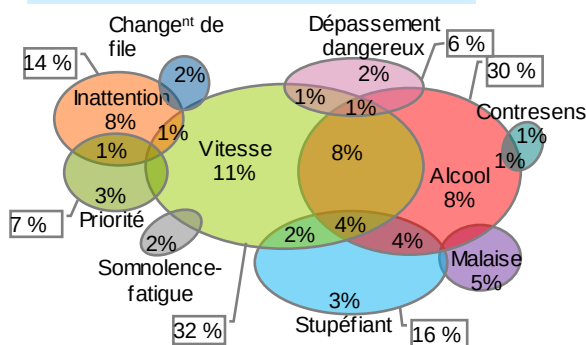
Hommes de 18-34 ans : 2 990 PR



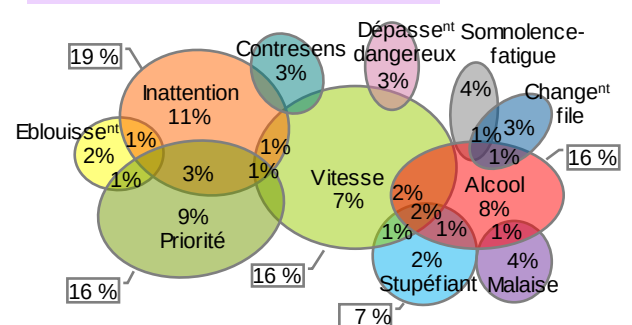
Femmes de 18-34 ans : 505 PR



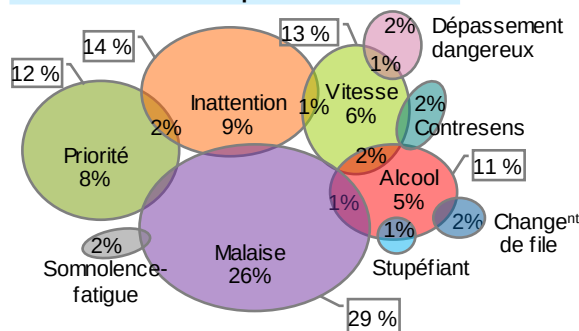
Hommes de 35-54 ans : 2 155 PR



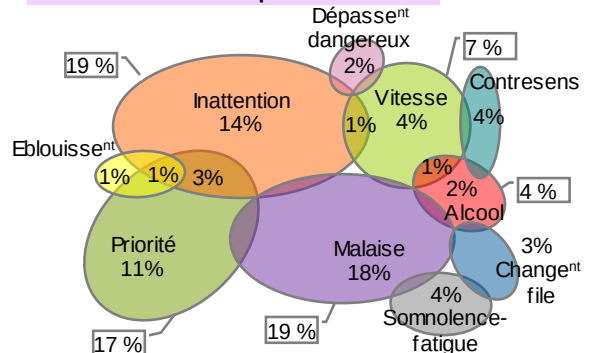
Femmes de 35-54 ans : 398 PR



Hommes de 55 ans ou plus : 2 516 PR



Femmes de 55 ans ou plus : 646 PR



Seules les principales combinaisons sont représentées.

Dans 47 % des accidents mortels où le PR est un **homme de 18-34 ans**, la vitesse excessive ou inadaptée est citée comme facteur, seul ou combiné avec d'autres. L'alcool est cité comme facteur dans 31 % des cas. Les facteurs « vitesse » et « alcool » sont associés dans 17 % des accidents mortels.

Dans les accidents mortels où le PR est un homme âgé de **35-54 ans**, les facteurs « vitesse » et « alcool » sont là encore les principaux facteurs, individuellement ou associés à d'autres (respectivement 32 % et 30 %). Dans 13 % des accidents mortels, il y a au moins les deux facteurs « alcool » et « vitesse ».

Dans 29 % des accidents mortels où le PR est un homme **d'au moins 55 ans**, le facteur principal est le malaise ; et dans 26 % des accidents mortels il en est le facteur unique.

Dans 31 % des accidents mortels où le PR est une **femme de 18-34 ans**, la vitesse excessive ou inadaptée est citée comme facteur, seul ou combiné avec d'autres. L'alcool est le deuxième facteur (17 %). L'inattention est citée comme facteur dans 15 % des cas, dont dans 8 % des cas où il est l'unique facteur.

Dans les accidents mortels où le PR est une femme âgée de **35-54 ans**, les facteurs « inattention », « alcool », « vitesse » et « refus de priorité » sont les principaux facteurs, individuellement ou associés à d'autres (respectivement 19 %, 16 %, 16 % et 16 %).

Dans les accidents mortels où le PR est une femme **d'au moins 55 ans**, le facteur « inattention » est le principal dans 19 % des accidents mortels, dans 14 % des accidents mortels il en est le facteur unique. Le facteur « malaise » est l'autre principal facteur, individuellement ou associé à d'autres (19 %).

La vitesse

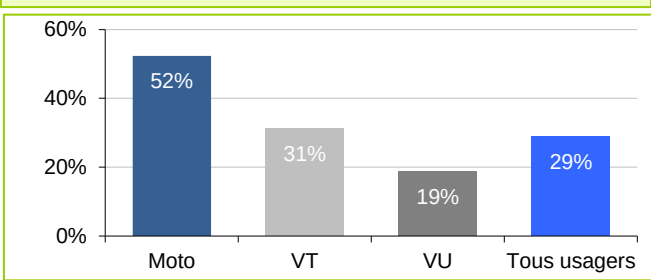
Les sanctions pour dépassement de la VMA en 2025

Dépassement de la VMA	Perte de points	Amende
Entre 1 et 19 km/h	0 pour excès entre 1 et 4 km/h	Si <u>VMA ≤ à 50km/h</u> ou en aggl. : 135 €, ou 90 € si payée dans les 15 jours
	1 pour excès entre 5 et 19 km/h	Si <u>VMA > à 50km/h</u> , hors aggl. : 68 €, ou 45 € si payée dans les 15 jours
De 20 à 29 km/h	2	135 €, ou 90 € si payée dans les 15 jours
De 30 à 39 km/h	3*	135 €, ou 90 €
De 40 à 49 km/h	4*	si payée dans les 15 jours
50 km/h ou plus	6*	jusqu'à 1500 €, et confiscation possible du véhicule
50 km/h ou plus avec récidive	6*	3750 €, peine de prison, et confiscation obligatoire du véhicule

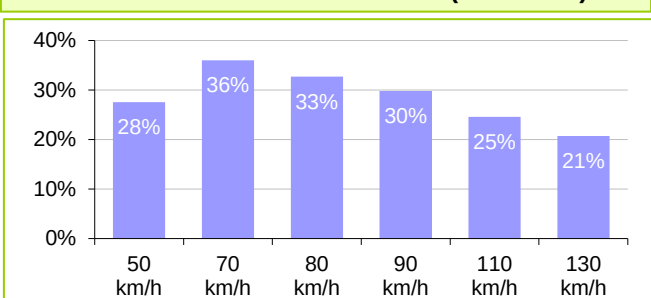
* Jusqu'à 3 ans de suspension du permis, obligation d'accomplir un stage de sensibilisation à la sécurité routière, interdiction de conduire certains véhicules pour 3 à 5 ans ou plus

La loi d'orientation des mobilités (LOM), promulguée le 23 décembre 2019, introduit la possibilité du relèvement à **90 km/h sur les routes bidirectionnelles hors agglomération** « pour les sections de routes hors agglomération relevant de [la] compétence [du] président du conseil départemental ou, lorsqu'il est l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation, le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale et ne comportant pas au moins 2 voies affectées à un même sens de circulation ».

Poids du facteur* vitesse dans les accidents mortels selon le mode de déplacement du PR (2023-2025)



Poids du facteur* vitesse dans les accidents mortels selon la vitesse maximale autorisée (2023-2025)



* Dans les fichiers BAAC, les forces de l'ordre ont la possibilité de mentionner de 1 à 3 facteurs par présumé responsable de l'accident.

Vitesse maximale autorisée¹

La vitesse maximale autorisée (VMA) en agglomération a été fixée à 60 km/h en 1954, puis 50 km/h en 1990. Hors agglomération, les limites ont été définies en 1973-1974 : 130 km/h sur autoroute, 110 km/h sur route à chaussées séparées et 90 km/h sur les autres routes. Cette dernière valeur a été abaissée à 80 km/h le 1^{er} juillet 2018², sauf sur les sections de ces routes comportant au moins deux voies affectées à un même sens de circulation. Depuis décembre 2019, les conseils départementaux peuvent relever cette VMA sur certains tronçons (cf. encadré). Pour les conducteurs novices ou en cas de précipitations, les limites sont abaissées à 110 km/h sur autoroute, 100 km/h sur route à chaussées séparées et 80 km/h sur les sections repassées à 90 km/h. L'autorité de police (préfet, président du conseil départemental ou maire) peut abaisser la VMA pour des raisons de sécurité, ou la porter à 70 km/h en agglomération sous certaines conditions. L'article L2213-1-1 du Code général des collectivités territoriales autorise le maire à fixer une VMA inférieure à celle prévue par le Code de la route, pour des raisons de sécurité, de mobilité ou de protection de l'environnement.

La vitesse dans les accidents

La vitesse influe à la fois sur la capacité du conducteur à s'adapter aux situations rencontrées, sur la genèse de l'accident et sur sa gravité lésionnelle. Malgré les progrès techniques, les véhicules ne sont pas conçus pour résister aux chocs à grande vitesse (au-delà de 55 km/h lors de l'impact). Les équipements, ceintures ou airbags, et l'absorption d'énergie par la déformation du véhicule, ne suffisent pas à protéger les organes internes du corps humain. La plupart des accidents mortels pour les occupants de véhicules de tourisme (VT) se produisent à des vitesses résiduelles (après freinage) comprises entre 40 et 80 km/h.

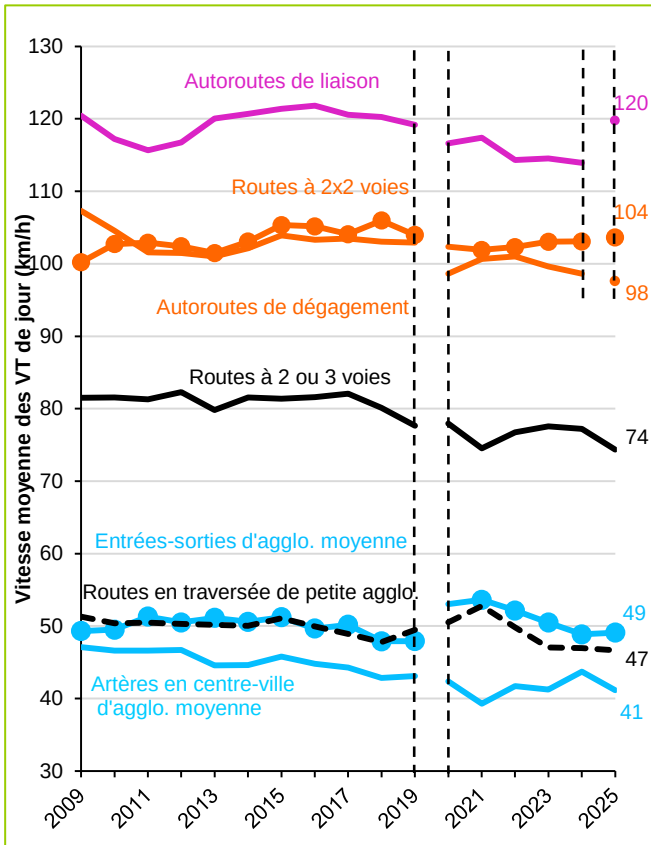
Les accidents mortels

Selon les informations relatives à la responsabilité présumée dans les accidents mortels dans le fichier BAAC³, sur la période 2023-2025, une « vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances » est en cause dans 29 % des accidents mortels (causes multiples). Ce facteur est plus fréquent chez les conducteurs de motocyclettes (52 %) que chez les conducteurs de VT (31 %).

Le facteur est particulièrement marqué sur les sections de routes limitées à 70 km/h (36 %) et à 80 km/h (33 %).

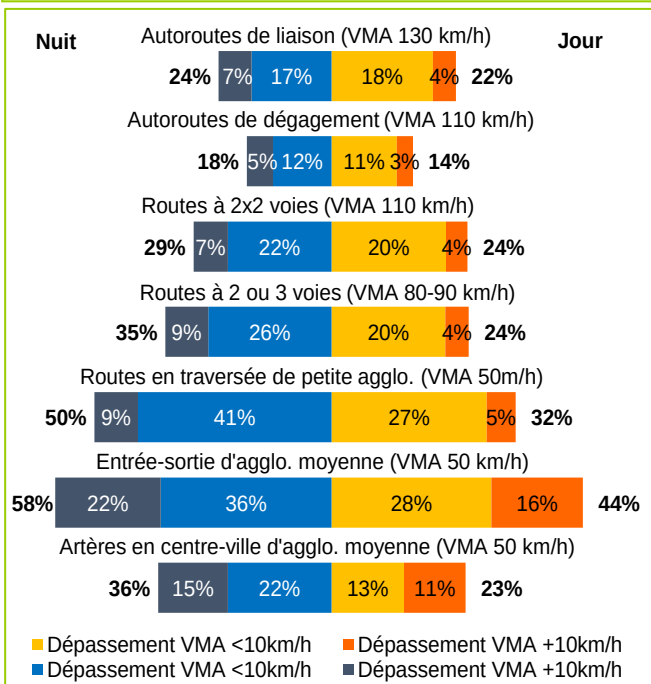
¹ Code de la route, articles R413-1 à R413-19.
² Décret n° 2018-487 du 15 juin 2018 relatif aux vitesses maximales autorisées des véhicules.
³ Fiche « Les présumés responsables », Bilan 2025, ONISR, 2026.

Vitesses moyennes pratiquées de jour par les véhicules de tourisme (VT), par réseau



Les séries comportent des ruptures liées à la pandémie et aux changements de méthodologie : dispositif d'observation modifié en 2020, caméras analysées par intelligence artificielle sur les voies rapides depuis 2025.

Taux de dépassement de la VMA et de la VMA + 10 km/h par les VT, de jour et de nuit



Source : Observatoire des vitesses 2025, ONISR 2026

Vitesses moyennes pratiquées

En 2025, les vitesses moyennes pratiquées de jour par les véhicules de tourisme (VT) augmentent nettement sur les autoroutes de liaison, ce qui les démarque de l'ensemble des autres réseaux, stables ou en légère baisse. La diminution la plus marquée concerne les routes bidirectionnelles hors agglomération. Les vitesses baissent également sur les artères en centre-ville d'agglomération moyenne. Sur les voies rapides, les comportements restent relativement homogènes de jour comme de nuit, tandis que les réseaux urbains présentent de forts écarts, avec des taux de dépassement de la VMA atteignant jusqu'à plus d'un VT sur deux la nuit. Depuis la suppression, au 1^{er} janvier 2024, du retrait de point pour les excès de vitesse inférieurs à 5 km/h, un report de la part des véhicules dont la vitesse était inférieure à la VMA vers des vitesses juste au-delà de la VMA avait été observé en 2024 chez les VT comme chez les poids lourds (PL). En 2025, ce report n'est plus observé chez les VT, à l'exception des entrées-sorties d'agglomération, mais il persiste chez les PL sur les voies rapides et les entrées-sorties d'agglomération. Pour ces derniers, la prise en charge éventuelle de l'amende par l'employeur pourrait contribuer à ces vitesses plus élevées, la perte de points restant auparavant à la charge personnelle du conducteur.

Liens entre la VMA, les vitesses pratiquées et l'accidentalité

Selon l'OCDE, une réduction de 10 km/h de la VMA entraîne généralement une baisse de 2 à 5 km/h des vitesses pratiquées, selon les actions de communication et de contrôle¹. Les études montrent une relation exponentielle entre vitesses pratiquées et accidents, liée à la dynamique du véhicule, à l'énergie dégagée lors du choc, et à la difficulté accrue du conducteur à faire face en cas de perte de contrôle².

Les chercheurs Nilsson et Elvik ont modélisé l'évolution du nombre d'accidents en fonction de la variation de la vitesse moyenne pratiquée, si tous les autres facteurs ne varient pas. A partir d'une méta-analyse incluant 115 études internationales, Elvik a conclu que pour une diminution de la vitesse moyenne de 1 %, la baisse de la mortalité serait de 4,6 % sur les routes hors agglomération et les autoroutes, et de 3 % en agglomération³. En France, la mise en œuvre du contrôle automatisé a permis de baisser les vitesses moyennes pratiquées par les VT sur les routes limitées à 90 km/h (92 km/h en 2002 à 85 km/h en 2005). Sur la même période, la mortalité sur les routes bidirectionnelles hors agglomération a diminué de 37 %. Ainsi, pour 1 % de baisse de la vitesse, la mortalité a baissé de 4,9 %, ce qui confirme les résultats d'Elvik.

¹ International Transport Forum (OCDE), *Speed and Crash risk*, 2018.

² World Health Organization, *Speed management*, 2023

³ Elvik R., *The Power Model of the relationship between speed and road safety: update and new analyses*, TØI Report 1034/2009, Institute of Transport Economics TØI, Oslo, 2009.

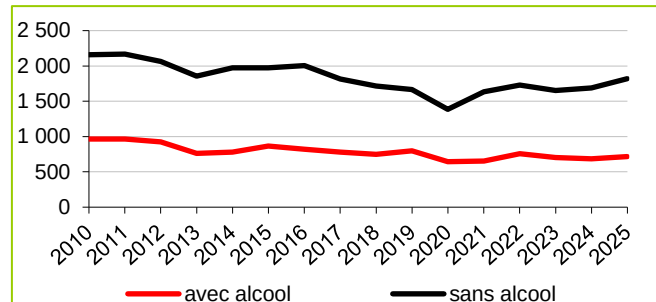
L'alcool

Dans 28 % des décès, un conducteur de l'accident est alcoolisé. Cette part s'élève à 44 % la nuit.

Evolution moyenne annuelle*	2024 à 2025	2019 à 2025	2010 à 2019
Tués dans acc avec alcool	+ 4,7 %	- 1,8 %	- 2,1 %
Tués dans acc sans alcool	+ 8,0 %	+ 1,5 %	- 2,9 %
Tous tués	+ 2,2 %	+ 0,1 %	- 2,3 %

* Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de tués dans un accident avec alcool a diminué en moyenne de - 2,1 % par an.

Évolution du nombre de personnes tuées par an dans un accident avec ou sans alcool



Nombre de personnes tuées dans les accidents...

	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
avec alcool	963	799	642	652	759	702	684	716
sans alcool	2 160	1 665	1 387	1 633	1 731	1 652	1 686	1 821
Total taux d'alcool connu	3 123	2 464	2 029	2 285	2 490	2 354	2 370	2 537
Ensemble de la mortalité	3 992	3 244	2 541	2 944	3 267	3 167	3 193	3 263

Part de mortalité des accidents avec alcool...

	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
parmi les accidents au taux d'alcool connu	31 %	32 %	32 %	29 %	30 %	30 %	29 %	28 %
parmi l'ensemble des accidents mortels	24 %	25 %	25 %	22 %	23 %	22 %	21 %	22 %

Lecture : en 2025, 2 537 personnes ont été tuées dans un accident où l'alcoolémie était connue. Parmi elles, 716 l'ont été dans un accident avec alcool. $716/2537 = 28 \%$.

Parmi l'ensemble des 3 263 personnes tuées en 2025, les 716 qui l'ont été dans un accident avec alcool en représentent : $716/3\,263 = 22 \%$.

Niveaux d'usage d'alcool selon l'âge et le sexe parmi les adultes âgés de 18 à 75 ans en 2023

Niveaux d'usage d'alcool en 2023	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-75 ans	Tous
Expérimentation	89,7%	91,7%	93,0%	94,3%	96,9%	98,3%	94,3%
Dans l'année	81,1%	78,1%	82,0%	81,6%	85,2%	86,1%	82,5%
Hebdomadaire	27,3%	33,7%	36,3%	36,7%	40,3%	43,8%	37,0%
Quotidien	2,3%	2,8%	4,4%	5,4%	8,6%	16,6%	7,0%
API dans le mois	24,0%	20,4%	17,1%	13,3%	10,5%	7,9%	14,9%
API dans la semaine	8,0%	6,4%	5,4%	4,4%	2,4%	1,9%	4,5%

Lecture : 24,0% des adultes âgés de 18 à 24 ans ont déclaré avoir eu une *alcoolisation ponctuelle importante (API) au moins une fois dans le mois en 2023.

Source : OFDT (enquête EROPP) ; Douchet M-A. (2025) – *La consommation d'alcool et ses conséquences en France en 2024*.

Les Français de plus de 15 ans ont consommé en 2022 en moyenne 11,2 litres d'alcool pur par personne (12,3 litres en 2017) ; la France est le 17^e pays le plus consommateur au Monde. Les Italiens, plus gros producteurs de vin au monde avec la France et l'Espagne, ont consommé 8,3 litres (8 litres en 2017).

Source : OMS, *Statistiques mondiales de la santé 2025*

En 2025, 84 % des accidents corporels du fichier BAAC (78 % pour les mortels) disposent de l'information alcool. Les analyses sont donc réalisées sur les accidents où l'alcoolémie est connue, en distinguant :

- **les accidents avec alcool** : au moins un conducteur impliqué a une alcoolémie illégale ;
- **les accidents sans alcool** : tous les conducteurs ont une alcoolémie renseignée et légale ;
- **les accidents avec alcoolémie inconnue** : aucun conducteur impliqué n'a une alcoolémie illégale, mais au moins un conducteur à l'alcoolémie non connue.

Le risque d'être responsable d'un accident mortel est multiplié en moyenne par 18 chez les conducteurs alcoolisés, avec un effet-dose marqué. Selon les résultats de ActuSAM¹, le risque est multiplié :

- par 6,4 entre 0,5 et 0,8 g/L,
- par 8,3 entre 0,8 et 1,2 g/L,
- par 24,4 entre 1,2 et 2 g/L,
- jusqu'à 44,4 au-delà de 2 g/L.

En 2025, 716 usagers ont été tués dans un accident avec alcool² (dont 480 conducteurs alcoolisés : 452 hommes et 28 femmes). Ces usagers représentent **28 % des tués** dans les accidents avec alcool connu. En extrapolant ce pourcentage sur l'ensemble des accidents, on estime que **921 individus (dont 651 conducteurs alcoolisés) ont été tués en 2025 dans un accident avec alcool** (1 052 individus en 2019).

Chez les présumés responsables d'accidents mortels (PR), l'alcool est un facteur souvent associé à la vitesse et/ou aux stupéfiants. 31 % des hommes de 18 à 34 ans PR étaient alcoolisés ; parmi eux, la moitié roulait trop vite et 1/3 avait consommé des stupéfiants (voir p.127).

Conduite sous influence

889 personnes ont été tuées dans un accident impliquant au moins un conducteur sous l'emprise d'une substance psychoactive (alcool ou stupéfiants), soit **36 % des personnes tuées** dans un accident avec alcool ou stupéfiants connus. En extrapolant ce pourcentage sur l'ensemble des accidents mortels, il est estimé que **1 180 personnes ont été tuées en 2025 dans un accident avec au moins un conducteur sous l'influence** de substances (dont 806 étaient le conducteur sous influence), contre 1 442 en 2019 :

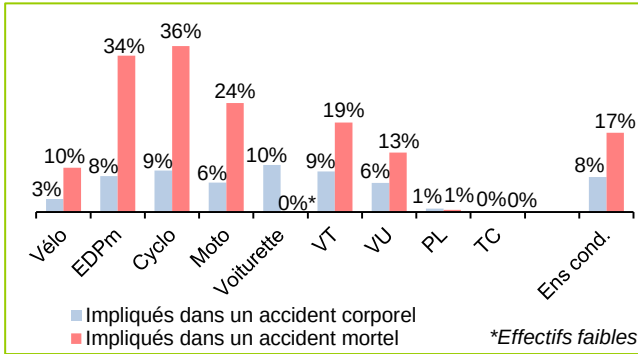
- 57 % des conducteurs impliqués (avec alcool et stupéfiants connus) sont uniquement alcoolisés ;
- 21 % sont sous l'emprise seule de stupéfiants ;
- 22 % cumulent les deux.

Parmi les conducteurs sous influence, la part de l'alcool seul augmente avec l'âge, alors que la part de conducteurs positifs à l'alcool cumulé à des stupéfiants est surtout un phénomène qui s'observe chez les usagers plus jeunes.

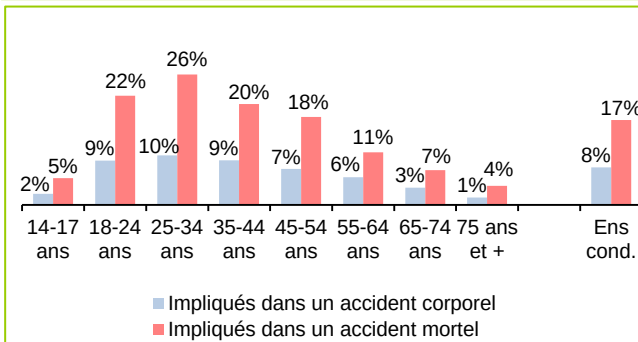
¹ Jean-Louis MARTIN et al., *Actualisation des principaux résultats de l'étude SAM - Stupéfiants et Accidents Mortels (ActuSAM)*, DSR/Ifsttar n° 2200868646, Rapport final, octobre 2016.

² Un conducteur est considéré ici comme alcoolisé si son taux est supérieur à 0,5 g/l de sang. Le fichier BAAC ne permet pas d'étudier pour l'instant le cas spécifique (0,2 g/l de sang) des conducteurs en « permis probatoire » et des conducteurs de car et de bus.

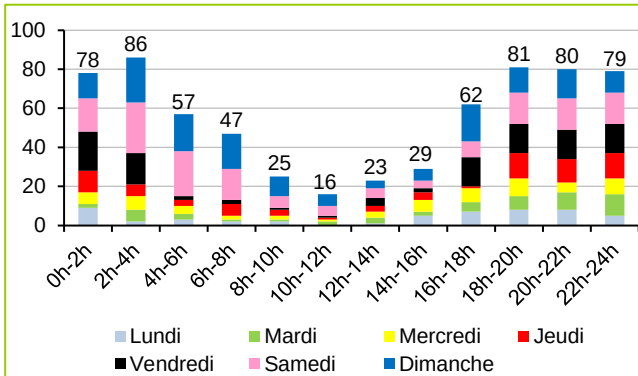
Part de conducteurs alcoolisés parmi ceux dont l'alcool est connu, selon le mode de déplacement



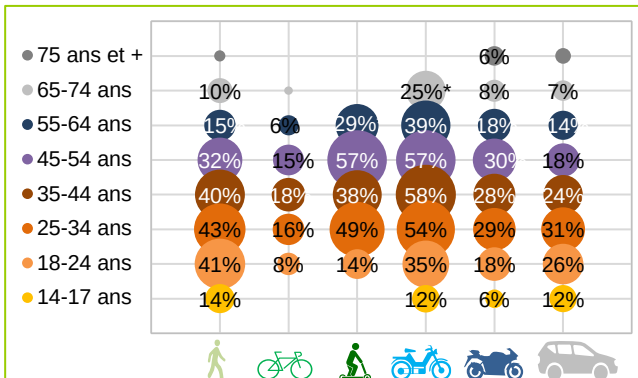
Part de conducteurs alcoolisés parmi ceux au taux d'alcool connu, selon la tranche d'âge



Répartition des accidents mortels avec alcool selon le jour et l'heure



Part des conducteurs/piétons alcoolisés parmi les impliqués testés du même âge dans un accident mortel selon le mode de déplacement, en 2021-2025



Lecture : parmi les piétons de 18 à 24 ans impliqués dans un accident mortel avec alcool connu, 41 % sont positifs à l'alcool.

* Effectifs faibles = taux d'alcool connu pour moins de 20 personnes.

Conducteurs alcoolisés

Dans les **accidents mortels**, **17 % de l'ensemble des conducteurs contrôlés est alcoolisé** (19 % des conducteurs hommes et 7 % des conductrices). Ce pourcentage varie selon le mode de déplacement : il est de 36 % pour les cyclomotoristes, de 34 % pour les EDPm (+ 13 points comparé à 2024) et quasi nul voire nul pour les conducteurs de PL, de TC et de voiturettes.

Les conducteurs alcoolisés sont :

- à 65 % des automobilistes et à 17 % des motocyclistes ;
- à 93 % des hommes ;
- à 28 % âgés de 25 à 34 ans, à 22 % âgés de 18 à 24 ans et à 19 % âgés de 35 à 44 ans ;
- à 26 % des ouvriers et à 25 % des professions intermédiaires et employés ;
- à 14 % sans permis valide contre 3 % pour les conducteurs sans alcool ;
- à 78 % effectuant un trajet « Promenade/Loisir ».

Parmi les conducteurs chômeurs et sans activité professionnelle impliqués dans les accidents mortels, plus d'un tiers sont positifs à l'alcool (resp. 43 % et 35 %).

Dans les accidents mortels, **56 % des conducteurs alcoolisés ont un taux supérieur ou égal à 1,5 g/L**.

Victimes des accidents avec alcool

En 2025, **80 % des personnes tuées** dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé sont soit le conducteur lui-même (67 %) soit un passager de son véhicule (13 %). Les accidents mortels avec alcool sont dans 62 % des cas sans tiers (33 % pour les accidents sans alcool).

Parmi les usagers dont le port de la ceinture est connu, 34 % des conducteurs de VT tués alcoolisés ne la portaient pas (95 % d'hommes), contre 12 % des conducteurs de VT tués non alcoolisés

La nuit et le week-end

Toujours en 2025, **69 % des accidents mortels avec alcool ont lieu de nuit** (contre un tiers pour les accidents sans alcool). La nuit, l'alcool est présent dans 44 % des accidents mortels (et 58 % les nuits de week-end), contre 15 % de jour. Les week-ends regroupent près de la moitié des accidents mortels avec alcool, de nuit (49 %) ou de jour (44 %).

Le cas des piétons alcoolisés

L'alcoolémie des piétons tués est connue pour 57 % des cas (289 personnes). Parmi eux, 52 piétons ont une alcoolémie supérieure ou égale à 0,5 g/L (2 g/L pour 20 d'entre eux). Parmi les 52 piétons alcoolisés tués, **17 étaient sous l'emprise de stupéfiants**, et **la moitié étaient sur une route hors agglomération** (contre 22 % pour les piétons non alcoolisés) et 31 étaient présumés responsables. Parmi ceux âgés de 18 à 24 ans et de 35 à 44 ans, près de la moitié étaient alcoolisés (respectivement 54 % et 46 %).

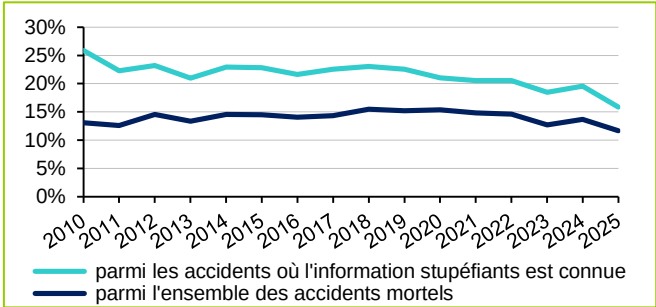
Les stupéfiants

Dans un accident mortel sur 6 (16 %), un conducteur est positif aux stupéfiants. Cette part atteint 23 % la nuit au cours du week-end.

Évolution moyenne annuelle*	2024 à 2025	2019 à 2025	2010 à 2019
Tués dans acc avec stup.	- 12,6 %	- 4,2 %	- 0,6 %
Tués dans acc sans stup.	+ 12,6 %	+ 2,9 %	+ 1,4 %
Tous tués	+ 2,2 %	+ 0,1 %	- 2,3 %

* Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de tués dans un accident avec stupéfiants a diminué en moyenne de - 0,6 % par an.

Évolution de la proportion de personnes tuées dans un accident avec stupéfiants



Nombre de personnes tuées dans les accidents...

	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
avec stupéfiants	522	494	391	436	478	402	436	381
sans stupéfiants	1 494	1 697	1 469	1 687	1 847	1 772	1 794	2 020
Total info. stupéfiants connue	2 016	2 191	1 860	2 123	2 325	2 174	2 230	2 401
Ensemble de la mortalité	3 992	3 244	2 541	2 944	3 267	3 167	3 193	3 263

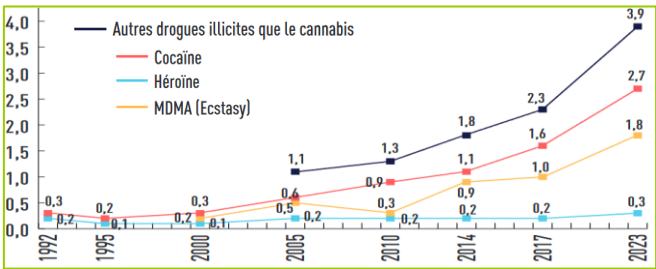
Part de la mortalité dans les accidents avec stupéfiants...

	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
parmi les accidents où l'information stupéfiants est connue	26 %	23 %	21 %	21 %	21 %	18 %	20 %	16 %
parmi l'ensemble des accidents mortels	13 %	15 %	15 %	15 %	15 %	13 %	14 %	12 %

Lecture : en 2025, 2 401 personnes ont été tuées dans un accident où l'information sur la consommation de stupéfiants était connue. Parmi elles, 381 l'ont été dans un accident avec présence de stupéfiants. 381/2401 = 16 %.

Parmi l'ensemble des 3 263 personnes tuées en 2025, les 381 qui l'ont été dans un accident avec présence de stupéfiants en représentent : 381/3263 = 12 %.

Évolution de l'usage au cours des 12 derniers mois des principales drogues illicites hors cannabis entre 1992 et 2023 parmi les 18-64 ans (en %)



Autres drogues illicites : cocaïne en poudre, crack (cocaïne base ou fumée, MDMA (ecstasy) ; champignons hallucinogènes, LSD, amphétamines, héroïne.

Source : Tendances Les niveaux d'usage des drogues illicites en France en 2023, OFDT 2024

En 2025, 64 % des accidents non mortels et 74 % des accidents mortels du fichier BAAC disposent de l'information stupéfiants (50 % en 2010). Les analyses sont donc réalisées sur les accidents mortels en distinguant :

- les **accidents avec stupéfiants** : ceux où au moins un conducteur impliqué a été contrôlé positif,
- les **accidents sans stupéfiant** : ceux où tous les conducteurs impliqués ont été contrôlés négatifs aux stupéfiants,
- les **accidents où l'information « stupéfiants » est non connue** : ceux sans conducteur positif mais avec au moins un conducteur non contrôlé ou au résultat de test non connu.

Un conducteur positif au cannabis **multiplie par 1,65 son risque d'être responsable** d'un accident mortel, et **par 29 s'il est aussi alcoolisé**¹. Le cannabis est le produit stupéfiant illicite (hors usage médical) le plus souvent détecté chez les personnes impliquées dans les accidents mortels et positives aux stupéfiants. On estime que 4 % d'accidents mortels seraient évités si aucun conducteur n'avait été positif au cannabis.

En 2025, 381 usagers de la route ont été tués dans un accident avec stupéfiants (dont 231 étaient le conducteur positif aux stupéfiants : 220 hommes et 11 femmes). Ces usagers représentent **16 % des personnes tuées** dans les accidents mortels dont le résultat du test est connu. En extrapolant ce pourcentage sur l'ensemble des accidents, il est estimé **que 518 personnes ont été tuées en 2025 dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants**, contre 731 en 2019. Dans 3 cas sur 5, le tué était le conducteur positif aux stupéfiants, soit 328 conducteurs estimés.

Chez les présumés responsables d'accidents mortels (PR), le facteur stupéfiant est souvent associé à la vitesse et/ou à l'alcool. 19 % des hommes de 18 à 34 ans PR étaient positifs aux stupéfiants ; parmi eux, 1 sur 2 roulait trop vite, 1 sur 2 était alcoolisé (1 sur 3 allait trop vite et circulait alcoolisé – voir page 127).

Stupéfiants et alcool

Parmi les 360 conducteurs positifs aux stupéfiants, impliqués dans un accident mortel en 2025, la moitié **présentent également une alcoolémie illégale (181 conducteurs)**. Ce ratio est de 68 % pour les cyclomotoristes, 53 % pour les automobilistes, 52 % pour les motocyclistes et de 50 % pour les conducteurs d'EDPm.

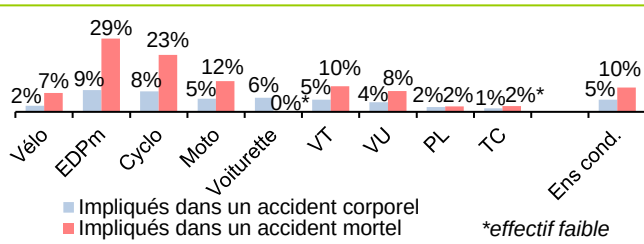
Dans les accidents mortels, la part de conducteurs alcoolisés parmi ceux positifs aux stupéfiants est de :

- 60 % pour les conducteurs âgés de 45 à 54 ans ;
- 58 % pour les conducteurs âgés de 25 à 34 ans ;
- 48 % pour les conducteurs âgés de 35 à 44 ans ;
- 46 % pour les conducteurs âgés de 18 à 24 ans.

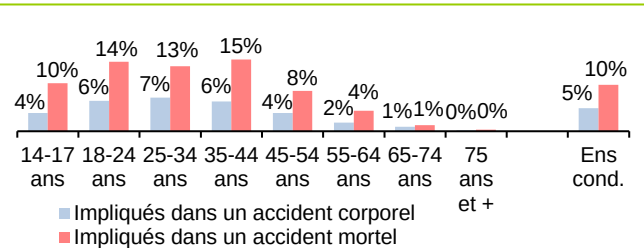
Parmi les conducteurs alcoolisés impliqués dans les accidents mortels avec résultat stupéfiant connu, 28 % sont aussi positifs à au moins un stupéfiant.

¹ Martin, J.-L., Gadegbeku, B., Wu, D., Viallon, V., & Laumon, B. (2016). *Projet ActuSAM – Actualisation des principaux résultats de l'étude SAM (Stupéfiants et accidents mortels)*.

Proportion de conducteurs positifs à au moins un stupéfiant parmi ceux contrôlés, par mode

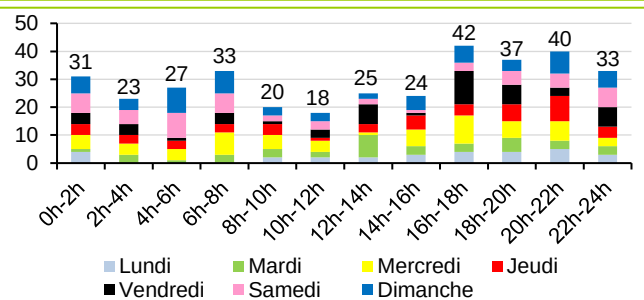


Proportion de conducteurs positifs à au moins un stupéfiant parmi ceux contrôlés, par classe d'âge



Lecture : parmi les conducteurs âgés de 35 à 44 ans impliqués dans un accident mortel et testés, 15 % sont positifs à au moins un stupéfiant.

Répartition des accidents mortels avec stupéfiants selon le jour et l'heure



Proportion d'accidents avec conducteur positif aux stupéfiants parmi les accidents mortels renseignés

	Jours ouvrés	Week-end	Ensemble
Jour	12 %	12 %	12 %
Nuit	18 %	23 %	20 %
Ensemble	15 %	18 %	16 %

Exemple de lecture : le week-end, la nuit, dans 23 % des accidents mortels, au moins un conducteur est contrôlé positif aux stupéfiants.

Usage de drogues parmi les 18-64 ans (en %)

Consommation ces 12 derniers mois	2017	2023							
		18-64 ans	18-64 ans	H	F	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans
Cannabis	11,0	10,8	14,5	7,2	22,9	16,0	10,8	6,2	3,3
Autres drogues illicites	2,3	3,9	5,2	2,6	6,6	7,3	4,9	1,7	0,6
Cocaïne	1,6	2,7	3,9	1,6	3,0	5,4	4,0	1,2	0,5
MDMA (ecstasy)	1,0	1,8	2,4	1,3	3,9	3,8	1,9	0,6	0,0
Champignons halluc.	0,3	0,9	1,4	0,5	2,4	1,6	1,0	0,2	0,0
LSD	0,4	0,6	1,0	0,3	1,8	1,4	0,4	0,2	0,0
Amphétamines	0,3	0,6	0,6	0,5	1,2	1,1	0,7	0,0	0,1
Héroïne	0,2	0,3	0,4	0,2	0,4	0,0	0,9	0,0	0,1
Crack	0,2	0,3	0,5	0,2	0,3	0,2	1,0	0,1	0,0
Kétamine		0,6	0,8	0,4	1,5	1,3	0,3	0,1	0,2
3MMC		0,3	0,4	0,1	0,5	0,7	0,1	0,1	0,0
GHB/GBL		0,1	0,2	0,0	0,3	0,2	0,0	0,0	0,1
Poppers	1,5	3,8	4,6	3,1	13,7	6,1	2,0	0,9	0,3
Protoxyde d'azote		0,8	1,2	0,5	3,1	1,3	0,3	0,2	0,1

Rouge, bleu : signalent respectivement une hausse ou une baisse statistiquement significative entre 2017 et 2023.

Source : Tendances Les niveaux d'usage des drogues illicites en France en 2023, OFDT 2024

Conducteurs positifs à au moins un produit stupéfiant

Dans les **accidents mortels**, 10 % des conducteurs contrôlés sont positifs aux stupéfiants (13 % en 2019). Cette proportion varie selon le sexe (11 % des conducteurs hommes et 4 % des conductrices) et selon le mode de transport : elle est de 29 % pour les conducteurs d'EDPm, 23 % pour les cyclomotoristes, et de 2 % pour les conducteurs de PL ou de TC.

Les conducteurs contrôlés positifs aux stupéfiants dans les accidents mortels sont :

- à 61 % des automobilistes et à 16 % des motocyclistes ;
- à 93 % des hommes ;
- à 26 % âgés de 18 à 24 ans, à 25 % de 25 à 34 ans et à 25 % de 35 à 44 ans ;
- à 28 % des professions intermédiaires et à 23 % des ouvriers ;
- à 23 % sans permis valide contre 4 % pour les conducteurs sans stupéfiants.

En 2025, dans les accidents mortels où l'information sur la nature des stupéfiants est connue, **21 % des conducteurs positifs le sont à plusieurs produits**, **58 % au cannabis seul** et 21 % à un seul produit qui n'est pas le cannabis.

Victimes d'accidents avec stupéfiants

En 2025, **75 % des personnes tuées** dans un accident impliquant un conducteur avec stupéfiants sont soit le conducteur lui-même (61 %) soit un passager de son véhicule (14 %).

45 % des accidents mortels avec stupéfiants sont sans tiers (41 % pour ceux sans stupéfiants).

Parmi les usagers dont le port de la ceinture est connu, **27 % des conducteurs de VT tués sous stupéfiants ne la portaient pas**, contre 16 % des conducteurs de VT tués sans stupéfiants.

L'heure, la nuit et le type de jour

Parmi les accidents mortels avec stupéfiants, 56 % ont lieu la nuit (contre 41 % pour les accidents sans stupéfiants). Les week-ends regroupent un tiers de ces accidents (41 % des accidents de nuit et 25 % des accidents de jour).

La nuit, les stupéfiants sont détectés dans 20 % des accidents mortels (23 % les nuits de week-end). Cette part baisse à 12 % le jour.

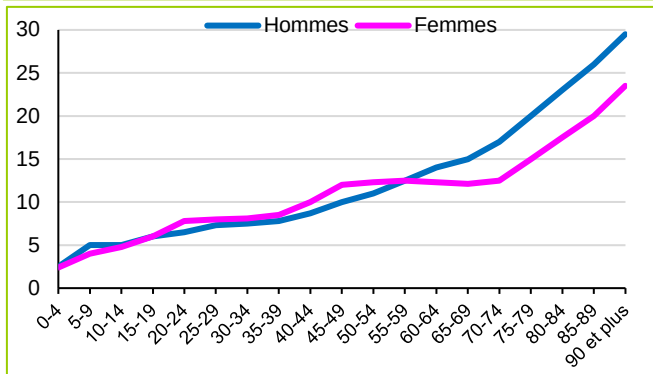
Le cas des piétons sous stupéfiants

En 2025, l'information « stupéfiants » est connue pour la moitié des piétons tués (257 personnes sur 503). 26 piétons tués sur les 257 contrôlés sont positifs aux stupéfiants. La moitié d'entre eux sont âgés de 35 à 44 ans (7) ou de 18 à 24 ans (6), et 20 sont des hommes. 16 de ces 26 piétons tués l'ont été de nuit sur routes hors agglomération (autoroutes comprises) et 14 sont présumés responsables.

L'état de santé

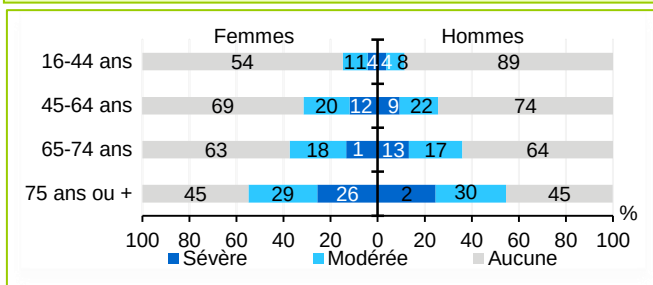
Entre 2021 et 2025, 15 % des accidents mortels sont concernés par les facteurs "malaise" ou "somnolence-fatigue". En 2025, 41 % des présumés responsables conducteurs de VT avec ces facteurs avaient 55 ans ou plus.

Prévalence de l'épilepsie traitée en France (pour 1000 habitants) par sexe en 2020



Source : Système national des données de santé, Insee ; exploitation : Santé publique France.

Répartition des personnes déclarant une limitation d'activité depuis 6 mois selon l'âge et le sexe en 2023



Lecture : en 2023, 9 % des hommes âgés de 46 à 64 ans déclarent être sévèrement limités depuis au moins 6 mois dans leurs activités habituelles, pour une raison de santé. Ils sont handicapés au sens de l'indicateur de limitation d'activité générale (GALI).

La santé dans les Outre-mer

La prévalence des maladies chroniques dans les Outre-mer est plus élevée que dans l'Hexagone. Ces territoires sont marqués par des fragilités démographiques, socio-économiques et territoriales qui influencent l'état de santé des populations et l'accès aux soins. Ainsi, alors que 5,7 % des personnes déclarent avoir été diagnostiquées diabétiques en France hexagonale en 2016, c'est le cas de près de 14 % des résidents à La Réunion, de 12 % en Guadeloupe, Guyane et Martinique selon le Baromètre 2021 de Santé publique France. Les hospitalisations pour AVC sont 1,5 fois plus fréquentes à La Réunion. En Martinique, la mortalité standardisée liée aux AVC atteint 87 décès pour 100 000 habitants contre 58 en moyenne au niveau national*.

Par ailleurs, la consommation de substances psychoactives pose des questions spécifiques dans les Outre-mer, notamment en raison d'une prise en charge limitée. En Guadeloupe, si l'usage en population générale est plus faible que dans l'Hexagone, les usages problématiques sont concentrés dans certains segments de la population, notamment les plus précaires, avec des conséquences socio-sanitaires très défavorables**.

* La santé dans les Outre-mer, Cese, janvier 2026

** Drogues et conduites addictives en Guadeloupe, OFDT, juin 2026

La conduite d'un véhicule exige une aptitude physique, cognitive et sensorielle.

Affections médicales et conduite

L'article 1^{er} de l'arrêté interministériel du 28 mars 2022¹ rappelle la **responsabilité première de tout conducteur**, qui avant de prendre le volant doit s'assurer qu'il est **apte à conduire** « au regard de ses affections médicales, de son état de fatigue et de vigilance, de sa capacité de mobilité, de la prise de médicaments ou de substances psychoactives [...] ».

L'arrêté fixe la liste des affections médicales incompatibles temporairement ou définitivement avec la conduite et met en évidence les quatre types de symptômes incompatibles avec la conduite :

- des **troubles de la vue** (acuité visuelle binoculaire inférieure à 5/10^e ou amputation importante du champ visuel) ;
- des **troubles de l'état de conscience ou le risque d'un malaise brutal** en lien avec une pathologie cardiaque (tels les troubles du rythme ou l'insuffisance coronarienne), une hypoglycémie chez une personne diabétique traitée, une épilepsie ou une somnolence diurne excessive ;
- des **troubles cognitifs** en lien avec une consommation d'alcool, de stupéfiant, d'un médicament pictogramme rouge ou des troubles cognitifs liés à une affection médicale (Alzheimer ou maladies apparentées, accident vasculaire cérébral...) ;
- des **troubles neuromoteurs** (maladie de Parkinson, sclérose en plaques...).

Tout candidat au permis de conduire ou tout conducteur atteint de l'une de ces affections doit **solliciter l'avis d'un médecin agréé** sur son aptitude à conduire. « Le **contrôle médical de l'aptitude à la conduite** consiste en une **évaluation de l'aptitude physique, cognitive et sensorielle** [...] » (article R.226-1 du code de la route).

L'inaptitude à la conduite est une question de pathologie plus que d'âge. Les pathologies sont plus présentes avec l'avancée en âge. 3 % de la population cumule 3 pathologies ou traitements chroniques à 45-64 ans, 8 % à 65-74 ans et 21 % au-delà de 75 ans ; plus encore chez les hommes que chez les femmes².

La difficile décision d'arrêter de conduire

Certains cas sont simples (soudaineté des symptômes incapacitants, solutions alternatives pour se déplacer), d'autres sont plus difficiles (pathologie neuroévolutive, éloignement des services et commerces). Saisi pour un recours pour excès de pouvoir concernant l'arrêté du 28 mars 2022, le Conseil d'État a indiqué que « l'intérêt général d'assurer la sécurité des usagers de la route prime sur l'intérêt particulier d'une personne » (décision du 29 septembre 2023 n°464677, considérant 8).

¹ Arrêté du 28 mars 2022 fixant la liste des affections médicales incompatibles ou compatibles avec ou sans aménagements ou restrictions pour l'obtention, le renouvellement ou le maintien du permis de conduire ou pouvant donner lieu à la délivrance de permis de conduire de durée de validité limitée (refonte).

² DREES, Dossier n° 102 – septembre 2022, état de santé de la population en France ; Enquête Vie Quotidienne et Santé 2021

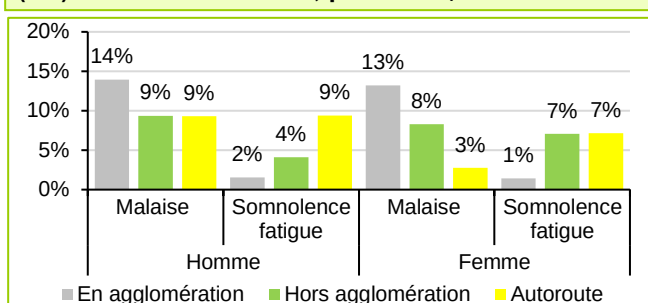
Le questionnaire FACE (Formule pour Apprécier la Consommation d'alcool en Entretien), recommandé par la Haute Autorité de Santé, permet aux professionnels de santé de premier secours d'identifier les consommations d'alcool à risque ou la dépendance chez un patient, afin de proposer une intervention brève adaptée. Le questionnaire CAST (Cannabis) joue le même rôle de repérage précoce pour la consommation problématique de cannabis.

Présumés responsables d'accidents mortels conducteurs de VT avec le facteur « malaise » ou « somnolence / fatigue », selon l'âge et le genre, en 2021-2025

Classe d'âge	Facteur Malaise				Facteur somnol./fatigue			
	H	%PR	F	%PR	H	%PR	F	%PR
18-24 ans	4	0%	5	1%	102	6%	22	6%
25-44 ans	34	2%	16	3%	122	6%	42	7%
45-64 ans	241	18%	49	11%	63	5%	28	6%
65-74 ans	252	39%	58	24%	24	4%	16	7%
75 ans et +	337	35%	91	25%	30	3%	19	5%
Ensemble	868	13%	219	11%	341	5%	127	6%

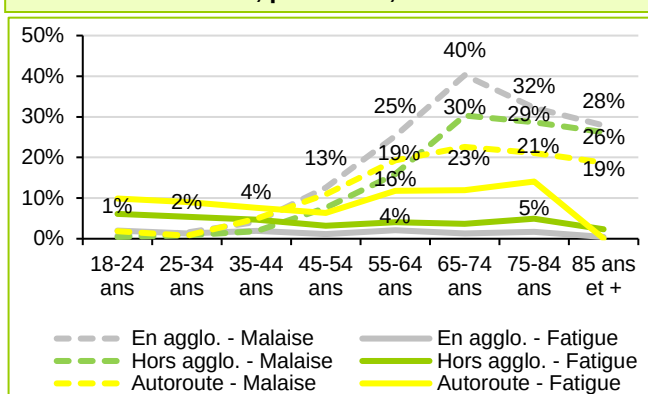
Lecture : sur 5 ans, 18 % des hommes présumés responsables d'accidents mortels avec facteur malaise avaient entre 45 et 64 ans.

Part des facteurs « malaise » ou « somnolence-fatigue » selon le sexe des présumés responsables (PR) d'accidents mortels, par milieu, en 2021-2025



Lecture : en agglomération, 13 % des femmes PR en 2025 le sont dans un accident où le facteur « malaise » est mis en évidence, contre 3 % des femmes PR sur autoroute

Part des facteurs « malaise » ou « somnolence-fatigue » selon l'âge des présumés responsables d'accidents mortels, par milieu, en 2021-2025



Les chiffres clés du sommeil (Santé publique France)

- 1 Français sur 3 dort moins de 6 heures la nuit
- 1 Français sur 5 souffre d'insomnie (13 % des 18-75 ans dont 17 % des femmes et 9 % des hommes ; 40 % des plus de 75 ans)
- 5 % des adultes souffrent d'hypersomnie

Repérer les addictions

En 2025, 36 % des décès routiers en France métropolitaine interviennent dans un accident où un conducteur est positif à l'alcool ou aux stupéfiants.

La prise de médicaments

Entre 2013 et 2022, près de 3 % des accidents¹ seraient dus aux médicaments, essentiellement benzodiazépines et apparentés, certains antalgiques dont les opioïdes. Ce facteur de risque doit être pris en considération. L'incidence d'un médicament sur la capacité à conduire dépend du principe actif et de sa demi-vie, des effets indésirables (sur la vigilance, la coordination, le comportement ou la vision), de la posologie, de la durée du traitement, et des interactions éventuelles avec d'autres médicaments, l'alcool ou les stupéfiants.

Un tiers des médicaments commercialisés présentent des risques pour la conduite. Un pictogramme de couleur jaune, orange ou rouge est apposé sur la boîte, complété d'une mise en garde textuelle. Selon l'ANSM², en 2024, 1 Français sur 4 déclare prendre des médicaments à base de benzodiazépines (47 % de femmes et 53 % d'hommes ; 50 % ont 50 ans ou plus). Depuis l'arrêté du 13 mars 2017, les **benzodiazépines** (hypnotiques et anxiolytiques) sont repérées en niveau de risque 3, avec un pictogramme rouge (conduite automobile formellement déconseillée), car ces médicaments sont à l'origine de la moitié des accidents mortels attribuables aux médicaments. Selon l'ANSM, la consommation de benzodiazépines a fortement augmenté depuis la pandémie de Covid-19.

Fatigue, hypovigilance, malaise

En 2025, le facteur « somnolence-fatigue » est présent dans 4 % des accidents mortels des BAAC avec les parts les plus importantes chez les présumés responsables appartenant aux classes d'âge 55-64 ans et 65-74 ans, circulant sur autoroute.

La fréquence du **facteur « malaise » augmente avec l'âge** et devient importante après 50 ans. En 2025, ce facteur, présent dans **12 % de la mortalité routière**, concerne **40 % des conducteurs de VT tués de plus de 64 ans**.

La **dégradation de la vigilance** peut provenir d'un trajet long et monotone, de privation chronique de sommeil, d'absence de sommeil les 24 h avant de conduire, de la digestion du repas, de la consommation de médicaments, alcool ou stupéfiants. Le syndrome d'apnée du sommeil, pathologie du sommeil la plus fréquente, touche 5 % des adultes³.

¹ CESIR-IV - Combinaison d'Études sur la Santé et l'Insécurité Routière, phase 4, rapport final INSERM, 2024

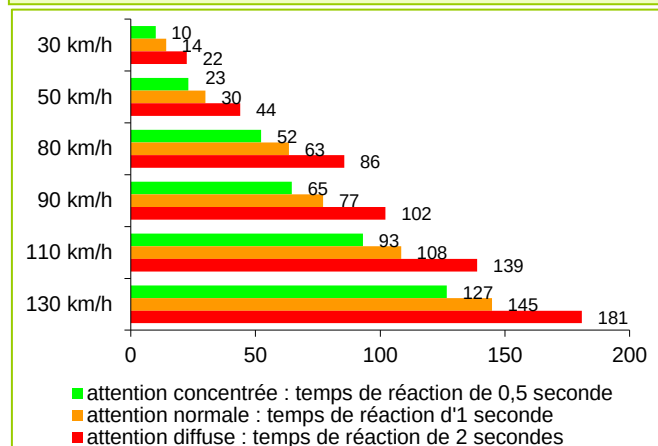
² Consommation des benzodiazépines en France, ANSM, avril 2017.

³ Léger D., Ement P., *Somnolence et risque accidentel*, La Presse Médicale, 2015.

Le défaut d'attention

En 2025, un défaut d'attention (inattention ou usage de téléphone ou de distracteurs technologiques) est relevé chez un conducteur dans 24 % des accidents corporels, représentant 430 personnes décédées en France.

Distance d'arrêt en mètres d'un véhicule de tourisme sur chaussée sèche selon la vitesse et le niveau d'attention du conducteur (hypothèse de décélération : 6 m/s²)

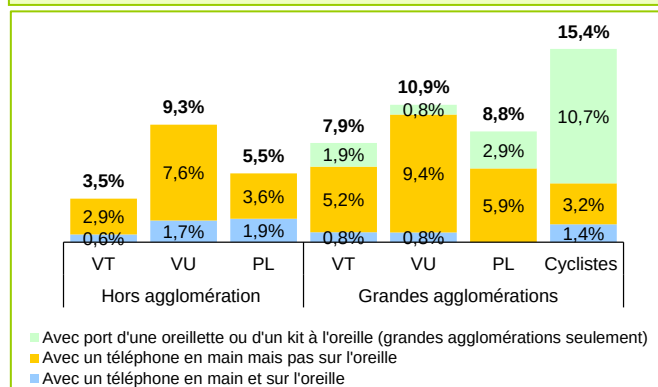


Sources de distraction spécifiques chez les conducteurs

Catégories de distraction	Part de conducteurs
Personne, objet ou évènement extérieurs au véhicule (trafic, piétons, animaux)	29,4%
Ajustement de la radio, cassette, CD	11,4%
Interaction avec les passagers du véhicule (discussion, se retourner vers un enfant à l'arrière)	10,9%
Déplacement d'un objet dans l'habitacle (chien qui s'agite, guêpe, objet tombant sur les pédales)	4,3%
Utilisation d'un objet rapporté dans le véhicule (CD, porte-monnaie, bouteille d'eau)	2,9%
Réglage de la climatisation	2,8%
Manger ou boire	1,7%
Téléphone	1,5%
Fumer	0,9%
Autre distraction	25,6%
Distraction indéfinie	8,6%

Source : Stutts et coll. (2001), étude citée dans le rapport "Défaillances d'attention en conduite", Comité des experts du CNSR, mars 2016.

Utilisation du téléphone selon le type de réseau et d'usagers en 2025³



Le port à l'oreille de tout dispositif susceptible d'émettre du son (écouteurs, oreillettes, casque audio) est interdit en circulation depuis le 1^{er} juillet 2015 pour les usagers au volant ou au guidon.

Conduire exige une attention constante : une prise d'information continue tout au long d'un trajet permet de réduire significativement les risques d'accident. Or, cette attention peut être détournée par des **distracteurs** provenant de l'intérieur ou de l'extérieur du véhicule, qu'ils soient **visuels, manuels, auditifs ou cognitifs**. Ces sollicitations diminuent la capacité du conducteur à détecter les événements de la circulation, à anticiper les situations et à réagir efficacement. L'inattention peut également se manifester par un phénomène de vagabondage mental (« *mind wandering* »), c'est-à-dire lorsque le conducteur est absorbé par ses pensées.

Le risque est d'autant plus marqué chez les **conducteurs novices, dont les ressources attentionnelles sont plus limitées, la gestion du véhicule et de ses commandes mobilisant davantage leur concentration**. Ce déficit d'attention peut s'avérer particulièrement problématique en cas de situations de conduite inhabituelles ou complexes.

Téléphone et oreillettes

Parmi les différents distracteurs, l'utilisation du téléphone constitue l'un des facteurs les plus préoccupants. D'après l'Organisation mondiale de la Santé, **l'utilisation du téléphone au volant multiplie par 4 le risque d'accident**.

Selon l'Université Gustave Eiffel et l'Inserm, un accident corporel sur dix est lié à l'utilisation du téléphone en conduisant¹. Téléphoner avec ou sans kit mains libres conduit au même niveau de risque, de par la composante cognitive et auditive de l'action.

En 2025, **695 360 infractions** ont été relevées pour usage du téléphone ou d'oreillettes au volant, soit une hausse de 6,7 % par rapport à 2024².

Les **observations** réalisées de jour montrent que, dans les **grandes agglomérations**, l'utilisation du téléphone est plus fréquente que celles relevées hors agglomération : parmi les usagers observés, 15,4 % des cyclistes, 10,9 % des conducteurs de véhicules utilitaires (VU), 7,9 % des conducteurs de véhicules de tourisme (VT) et 8,8 % des conducteurs de poids lourds (PL) sont concernés. Chez les conducteurs de VU, le téléphone tenu en main constitue la modalité d'utilisation la plus fréquemment observée³.

En 2025, 37 % des piétons traversant la chaussée utilisent un distracteur. Cette proportion varie selon l'âge : elle concerne 38 % des 12 à 18 ans et 49 % chez les 18 à 35 ans, soit la tranche d'âge la plus exposée. L'utilisation d'un distracteur diminue ensuite avec l'âge (cf. L'accidentalité des piétons, page 95).

¹ Téléphone et sécurité routière, expertise collective, Ifsttar-Inserm, avril 2011.

² Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points, Bilan statistique de l'année 2025, ONISR, 2026

³ Observatoire des comportements – Résultats de l'année 2025, ONISR, 2026.

La ceinture de sécurité

En 2025, sur l'ensemble des tués dans des véhicules où le port de la ceinture est obligatoire, 21 % étaient non ceinturés.

Part des usagers tués sans ceinture parmi ceux dont le port est connu, selon le mode et la place dans le véhicule

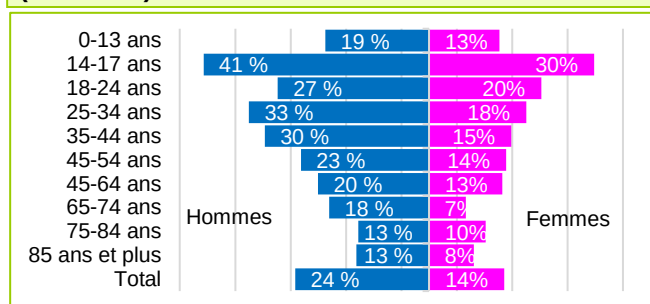
	2021-2025		
	VT	VU	PL
Conducteurs	19 %	28 %	26 %
Passagers	27 %	48 %	62 %
dont passager avant	20 %	44 %	55 %
dont passager arrière	39 %	59 %	ns
Tous usagers	21 %	32 %	29 %

Part des conducteurs de VT tués sans ceinture parmi ceux dont le port est connu, selon le sexe, l'alcoolisation et l'âge

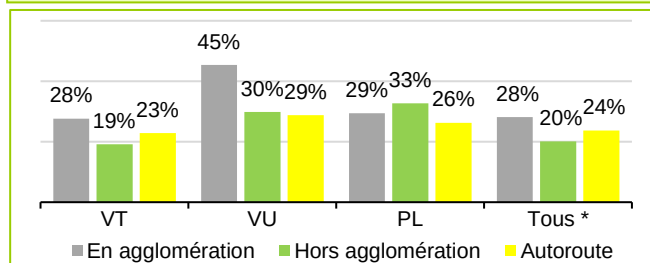
2021 - 2025		Avec alcool	Sans alcool
18-24 ans	Hommes	28 %	15 %
	Femmes	18 %	10 %
25-34 ans	Hommes	39 %	23 %
	Femmes	22 %	11 %
35-64 ans	Hommes	40 %	14 %
	Femmes	34 %	7 %
65 et plus	Hommes	41 %	12 %
	Femmes	15 %	5 %

Italique : effectifs faibles

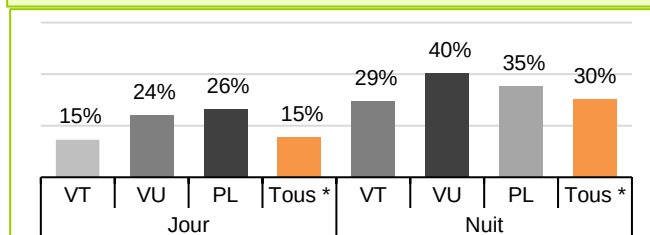
Part des occupants de VT tués sans ceinture parmi ceux dont le port est connu, selon le sexe et l'âge (2021-2025)



Part des tués ne portant pas la ceinture de sécurité par mode selon le milieu (2021-2025)



Part des tués ne portant pas la ceinture de sécurité par mode selon le moment de la journée (2021-2025)



* tous : VT, VU, PL, Autocars et Voiturettes.

Non-port de la ceinture de sécurité

En 1977, près de 2 400 tués ne portaient pas leur ceinture de sécurité. Ce chiffre a été divisé par 8 en près de 50 ans, pour atteindre en 2025 299 tués dans des véhicules de tourisme (VT), véhicules utilitaires (VU), poids lourds (PL), autocars ou voiturettes, qui ne portaient pas leur ceinture de sécurité, soit 21 % des personnes tuées pour lesquelles le port de la ceinture est renseigné.

Sur la période 2021-2025, ce taux est de 21 % pour les usagers de VT, 32 % pour les VU et 29 % pour les PL. Le défaut de port de la ceinture, parmi les cas où celui-ci est renseigné, est particulièrement élevé :

- chez les conducteurs alcoolisés : 36 % des conducteurs tués, contre 12 % quand le conducteur n'est pas alcoolisé ;
- chez les usagers tués de nuit : 30 %, contre 15 % de jour ;
- chez les passagers arrière de VT tués : 39 % contre 20 % pour les passagers avant ;
- chez les jeunes de 14 à 17 ans tués dans les VT : 38 %, dont 41 % pour les garçons de 14-17 ans ;
- chez les enfants de moins de 14 ans tués dans les VT : 16 % n'étaient pas attachés, 19 % chez les garçons.

Les observations de VT en journée montrent un non-port de la ceinture de sécurité marginal aux places avant : 0,5 % hors agglomération (1,3 % en 2024) et 1,7 % en grande agglomération (2,2 % en 2024). À l'arrière en revanche, 6 % des passagers ne sont pas ceinturés sur autoroute et 8 % en grandes agglomérations. Tous réseaux confondus, les VU enregistrent un taux de non-port à l'avant de 3,7 %¹.

La mortalité des enfants de moins de 14 ans en VT a été divisée par plus de 12 entre 1972 et 2025, passant de 457 à 37 tués. Pour autant, le projet OURSE a montré qu'en 2024, près de 2 enfants sur 3 observés étaient mal installés en voiture. De même, 46 % des 100 enfants de moins de 14 ans tués comme passagers de voiture entre 2021 et 2023 étaient mal installés ou dans un dispositif de retenue non adapté².

L'arrêté du 28 juin 1973 a rendu obligatoire, hors agglomération, le port de la ceinture de sécurité pour les occupants placés à l'avant des voitures particulières mises en service au 1^{er} avril 1970. Cette mesure est étendue à l'ensemble du réseau routier à partir de 1979. Fin 1991, le port de la ceinture est généralisé à l'ensemble des passagers, en incluant l'utilisation de système de retenue pour les enfants. En 2002, le défaut de port de ceinture par l'un des usagers du véhicule est sanctionné par une amende de 4^{ème} classe et par un retrait de trois points sur le permis du conducteur. En 2003, l'usage de la ceinture devient obligatoire dans les autocars et poids lourds.

¹ Observatoire des comportements – Résultats de l'année 2025, ONISR, 2026.

² OURSE : Observer sUr les Routes la Sécurité des Enfants, <https://www.preventionroutiere.asso.fr/ourse/>

L'équipement du cycliste et de l'utilisateur d'EDPm

Les équipements obligatoires à vélo

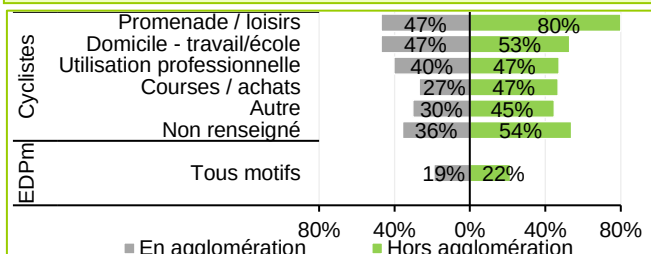
Le vélo doit être muni de deux **freins** (avant et arrière), d'un **feu** avant jaune ou blanc, d'un feu arrière rouge, d'un **avertisseur sonore**, de **catadioptr**es (dispositifs rétro-réfléchissants) rouges à l'arrière, blanches à l'avant, oranges sur les côtés et sur les pédales. De plus, le port d'un vêtement de **haute visibilité** certifié est obligatoire pour le cycliste et son éventuel passager, circulant hors agglomération la nuit, ou lorsque la visibilité est insuffisante. Enfin, le port du **casque** est obligatoire depuis 2017 pour les enfants de moins de 12 ans.

Les équipements obligatoires en EDPm

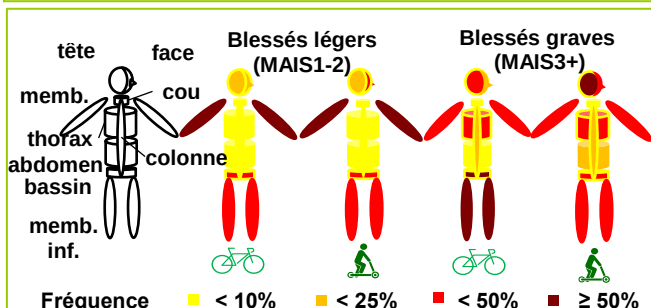
L'EDPm doit être muni de feux de position avant et arrière, de dispositifs rétro-réfléchissants (catadioptr

es), d'un système de freinage et d'un avertisseur sonore. De plus, le port d'un vêtement ou d'un équipement rétro-réfléchissant est obligatoire de nuit, ou de jour par visibilité insuffisante. Enfin, la circulation des EDPm n'est **pas autorisée hors agglomération, sauf** sur les voies vertes et les routes de VMA inférieure ou égale à 80 km/h quand l'autorité de police l'a spécifiquement autorisée. Le port du casque est alors obligatoire.

Taux de port de casque parmi les victimes cyclistes selon le motif de déplacement entre 2023 et 2025



Localisation des lésions légères et graves chez les victimes en vélo et EDPm



Source : Registre du Rhône, 2018-2022

Une étude de l'Université de Lyon⁵ montre que les traumatismes crâniens (TC) liés aux EDPm sont en forte hausse depuis 2021. Les victimes sont souvent jeunes et ne portaient pas de casque, ce qui fait que **le profil de gravité de leurs traumatismes crâniens est comparable à celui des accidents de moto**. Lors du suivi, près d'un tiers des victimes souffrait de handicap persistant.

Protection apportée par le casque

Plusieurs études démontrent l'efficacité liée au port du casque, permettant de réduire le risque de fracture crânienne¹ chez les cyclistes et usagers d'EDPm, ainsi que la mortalité dans les pays qui le réglementent pour certains usagers et usages². Une méta-analyse³ incluant une étude française et basée sur un échantillon de plus de 16 000 cyclistes révèle que le port du casque réduit le risque de blessure grave à la tête de 69 % et de 33 % à la face, sans mettre en évidence d'effet délétère sur le cou.

En 2025, le taux de port du casque⁴ dans les grandes agglomérations était de 40 % en semaine et le week-end, contre respectivement 17 % et 28 % en 2016.

Port du casque dans les accidents

En 2025, lorsque l'information est connue, **43 % des cyclistes** tués enregistrés dans le BAAC **ne portaient pas de casque** (98 sur 226). Cette part est près de deux fois plus élevée chez les usagers d'EDPm, avec 81 % des tués non protégés par le casque (60 sur 74). Parmi les cyclistes non casqués, deux tués avaient moins de 12 ans.

Entre 2023 et 2025, le casque était porté par 48 % des cyclistes victimes (tués et blessés), et 19 % des victimes en EDPm. Il est relativement similaire entre victimes femmes et hommes, avec respectivement 45 % et 49 % chez les cyclistes, et 20 % et 19 % pour les usagers d'EDPm. Le taux est en revanche variable selon l'âge : parmi les cyclistes, 32 % des victimes âgées de moins de 24 ans avaient un casque, contre 59 % chez les plus de 45 ans (respectivement 14 % et 31 % pour les usagers d'EDPm). Chez les cyclistes victimes, le port du casque est le plus répandu lors des sorties de promenade ou de loisirs hors agglomération (80 %).

Gilet rétro-réfléchissant

Entre 2023 et 2025, 89 sur 102 tués cyclistes la nuit pour lesquels l'information est connue, et 85 sur 91 tués en EDPm, ne portaient pas de gilet réfléchissant.

Localisation des lésions

Chez les cyclistes et les usagers d'EDPm, les lésions sont à plus de 50 % situées sur les membres supérieurs et de 40 % sur les membres inférieurs. Les cyclistes gravement blessés présentent des lésions principalement localisées sur les membres inférieurs (51 %), au thorax (35 %) et à la tête (31 %). En EDPm elles sont surtout localisées à la tête (57 %), puis aux membres inférieurs (38 %) et enfin au thorax (29 %).

¹ C. Deck, R. Willinger, N. Bourdet, *Traumatismes Crâniens et Protection des Usagers Vulnérables*, Université de Strasbourg, CNRS, 2020
² <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/131rtadReport.pdf>

³ Olivier J. and Creighton P., *Bicycle injuries and helmet use: a systematic review and meta-analysis*. International Journal of Epidemiology. 2017;248-292. doi: 10.1093/ije/dyw153

⁴ Observatoire des comportements – Résultats de l'année 2025, ONISR, 2026.

⁵ P. Petit et al., *Electric-Scooters: An Emerging Source of High-Severity Pediatric Head Trauma*, Université de Lyon, Neurosurgery, 2026

L'équipement en deux-roues motorisé

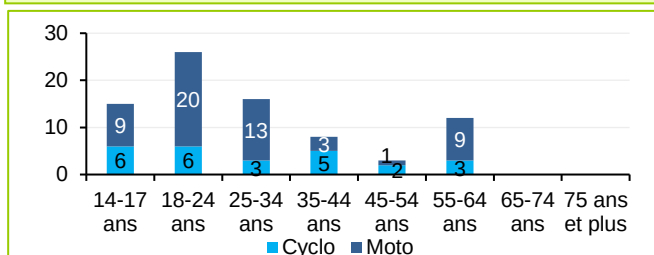
Les équipements obligatoires pour les usagers de 2RM

Le port du **casque** a été rendu progressivement obligatoire pour les conducteurs de 2RM, d'abord par un arrêté de 1961 pour les conducteurs de motocyclette (125 cm³ et plus) circulant hors agglomération. Puis, l'obligation du port du casque homologué est généralisée en 1973 pour tous les motocyclistes et sur tous les réseaux. Pour les cyclomotoristes, le casque est d'abord rendu obligatoire hors agglomération en 1976, puis généralisé à l'ensemble des réseaux depuis 1980.

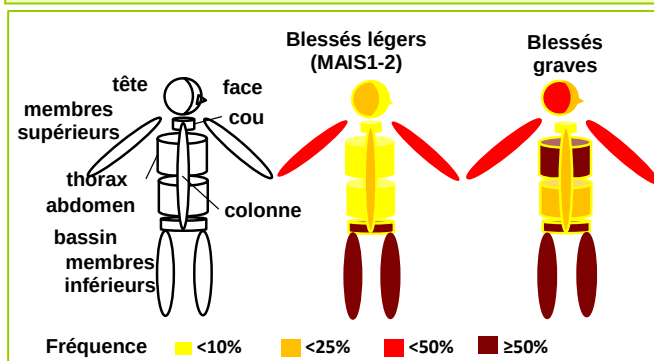
Pour renforcer la **visibilité** des usagers de 2RM, les casques homologués doivent être munis de stickers rétro-réfléchissants depuis 1995. De plus, les 2RM ont obligation de circuler avec leurs feux de croisement ou de circulation diurnes allumés (art. R416-17 du code de la route). En cas d'arrêt d'urgence, ils doivent détenir un **gilet** de haute visibilité depuis le 1^{er} janvier 2016.

Depuis 2016, le port des **gants** de motocyclisme certifiés CE est obligatoire pour les usagers de 2RM afin de limiter les blessures en cas de chute.

Nombre de tués en 2RM non casqués selon l'âge entre 2023 et 2025



Localisation des lésions légères et graves chez les victimes en 2RM



Source : Registre du Rhône, 2018-2022

Les lésions, toutes gravités confondues, des victimes en 2RM se situent principalement sur les membres inférieurs (à plus de 60 %). Elles sont localisées à plus 40 % sur les membres supérieurs. Chez les blessés graves MAIS3+, 51 % des lésions concernent le thorax.

Port du casque en 2RM

En 2025, près de 6 % des victimes cyclomotoristes n'étaient pas casquées, soit 13 tués et 204 blessés (données BAAC). Ce taux est de 3 % pour les motocyclistes, soit 23 tués et 303 blessés. Entre 2023 et 2025, 60 % des tués non casqués à moto ont entre 18 et 34 ans, alors qu'ils ne représentent que 37 % des tués à moto (port du casque connu).

Au cours de la période 2023-2025, les victimes mentionnées comme non casquées en cyclomoteur sont d'abord en Île-de-France (29 %), Pays de la Loire (11 %) et AURA (10 %). En moto, elles sont surtout en Île-de-France (43 %) et en PACA (13 %).

Une étude, menée à partir des données du registre du Rhône, confirme l'efficacité du casque en termes de protection en cas d'accident, et souligne que les lésions à la tête restent une cause majeure de séquelles graves et de décès¹ (voir pages 17 et 18).

En 2025, le casque intégral est majoritairement utilisé par les cyclomotoristes (78 %) et les usagers de motocyclettes lourdes (75 %). En revanche, son usage connaît une baisse notable chez les usagers de motocyclettes légères par rapport à 2023 (58 %)².

Vêtements de protection

Le taux de port des **gants** est quant à lui plus faible chez les cyclomotoristes (90 %) que chez les motocyclistes (respectivement 94 et 97 % pour les motocyclettes légères et lourdes) en 2025.

Outre les équipements obligatoires, la DSR recommande de porter les équipements certifiés CE : **blouson** ou veste à manches longues, **pantalon** ou combinaison, **bottes** ou chaussures montantes. Le port de bottes ou de chaussures montantes renforcées divise par 2,3 le risque de fracture à la cheville ou au pied³. Les **dorsales** protègent en cas de choc à plat dos sur une « épine ».

En 2025, d'après l'étude KANTAR, le blouson est largement porté par les usagers de motocyclettes lourdes (91 %) et, dans une moindre mesure, par les usagers de motocyclettes légères (64 %). Seuls 33 % des cyclomotoristes en sont équipés.

L'**airbag** motocycliste assure quant à lui une protection plus globale sur l'ensemble des parties vitales tronc/thorax/abdomen, avec une efficacité accrue en cas de glissière avec lisse moto. Seules 2 % des victimes en 2RM pour lesquels l'information est connue (2,8 % pour les motocyclistes) portaient un airbag. Ceci peut refléter un niveau grandissant de protection de l'airbag, sa diffusion chez les usagers 2RM étant passée de 1 % en 2019 à 8 % en 2025.

¹ Coquillat A. et al., Bilans lésionnels subis par les usagers de deux-roues motorisés, SECU2RM, IFSTTAR, UCB Lyon1, juillet 2016

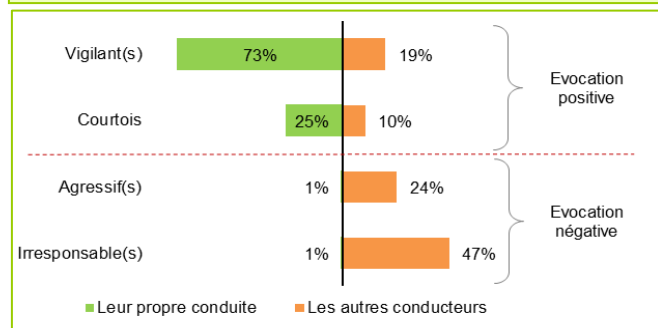
² Enquête Parc Auto/2RM 2025, KANTAR, 2026

³ Wu, D. et al., 2019. Effectiveness of protective clothing for motorized 2-wheeler riders. Traffic Inj. Prev. 20 2, 196–203. doi:10.1080/15389588.2018.1545090

Les comportements déclarés des conducteurs

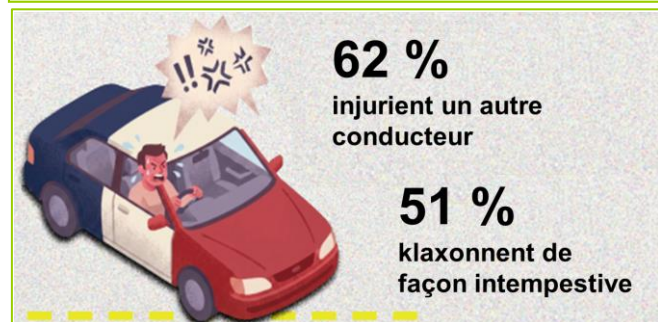
Plusieurs sondages d'opinion permettent de mesurer la perception des usagers, leurs attitudes et comportement sur la route, afin de mieux cibler les actions et d'élaborer des campagnes de prévention adaptées.

Adjectifs choisis pour qualifier son comportement au volant et celui des autres usagers sur la route



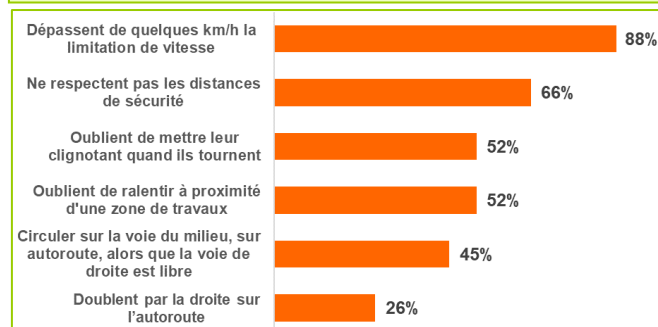
Source : 16^e baromètre de la conduite responsable, Vinci Autoroutes

Principales incivilités mentionnées par les automobilistes



Source : 16^e baromètre de la conduite responsable, Vinci Autoroutes

Comportements à risque déclarés par les automobilistes



Source : 16^e baromètre de la conduite responsable, Vinci Autoroute

Part des conducteurs utilisant leur smartphone au volant et principaux usages



Source : infographie du Baromètre 2025 d'AXA Prévention

Les incivilités des autres usagers génératrices de tensions

Selon le 16^e baromètre de la conduite responsable de la Fondation VINCI Autoroutes, 87 % des conducteurs Français déclarent avoir peur du comportement agressif des autres conducteurs.

Ainsi, 71 % des conducteurs mentionnent un adjectif négatif pour décrire le comportement des autres usagers de la route, qui sont considérés comme irresponsables (47%) et agressifs (24 %). À l'inverse, les conducteurs sont plus cléments pour décrire leurs propres attitudes au volant : ils se considèrent vigilants (73 %) ou encore courtois (25 %).

Mais les conducteurs oublient qu'ils s'affranchissent eux-mêmes des règles de sécurité

Pourtant si les conducteurs sont convaincus d'être exemplaires au volant, la majorité d'entre eux participe largement à entretenir un climat tendu sur les routes : 62 % reconnaissent injurier d'autres conducteurs ; 51 % klaxonnent de façon intempestive et 29 % « collent » délibérément le véhicule d'un conducteur qui les énerve. De plus, 13 % admettent qu'il leur est déjà arrivé de descendre de leur véhicule pour s'expliquer avec un autre usager.

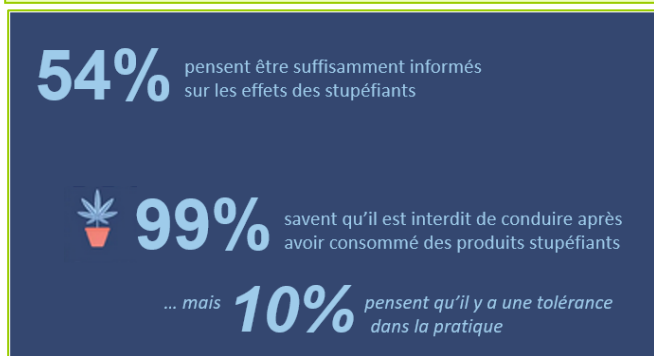
Une large majorité des conducteurs a tendance à s'affranchir des règles du code de la route ou à s'autoriser des accommodements. Ainsi, 88 % des conducteurs déclarent dépasser de quelques kilomètres/heure la limitation de vitesse indiquée, 66 % ne respectent pas les distances de sécurité, 52 % oublient de mettre leur clignotant quand ils tournent ou changent de direction, et 26 % doublent par la droite sur l'autoroute.

Des automobilistes de moins en moins vigilants

Les conducteurs sont conscients qu'une attention constante est nécessaire au volant, pourtant 81 % reconnaissent qu'il leur arrive de détourner le regard de la route plus de 2 secondes lorsqu'ils sont au volant. Selon le Baromètre AXA Prévention sur le comportement des Français sur la route, 85 % des automobilistes déclarent utiliser leur smartphone ou programmer leur GPS au volant. Dans le détail, 70 % des automobilistes téléphonent au volant, 33 % consultent ou envoient des SMS ou des mails en conduisant et 25 % consultent les notifications.

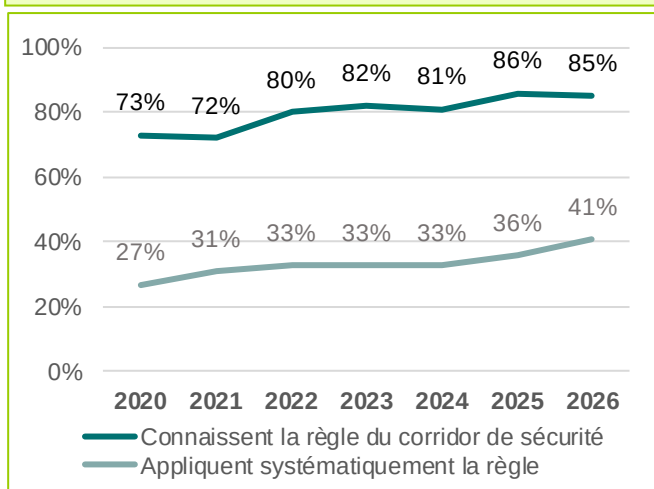
Autres comportements inquiétants, plus de la moitié des conducteurs (55 %) disent prendre le volant ou continuer de conduire alors qu'ils sont fatigués. Plus d'un tiers des automobilistes (36 %) conduisent sur de longs trajets sans arrêt pendant 4 ou 5 heures.

Part de Français informés des effets des stupéfiants et de leur interdiction au volant



Source : Baromètre 2025 d'AXA Prévention

Évolution de la connaissance et du respect de la règle du corridor de sécurité



Source : 16e baromètre de la conduite responsable, Vinci Autoroutes

L'enquête Ipsos, pour la Fondation VINCI Autoroutes, sur la consommation de **protoxyde d'azote** montre que **32 % des Français se disent peu ou pas informés** sur ce sujet, et en particulier les moins de 35 ans, qui sont plus nombreux à déclarer « mal connaître » ou « ne pas connaître du tout » cette pratique (37 %). Pourtant, ce sont ces mêmes jeunes qui consomment du protoxyde : **10 % reconnaissent en consommer occasionnellement** lors de soirées entre amis.

Une part non négligeable de Français, et en particulier des jeunes, ne mesure pas la dangerosité d'une conduite sous l'empire du protoxyde, dit « gaz hilarant ». Ainsi, 9 % des 16-34 ans considèrent qu'en prendre en conduisant n'est pas dangereux.

Cette faible conscience des risques de la part des jeunes de cette tranche d'âge se traduit par des comportements à risque : **6 % des moins de 25 ans ont déjà consommé du protoxyde avant de prendre le volant, ou en conduisant.**

Stupéfiants : manque d'information et sous-estimation des risques

Le Baromètre Axa Prévention révèle que 7 % des usagers de la route reconnaissent avoir déjà conduit après avoir consommé des substances psychoactives (cannabis, cocaïne, amphétamines, ecstasy, LSD). Cette part est encore plus importante chez les 18-34 ans (12 %). Plus d'un répondant sur cinq déclare connaître au moins une personne ayant déjà conduit sous l'influence de la drogue. Parmi ces consommateurs, 40 % estiment que ces substances peuvent avoir un effet positif sur leur conduite et leur vigilance au volant. Cette affirmation fallacieuse est confirmée par l'étude qui souligne que seuls 54% des Français pensent être suffisamment informés sur les effets des stupéfiants.

Si la grande majorité des Français sont conscients des effets négatifs des stupéfiants au volant (95 %) et savent qu'il est interdit de conduire après avoir consommé des produits stupéfiants (99 %), 10 % des Français pensent toutefois que dans la pratique, il y a une certaine tolérance.

La ceinture de sécurité, un réflexe bien ancré, sauf à l'arrière

Aujourd'hui en France, boucler sa ceinture de sécurité est presque devenu un réflexe. C'est ce que déclarent 96 % des Français, 83 % disant même vérifier que les autres passagers sont bien attachés. Le port de la ceinture de sécurité est désormais largement acquis (95 % sont favorables à l'obligation du port de la ceinture). Mais cette mesure a été longtemps débattue et contestée dans les années 70, la ceinture étant alors perçue comme contraignante, surtout lors des trajets courts. Ainsi, en 1979, seuls 65 % des Français se déclaraient favorables à l'obligation du port de la ceinture.

Toutefois, si 91 % des conducteurs déclarent la porter systématiquement, seul 79 % des Français disent la porter systématiquement à l'arrière, et 13 % reconnaissent ne pas toujours l'attacher sur les trajets courts. Ces comportements déclarés sont conformes aux comportements observés (cf. Les indicateurs clés de performance, p123).

La règle du corridor de sécurité mieux connue, mais une application encore minoritaire

La règle du corridor de sécurité est de plus en plus connue par les automobilistes, 85 % des conducteurs déclarent connaître la règle du corridor de sécurité (+ 12 points en 6 ans). Pourtant, ils sont encore 59 % à ne pas l'appliquer systématiquement (- 14 points en 6 ans). De même, 52 % des conducteurs oublient de ralentir à proximité d'une zone de travaux.

Les infractions

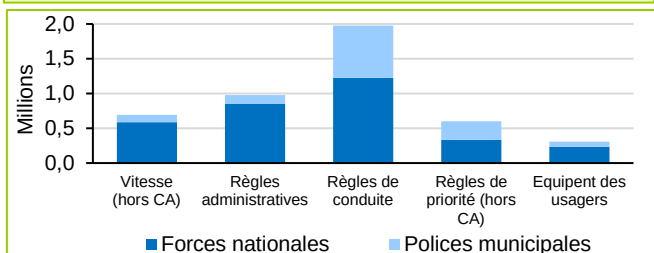
En 2025, 28,9 millions d'infractions au code de la route (en hausse de +4,9 % par rapport à 2024) sont relevées par les forces de l'ordre nationales (FO), le contrôle automatisé (CA) et les polices municipales (PM).

Nombre d'infractions en 2025 et évolution 2024-2025

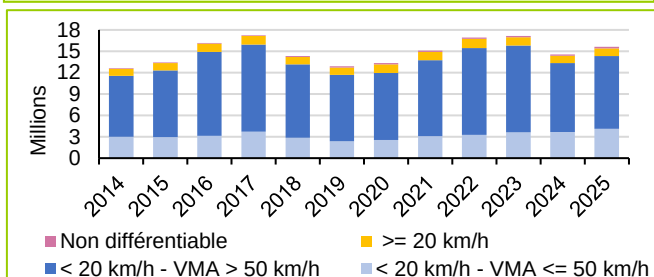
	Délits		Contraventions	
Vitesse	166	-5%	15 635 673	+7%
Stationnement dangereux			7 663 117	+1%
Règles administratives*	546 488	+13%	975 901	-6%
Règles de conduite			1 977 490	-0%
Règles de priorité			872 247	+22%
Équipement des utilisateurs			309 093	+4%
Délit de fuite après un accident	234 283	-1%		
Eclairage et état des véhicules			187 341	+9%
Alcoolémie	119 048	+5%	37 324	+1%
Stupéfiants	134 011	+2%		
Alcool et stupéfiants	17 183	+4%		
Dépassement			82 123	+6%
Transport routier	2 910	-24%	36 927	+24%
Refus et entraves au contrôle	29 677	+8%		
Blessures involontaires	22 177	+7%		
Blessures routières	10 948	-2%		
Homicide involontaire	1 001	-10%		
Homicide routier	968	+11%		
Autres	5 620	+20%	8 337	-1%
Total	1 124 480	+7%	27 785 573	+5%

* Défaut de permis, non-assurance et fausses plaques pour les délits.

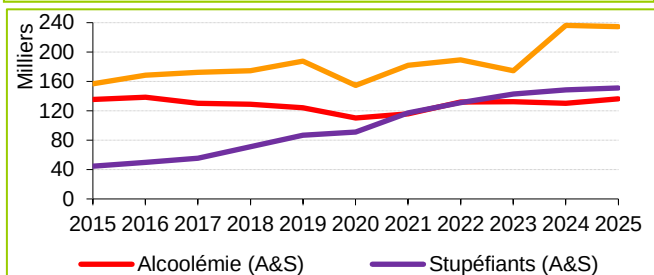
Répartition des contraventions hors stationnement entre forces nationales et polices municipales



Évolution des infractions à la vitesse



Évolution des délits liés à l'alcoolémie, aux stupéfiants et des délits de fuite après un accident



Source : Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points, Bilan statistique de l'année 2025, ONISR, 2026. A&S : les délits « Alcool et stupéfiants » ajoutés aux délits « Alcoolémie » et aux délits « Stupéfiants » (données disponibles à partir de 2015).

Infractions – y/c polices municipales

En 2025, 1,1 million de délits (+ 6,9 % par rapport à 2024, 2 fois plus qu'en 2017) et 27,8 millions de contraventions (hausse de + 4,8 % par rapport à 2024 et - 4,3% par rapport à 2017) sont relevés. La hausse s'explique principalement par la hausse des contraventions « vitesse » relevées par CA (+ 1 million, soit + 7,4 % par rapport à 2024).

Au total, 54 % des infractions concernent la **vitesse** (15,6 millions d'infractions), dont 166 délits. Les infractions de **stationnement dangereux** représentent 27 % du total (7,7 millions).

Les infractions rattachées aux **règles administratives** représentent 5,3 % des infractions (1,5 million d'infractions). Depuis 2018, une partie des délits a fait l'objet d'**amendes forfaitaires délictuelles** (AFD) : en 2025, on note 237 945 AFD sur les 321 183 délits pour non assurance, et 43 967 AFD parmi les 102 921 délits pour défaut de permis.

Les infractions contraventionnelles aux **règles de conduite** représentent 6,8 % des infractions (2 millions d'infractions, dont 627 591 pour usage du **téléphone portable** et 67 769 pour port d'oreillettes).

Parmi les cas d'infractions moins courantes :

- 872 247 non délictuelles sont relatives aux **règles de priorité**, dont 272 152 infractions « franchissements de feux rouges » relevées par CA et 188 375 infractions pour non-respect du « stop » ;
- 309 093 non délictuelles pour défaut de port d'équipements, dont 159 977 pour **défaut de port de la ceinture**. Chez les 2RM, on en relève 35 263 pour **défaut de port du casque** et 63 739 pour **défaut de port de gants** ;
- 187 340 concernent l'**état des véhicules** ;
- 173 555 infractions concernent la conduite avec **alcoolémie**, dont 136 231 délits (y/c 17 183 délits pour conduite avec alcool et stupéfiant).

Il y a eu 234 283 **délits de fuite** (+ 36 % par rapport à 2017), 151 194 délits pour usage de **stupéfiants** (y/c alcool) (2,7 fois plus qu'en 2017), et 29 677 délits pour **refus et entrave** (+ 6,2 % par rapport à 2017).

Contrôles alcool et stupéfiants

Parmi les 8,8 millions de dépistages d'alcool réalisés en 2025 (2,9 % positifs), 98 % l'ont été dans le cadre de contrôles préventifs (à l'initiative des forces de l'ordre) ou lors d'infractions (2,7 % positifs). Des dépistages ont également été réalisés post-accident : 78 268 après un accident corporel ou mortel (9,1 % positif), et 110 769 après un accident matériel (10,2 % positif).

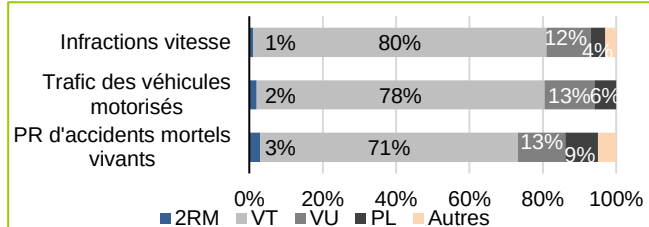
Parmi les 1,5 million de dépistages de stupéfiants réalisés en 2025 (8,8 % positifs), 92 % l'ont été dans le cadre de contrôles préventifs ou lors d'infractions (9,2 % positifs). Enfin, des dépistages ont été faits post-accidents : 58 770 après un accident corporel ou mortel (5,8 % positifs), et 65 732 après un accident matériel (4,6 % positifs).

Contrôle automatisé : nombre de radars fixes

Radars	CA vitesse fixe	CA vitesse autonome (chantier)	CA franchissement (feux rouges et passages à niveau)
2023	2 591	330	715
2024	2 708	396	717
2025	2 708	474	703

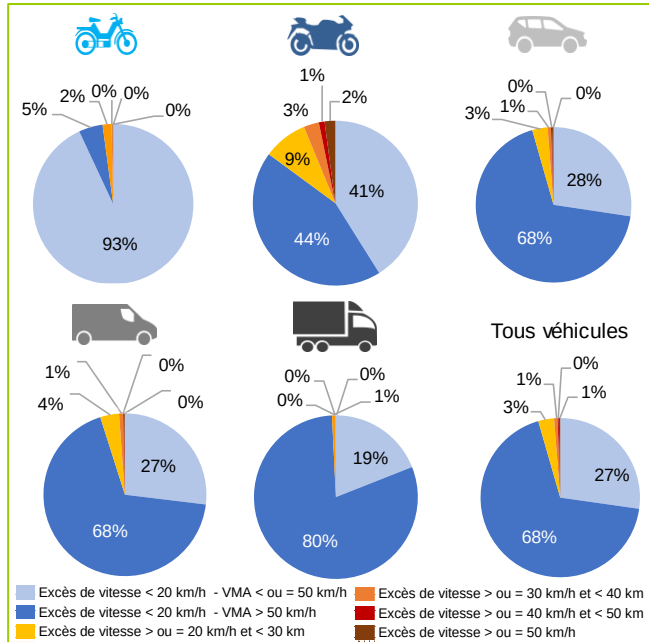
Source : DSR-DCA, effectifs posés au 31 décembre

Répartition des contraventions, du trafic et des PR d'accidents mortels par type de véhicule en 2025



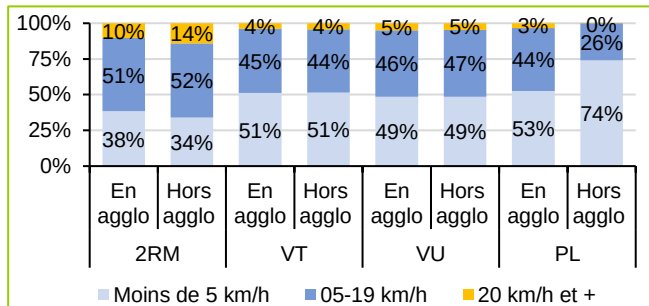
Source : Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points, Bilan statistique de l'année 2025, ONISR, 2026
Trafic des véhicules, MTE-SDES – données 2025 provisoires

Infractions vitesse selon la valeur de l'excès, pour certains modes de déplacement en 2025



Source : Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points, Bilan statistique de l'année 2025, ONISR, 2026.

Répartition des infractions vitesse par tranche d'excès, par milieu routier, en 2025



Le contrôle automatisé

En 2025, le contrôle automatisé a émis 15,2 millions d'avis de contraventions, dont plus de 14,9 millions pour des excès de vitesse et 272 152 pour le non-respect de l'arrêt à un feu rouge.

Parmi les 2 708 radars fixes « vitesse », 14 % sont sur autoroutes, 80 % sur routes nationales ou départementales et 6 % sur voies communales. 90 voitures radars parcourent les routes : 15 conduites par des forces de l'ordre et 75 par des opérateurs suivant des itinéraires prédéfinis (sur 86 départements). Les forces de l'ordre nationales disposent aussi de 100 radars embarqués « débarquables ».

En 2025, le taux de disponibilité des équipements est de 77 % contre 81 % en 2024.

Infractions en lien avec la vitesse

En 2025, avec près de 12 M d'infractions, les véhicules de tourisme (VT) représentent 80 % des infractions « vitesse » relevées par le CA, une part équivalente à la part représentée par les VT dans le trafic motorisé (78 %). Seulement 71 % des présumés responsables (PR) d'accidents mortels survivant conduisent un VT. Les véhicules utilitaires (VU) forment le deuxième effectif le plus important : plus de 1,7 million d'infractions, soit 12 % des infractions relevées par le CA. C'est inférieur à la part des VU dans le trafic (13 %) et à celle des PR d'accidents mortels survivant (13 %).

Avec 0,6 million de contraventions, les poids lourds (PL) comptent pour 4 % des infractions vitesse relevées par le CA, alors qu'ils représentent 6 % du trafic et 9 % des PR survivants.

Les deux-roues motorisés (2RM) représentent 3 % des PR vivants mais ne représentent que 2 % du trafic avec 1 % des infractions « vitesse » relevées par le CA. La surreprésentation des PR vivants conducteurs de 2RM est aussi due à leur comportement à risque et à la forte vulnérabilité de leur passager non protégé en cas d'accidents.

Les 2RM se différencient des autres véhicules : en effet, la part des excès de vitesse inférieurs à 20 km/h lorsque la VMA est inférieure ou égale à 50 km/h est plus importante pour les cyclomoteuristes (93 %) et les motocyclistes (41 %) que pour l'ensemble des véhicules (27 %). Les motocyclistes sont par ailleurs surreprésentés sur les excès de vitesse pour chaque tranche au-delà de 20 km/h au-dessus de la VMA.

La répartition des infractions vitesse selon la tranche d'excès de vitesse est différente selon le type de véhicules et le réseau routier. La part des excès de vitesse inférieurs à 5 km/h est très importante sur les routes hors agglomération pour les PL (74 %), contrairement aux 2RM (34 %). Pour les VT et les VU les parts des excès de vitesse inférieurs à 5 km/h sont les mêmes quel que soit le réseau routier.

Données : Forces de l'ordre (délits et C5) et ANTAI (PVe et CA).

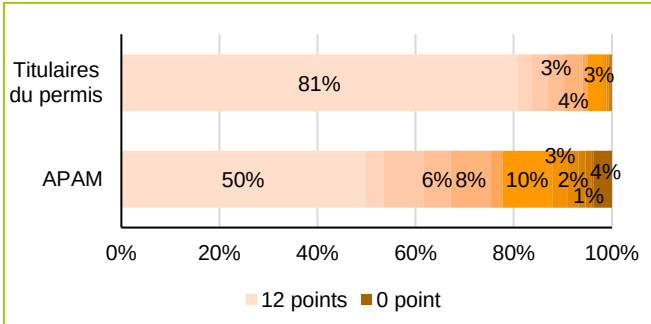
Le permis à points

En 2025, 10,5 millions de points ont été retirés.

	2023	2024	2025
Infractions traitées	12 098 682	6 264 863	5 905 697
Points retirés	15 766 851	11 740 371	10 525 431
Nombre de permis au solde nul	54 692	47 916	44 651
Dont permis probatoires au solde nul	11 531	14 230	12 724
Capital initial rétabli après 2 ou 3 ans	5 903 163	7 833 624	9 893 993
Récupération d'un point au bout de 6 mois / 1 an *	6 574 960	6 872 238	4 059 820

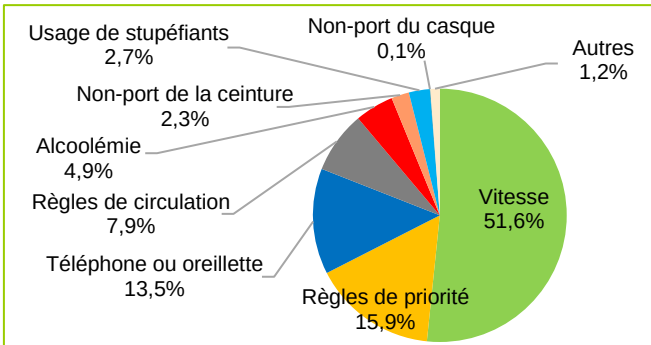
* sans nouvelle infraction entraînant un retrait de 1 point.
Source : Les infractions au code de la route, l'impact sur le permis à points - Bilan 2025, ONISR, 2026.

Comparaison entre le nombre de points détenus par les auteurs présumés d'accident mortel (APAM) et le nombre de points de l'ensemble des conducteurs



Source : Les infractions au code de la route, l'impact sur le permis à points - Bilan 2025, ONISR, 2026.

Répartition du nombre de points retirés par famille



Source : Les infractions au code de la route, l'impact sur le permis à points - Bilan 2025, ONISR, 2026.

Délai lors du retrait de points :

Les points sont retirés plusieurs mois après les ou l'infraction(s) constatée(s) : pour les contraventions, au paiement de la contravention ou lorsque tous les recours administratifs sont épuisés ; pour les délits, lorsque le jugement est prononcé.

Infractions cumulées :

Suite à une ou plusieurs infractions au Code de la route, il est possible de perdre au maximum 8 points. Depuis juillet 2025, une exception prévoit un retrait de 9 points en cas de combinaison d'une infraction alcool et de stupéfiants.

En 2025, ont été retirés :

- 5,4 M de points pour excès de vitesse (- 4,2 % par rapport à 2024 en raison des excès de vitesse inférieurs à 5 km/h qui n'entraînent plus de retraits de points depuis le 1^{er} janvier 2024) ;
- 1,7 M pour non-respect des priorités ;
- 1,4 M pour usage du téléphone/d'oreillettes ;
- 831 000 pour des règles de circulation ;
- 519 000 pour de l'alcoolémie (l'alcoolémie contraventionnelle et délictuelle) ;
- 280 000 pour l'usage de stupéfiants ;
- 238 000 pour non-port de la ceinture de sécurité.

Les infractions à **1 point** représentent 37 % des points retirés et celles à **6 points**, 9 %.

En 2025, 81 % des conducteurs ont toujours 12 points sur leur permis mais seuls 50 % des auteurs présumés d'accidents mortels (APAM) disposent encore de ces 12 points sur leur permis.

Nombre de points retirés

Les hommes sont concernés par plus des deux tiers (68 %) des points retirés : près de 7,2 millions de points sur un total de 10,5 millions de points. Cette part d'hommes s'accroît pour des points retirés suite à des infractions pour conduite sans permis (91 % de conducteurs), pour entraves et délits de fuite (92 % de conducteurs) et pour conduite avec usage de stupéfiants (89 % de conducteurs). A l'inverse, chez les femmes, la plus grande part de points retirés est liée aux infractions aux règles de priorité, avec 37 % de conductrices concernées.

Permis de conduire invalidés pour solde de points nul

En 2025, 44 651 permis ont été invalidés pour défaut de points. La part des hommes atteint 84 %, soit 37 681 permis invalidés, qui reflète la commission d'infractions plus graves ou réitérées par les hommes.

Restitution de points

En 2025, 9,9 millions de conducteurs ont vu le rétablissement de leur capital initial de 12 points après 2 ou 3 ans sans nouvelles infractions (58 % d'hommes). Un total de 4 millions de conducteurs a récupéré un point au terme de 6 mois sans nouvelle infraction (65 % d'hommes).

En 2025, 25 382 stages ont été organisés au profit de 327 928 stagiaires : 302 997 stagiaires pour des reconstitutions du capital de points (stages dits « permis à points ») et 24 931 stagiaires d'alternatives aux poursuites judiciaires ou en composition pénale (dits « justice »).

En 2025, 1,1 million de permis de conduire ont été délivrés en France (y/c outre-mer) :

- 964 437 **permis B** ;
- 3 860 **permis A1** ;
- 129 626 **permis A2**.

Les condamnations

Cette synthèse est basée sur les données provisoires 2024 fournies par le Ministère de la Justice.

Synthèse des affaires traitées par le parquet en 2024

	Ensemble	dont circulation routière (CR)	Part CR
Auteurs	1 940 006	447 773	23%
Infractions	928 671	336 424	36%
Condamnations	559 444	231 020	41%
dont crimes	3 127	0	0%
dont délits	526 576	215 327	41%
dont Contrav ^o Classe 5	29 741	15 693	53%
Peines	559 444	231 020	41%
dont emprisonnement	252 809	51 967	21%
ferme	86 438	17 353	20%
avec sursis partiel	34 619	4 552	13%
avec sursis total	131 752	30 062	23%
dont DDSE* peine	852	402	47%
dont amende	201 330	129 095	64%

DDSE : Détention à domicile sous surveillance électronique

Source : Ministère de la Justice, SG, SSER, fichier statistique du Casier judiciaire national des personnes physiques. Champ : France

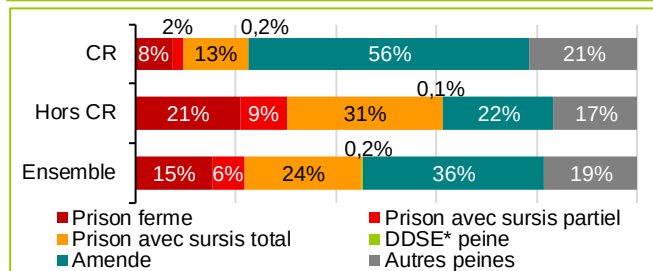
Durée moyenne de la procédure en 2024

Infractions	Délais en mois
Ensemble	13,5
Délits Circulation routière (CR)	8,5
Conduite en état alcoolique	7,5
Délit de fuite	14,2
Refus d'obtempérer	8,0
Refus de vérification alcool et/ou stupéfiants	8,2
Conduite malgré suspension du permis	8,3
Défaut de plaques ou fausses plaques	11,0
Conduite sans permis	9,5
Conduite en ayant fait l'usage de stupéfiant	8,5
Défaut d'assurance	11,7
Autres infractions à la circulation routière	13,0
Tous Homicides Involontaires (HI)	31,6
dont HI par conducteur	24,3
dont HI par conducteur en état alcoolique	24,2
Toutes Blessures Involontaires (BI)	17,2
dont BI par conducteur	17,3
dont BI par cond. en état alcoolique avec ITT* ≤ 3mois	12,4
dont BI par cond. en état alcoolique avec ITT* > 3mois	19,1

ITT : Interruption totale de travail

Source : Ministère de la Justice, SG, SSER, fichier statistique du Casier judiciaire national des personnes physiques. Champ : France

Répartition des peines selon le type, en distinguant les infractions routières des autres, en 2024



CR : Circulation routière

Sources : Ministère de la Justice, SG, SSER, fichier statistique du Casier judiciaire national des personnes physiques. Champ : France

Les auteurs-affaires dans les infractions routières (parquet)

447 773 auteurs¹ d'infractions à la sécurité routière ont été orientés par les parquets en 2024, soit 23 % de l'ensemble des auteurs.

Les infractions liées au non-respect des règles de conduite (conduite en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants, ou infractions à la vitesse) regroupent 52 % des auteurs orientés en 2024 pour des infractions à la sécurité routière sanctionnées par la justice, suivies des infractions « papiers » (30 % des auteurs, dont les défauts de permis de conduire), de celles visant à échapper aux contrôles (12 %) et des atteintes involontaires à la personne en tant que conducteur (6 %).

Durée moyenne de procédure

En 2024, toutes juridictions confondues, le délai moyen entre l'infraction et la condamnation est de 8,5 mois pour les infractions routières contre 13,5 mois pour l'ensemble des infractions.

Parmi les délits liés à la circulation routière, les délais varient fortement selon le type d'infractions principales sanctionnées, allant de 7,5 mois pour conduite en état alcoolique, jusqu'à 14,2 mois pour les délits de fuite.

Pour l'ensemble des homicides involontaires le délai est plus long (31,6 mois) que pour ceux commis par des conducteurs (entre 24,2 et 24,3 mois).

Les condamnations

En 2024, 231 020 condamnations ont sanctionné 336 424 infractions à la sécurité routière. Cela représente 41 % de l'ensemble des condamnations prononcées. Au regard des 23 % d'auteurs orientés par les parquets, les infractions routières sont ainsi plus sanctionnées que les autres infractions.

En 2024, 90 % des condamnations concernent les hommes. À eux seuls, les hommes de 18 à 34 ans regroupent 51 % des condamnations.

Les peines

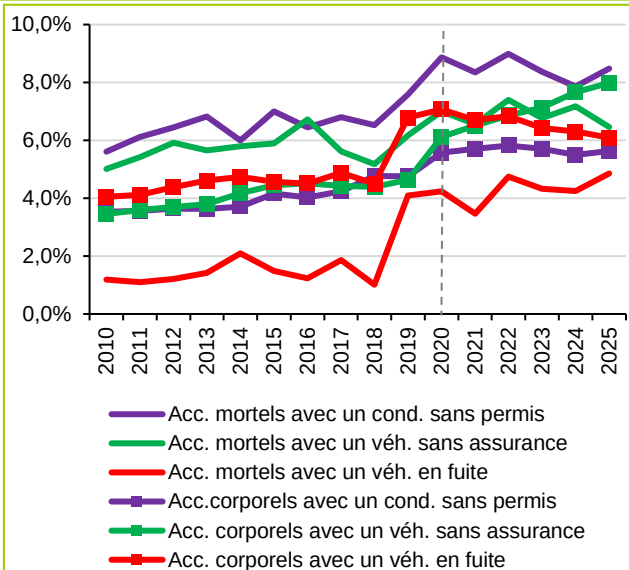
En 2024, parmi les condamnations suite à une infraction routière, 56 % ont donné lieu à une amende, contre 22 % des condamnations pour des infractions non routières. L'emprisonnement est moins présent suite à des infractions routières, 23 % contre 61 % pour des infractions non routières.

En 2024, 44 % des peines d'emprisonnement pour infractions routières ont une durée de moins de 6 mois alors que, dans l'ensemble des condamnations (toutes infractions confondues), 41 % des peines d'emprisonnement ont une durée de 6 mois à 1 an.

¹ On considère ici, sans remise en cause de la présomption d'innocence, qu'un auteur est une personne physique ou morale qui est mise en cause dans une procédure judiciaire pour avoir commis ou tenté de commettre une infraction.

Défaut de permis, non-assurance et délits de fuite dans les accidents

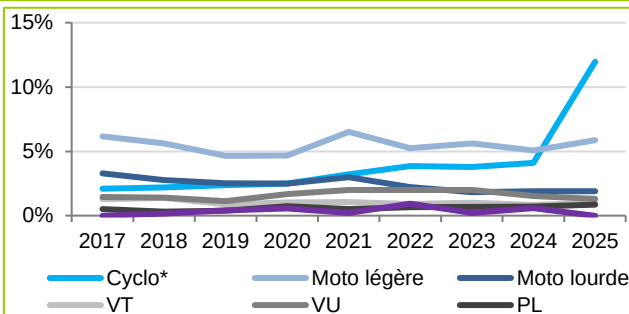
Évolution des parts d'accidents corporels (y/c mortels) et mortels impliquant un conducteur sans permis, un véhicule non assuré ou un véhicule en fuite



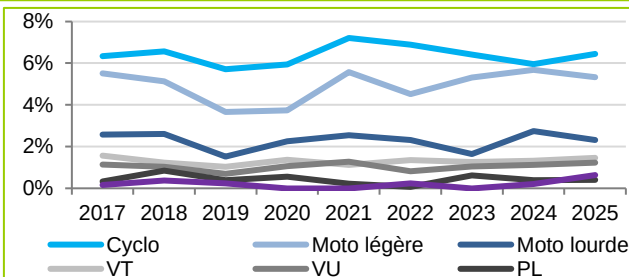
* dont EDP-m (Engin de Déplacement Personnel motorisé) depuis 2020 (Décret n° 2019-1082 du 23/10/2019).

Exemple de lecture pour l'année 2025 : 6,5 % accidents mortels impliquaient un conducteur sans permis valide. Cette part est de 3,6 % l'ensemble des accidents corporels.

Évolution de la part des conducteurs sans permis, présumés non responsables



Évolution de la part des conducteurs sans assurance (hors EDP-m), présumés non responsables



La **conduite d'un cyclomoteur** nécessite l'obtention du **permis de catégorie AM**, exceptées pour les personnes nées avant 1988 et celles titulaires d'un permis d'une autre catégorie ou d'un titre européen équivalent.

* En 2025, la variable « permis » est connue pour 71 % des conducteurs de cyclo présumés non responsables (46 % en 2024 et 35 % en 2017).

Conduite sans permis

En 2025, un des conducteurs n'avait pas de permis valide dans 8 % des accidents mortels et 6 % des corporels. Ces parts sont en hausse de 3 pts et 2 pts en 10 ans. Au total, **259 personnes ont été tuées** dans un accident avec un conducteur sans permis valide (9 % de l'ensemble des personnes tuées), dont 198 usagers dans le véhicule sans permis.

Le phénomène des conducteurs sans permis impliqués dans les accidents mortels **est surtout prévalent chez les jeunes** : 9 % pour les 18-24 ans, 7 % pour les 25-44 ans et 2 % au-delà de 44 ans.

Parmi les conducteurs sans permis valide impliqués dans un accident mortel, 61 % conduisent un véhicule de tourisme et 31 % une motocyclette.

Dans les accidents mortels, 45 % des conducteurs sans permis sont **positifs à l'alcool** (dont l'alcool est connu) et 61 % sont sous l'influence d'alcool ou de stupéfiants. Dans les accidents corporels, ces parts sont respectivement de 33 % et 50 %.

Pour estimer le nombre de personnes conduisant sans permis, on calcule la part de sans permis chez les conducteurs présumés non responsables des accidents corporels (1,7 %). On estime que **505 000 personnes conduiraient sans permis** (373 000 en VT ou VU, 72 000 en moto et 60 000 en cyclo).

Véhicules sans assurance

Dans 6 % des accidents mortels et 8 % des corporels, un véhicule n'était pas assuré. Ces parts sont en hausse respectivement de + 1 pt et + 5 pts. Dans ces accidents, **204 personnes ont été tuées** dont 156 dans le véhicule non assuré.

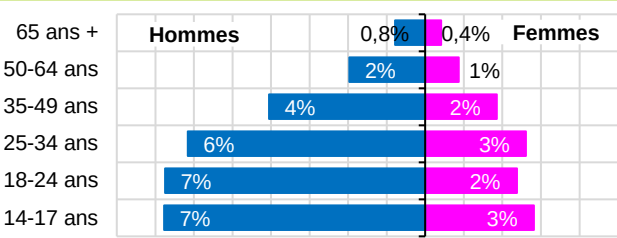
Parmi l'ensemble des véhicules motorisés impliqués dans les accidents corporels, 5 % sont sans assurance. Ce ratio est de **9 % pour les cyclos**, 6 % pour les motos et de 3 % pour les VT.

Parmi les conducteurs présumés non responsables impliqués dans les accidents corporels, la part de ceux conduisant un véhicule (hors EDPm) sans assurance est de 1,9 % en 2025. De plus, 62 % des conducteurs d'EDPm présumés non responsables ne sont pas assurés. On estime que **593 000 conducteurs ont circulé dans un véhicule non assuré en 2025** (dont 494 000 en VT ou VU, 65 000 en moto et 34 000 en cyclo).

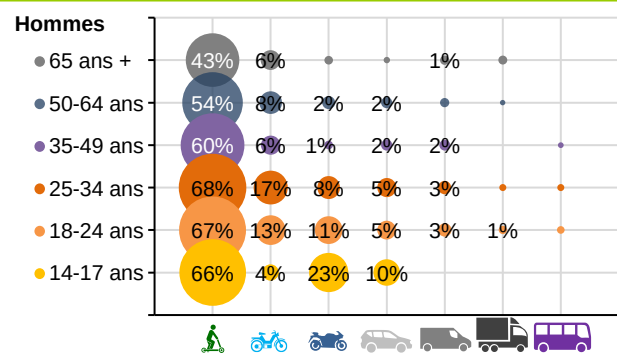
Délits de fuite

Dans 5 % des accidents mortels et 6 % des corporels, un véhicule était en fuite. Ces parts sont en hausse depuis 10 ans (respectivement + 4 pts et + 2 pts). Dans ces accidents, **155 personnes ont été tuées en 2025** (131 en 2024) ; majoritairement des piétons (45 %). La part des accidents avec délit de fuite est plus élevée la nuit (8 %) que le jour (5 %).

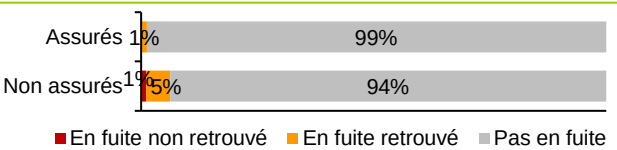
Part des conducteurs non assurés, selon l'âge et le sexe, pour la période 2021-2025



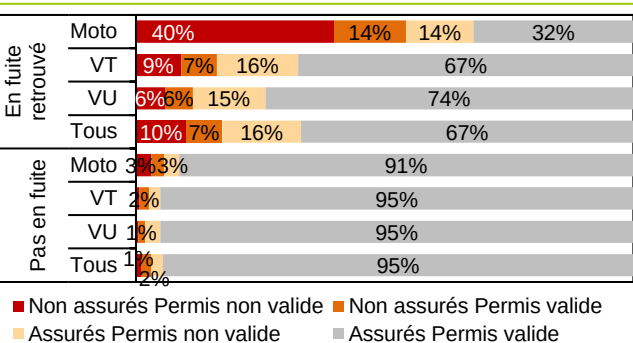
Part des conducteurs hommes non assurés, selon l'âge et le mode, pour la période 2021-2025



Part des conducteurs non assurés, selon le statut fuite du véhicule, pour la période 2021-2025

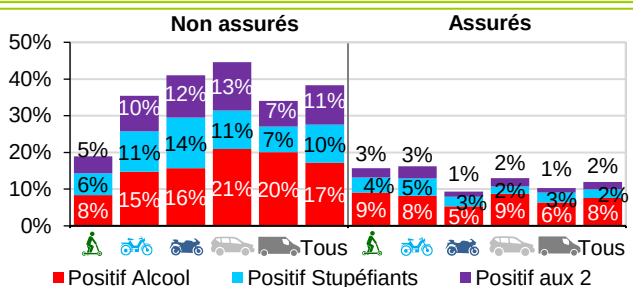


Répartition des assurés avec ou sans permis**, selon le statut fuite du véhicule et le mode pour la période 202-2025



** : Parmi les véhicules qui nécessitent un permis de conduire.

Taux de conducteurs pas en fuite, positifs à l'alcool et/ou aux stupéfiants, pour la période 2021-2025



Afin d'avoir plus de données, dans l'analyse qui suit, les données couvrent la période 2021-2025.

Les conducteurs sans assurance...

Parmi les conducteurs de 14 ans ou plus impliqués dans un accident corporel, dont le véhicule nécessite une assurance (y compris les EDPm¹), 5 % conduisent un véhicule non assuré.

Plus l'âge avance, plus la part de conducteurs non assurés impliqués dans les accidents corporels diminue, surtout chez les hommes : 7 % des hommes de 18-24 ans non assurés contre 1 % des 65 ans ou plus. Chez les femmes de 14-17 ans, le taux de non assurance élevé est porté par les conductrices d'EDPm.

La part de conducteurs non assurés parmi les conducteurs d'EDPm est la plus forte, quel que soit l'âge. Celle parmi les conducteurs de cyclomoteur est importante surtout chez les hommes de 25-34 ans et 18-24 ans (respectivement 17 % et 13 % impliqués dans un accident corporel).

La part de conducteurs non assurés est également forte en moto, surtout chez les moins de 25 ans.

... sans permis et en fuite

Parmi les conducteurs non assurés, 6 % ont été en fuite (5 % ont été retrouvés) ; cette part ne représente que 1 % chez les conducteurs assurés.

Quel que soit le mode de déplacement, 33 % des conducteurs en fuite retrouvés étaient non assurés et/ou sans permis contre 5 % des conducteurs non en fuite.

Notamment, parmi les conducteurs de moto en fuite retrouvés, 54 % n'étaient pas assurés : 40 % avaient un permis non valide et 14 % un permis valide. Parmi les conducteurs de moto pas en fuite, ces parts sont dix fois moindres (respectivement 6 % : 3 % et 3 %).

Dans une moindre mesure chez les conducteurs de VT ou VU, les conducteurs en fuite retrouvés représentent respectivement 16 % et 11 % des non assurés, dont 9 % et 6 % avaient un permis non valide.

... alcoolisés, sous stupéfiants

Au total, 38 % des conducteurs non assurés étaient positifs à l'alcool ou aux stupéfiants, dont 11 % positifs aux deux. Chez les conducteurs assurés, ces proportions sont respectivement de 12 % et 2 %.

La part de conducteurs de motos non assurés positifs est 4 fois plus importante que celle de ceux assurés (41 % contre 9 %). La part est multipliée par 8 pour ceux qui sont positifs aux deux produits (12 % contre 1,4 %).

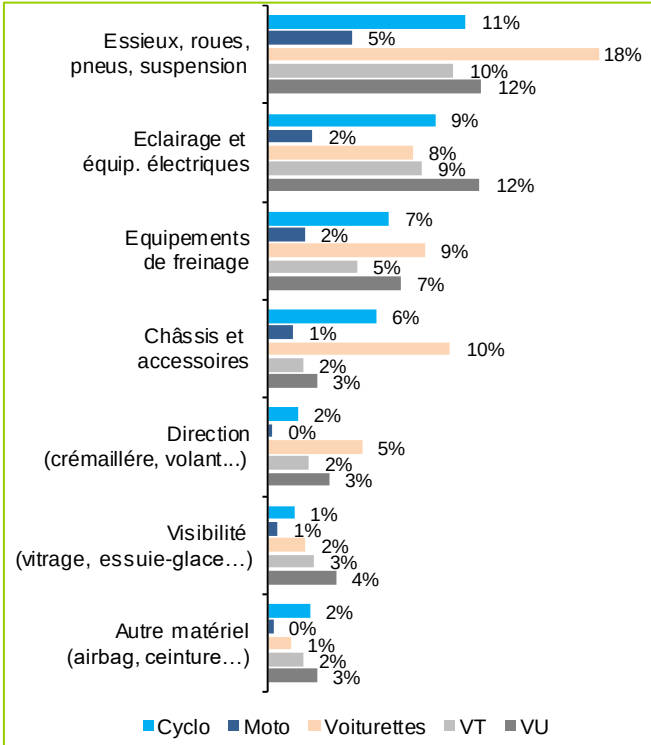
Les parts des conducteurs de VT et de VU non assurés positifs à l'alcool sont de 21 % et 20 % contre respectivement 9 % et 6 % de ceux assurés. Les parts sont multipliées par 7 pour ceux qui sont positifs aux deux produits.

¹ Les EDPm n'apparaissent dans les BAAC qu'à partir de 2019 ; l'assurance est obligatoire (décret 2019-82 du 23 octobre 2019).

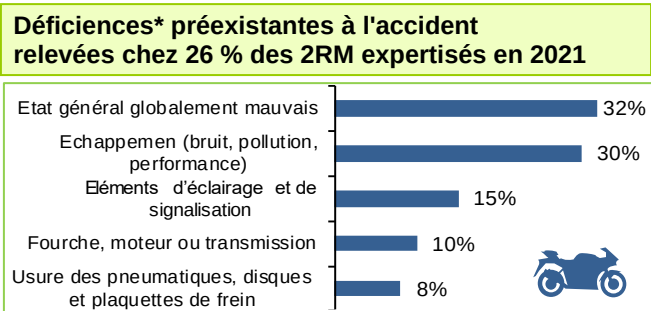
Les facteurs d'accidents liés aux véhicules

Part de véhicules accidentés avec un facteur véhicule identifié selon le milieu routier en 2025		
Autoroutes	Hors agglomération	En agglomération
8%	8%	14%

Taux de non-conformité majeure ou critique liée à la sécurité relevée lors des contrôles techniques en 2025



Sources : Contrôle technique périodique des véhicules légers - Rapport d'activité annuel 2025, UTAC/OTC, janvier 2026 et Contrôle technique périodique des véhicules de catégorie L, rapport d'activité 2024-2025, UTAC/OTC, avril 2026.



* qualifiées de « dommages antérieurs » ou « dangereux »
Source : BCA Expertise

Nombre de véhicules présentant un facteur lié au véhicule et de tués dans les accidents corporels de la circulation, selon la catégorie de véhicule et le type de facteur véhicule.

n : Nombre de véhicules T :Tués dans les accidents	Vélo		EDPm		2RM		VT		VU		PL	
	n	T	n	T	n	T	n	T	n	T	n	T
Défectuosité mécanique	51	4	19	1	73	0	168	12	27	2	17	1
Eclairage - signalisation	117	9	82	4	162	11	503	43	60	5	17	6
Pneu usé	3	0	9	0	83	9	275	34	32	4	6	2
Eclatement de pneu	4	1	0	0	8	0	35	0	12	2	17	5
Chargement	7	1	11	0	4	0	24	0	19	2	20	4
Incendie du véhicule	0	0	0	0	3	2	15	6	1	2	1	0
Véhicule peu familier au conducteur	18	1	30	0	145	5	191	11	12	0	4	0
Aide à la conduite défaillante	2	0	0	0	2	0	14	1	3	0	2	0
Visibilité restreinte depuis l'habitacle	42	0	41	0	131	1	1 267	0	226	1	135	6
Autre	398	10	304	12	1 105	45	3 502	126	441	6	98	14
Total	642	26	496	17	1 716	73	5 994	233	833	24	317	38

En 2025, 12 % des véhicules impliqués dans un accident de la circulation ont un facteur lié au véhicule (ci-après « facteur »). Ils sont impliqués dans le décès de 484 usagers, dont 260 occupants des véhicules concernés. Cette proportion est particulièrement élevée pour les véhicules non assurés (17 %). C'est en agglomération que les **véhicules accidentés** présentent le plus souvent un facteur véhicule (14 %).

Au total, 9 % des usagers de véhicules présentant un facteur d'accident sont tués dans ce dernier. Cette proportion monte respectivement à 21 % et 22 % dans le cas des usagers de PL et d'EDPm.

Le facteur le plus fréquemment relevé est la **visibilité restreinte depuis l'habitacle**. Parmi les cas relevés, 9 sur 10 se situent en agglomération. Dans ce milieu, ce facteur touche 3 % des véhicules accidentés et est impliqué dans le décès de 2 de leurs occupants et de 54 usagers tiers, dont 39 piétons et 6 cyclistes. Sa fréquence s'accroît avec le gabarit du véhicule : 4 % des VT, 6 % des VU, 6 % des TC et 13 % des PL accidentés. Les PL concernés sont associés au décès de 19 usagers, dont 10 piétons et 5 cyclistes.

Le **défaut d'éclairage ou de signalisation** concerne 2 % des vélos, EDPM et cyclomoteurs accidentés, avec une mortalité élevée pour leurs usagers (respectivement 4 %, 5 % et 7 %). Au total, il est associé à 78 décès, dont 43 avec des VT présentant ce facteur : 9 occupants des véhicules concernés pour 34 tiers.

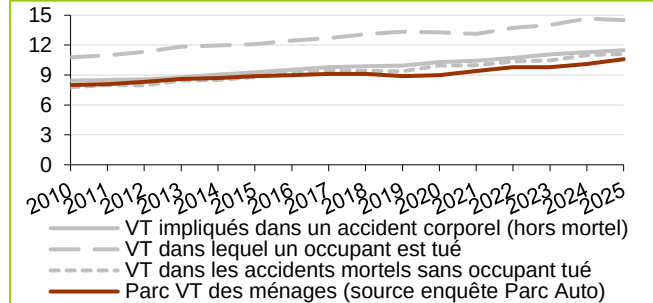
Le facteur **véhicule peu familier au conducteur** concerne en premier lieu les usagers de VT (7 tués dans 191 VT) et de motos lourdes (4 usagers tués pour 81 véhicules concernés).

Peu fréquents parmi les véhicules accidentés (0,5 %), les accidents liés à **l'usure des pneus** présentent une gravité importante avec 50 décès dont 40 concernent les occupants de ces véhicules, parmi lesquels 27 usagers de VT et 8 de moto lourdes.

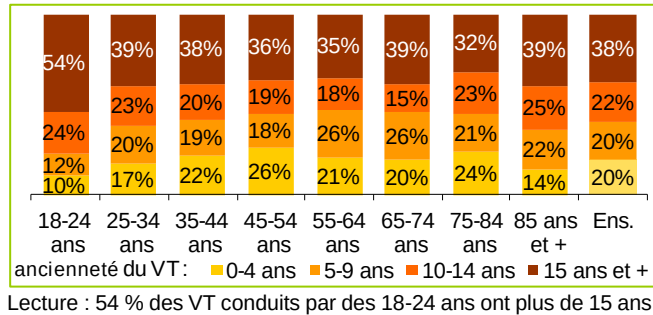
L'ancienneté des véhicules

En 2025, dans les accidents mortels, les VT impliqués ont un âge moyen supérieur à celui du parc. À l'inverse, l'âge moyen des 2RM impliqués dans les accidents mortels est inférieur à l'âge moyen du parc 2RM.

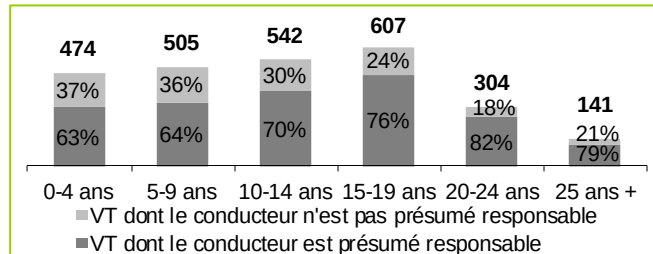
Évolution de l'ancienneté moyenne des véhicules de tourisme (VT) depuis 2010



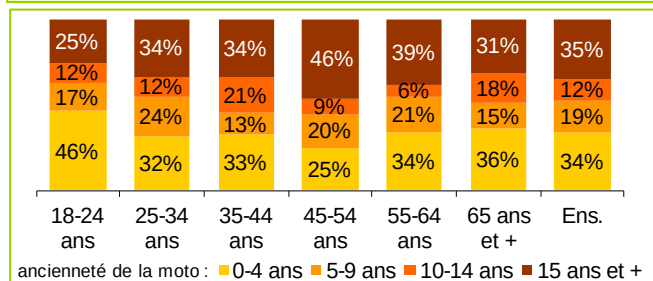
VT impliqués dans un accident mortel en 2025 selon leur ancienneté et l'âge du conducteur



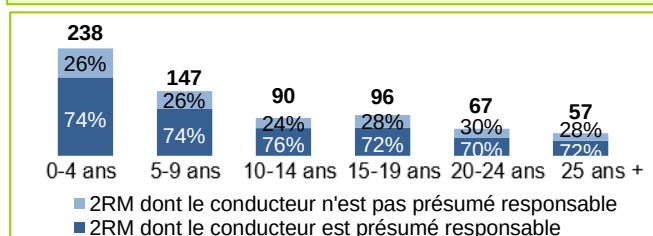
Ancienneté du VT selon la responsabilité présumée du conducteur dans les accidents mortels en 2025



2RM impliqués dans un accident mortel en 2025 selon leur ancienneté et l'âge du conducteur



Ancienneté du 2RM selon la responsabilité présumée du conducteur (accidents mortels 2025)



En France métropolitaine, l'ancienneté moyenne du parc automobile des ménages a atteint 10 ans et 7 mois en 2025¹. Plus de la moitié de ce parc est constitué de véhicules de 8 ans et plus ; 46 % ont 10 ans et plus, 29 % ont 14 ans et plus. La moyenne d'âge du parc 2RM des ménages est de 14 ans et 2 mois.

Ancienneté des VT

L'ancienneté moyenne des VT dans lequel un usager est tué est sensiblement plus élevée que l'ancienneté du parc automobile : 14 ans et 6 mois pour les VT impliqués dans les accidents mortels en 2025 contre 10 ans et 7 mois dans le parc. Alors que les VT de 14 ans et plus représentent 29 % du parc, ils sont 55 % des VT dont un usager au moins est tué.

Les jeunes conducteurs sont le plus souvent impliqués dans des accidents mortels dans des VT d'ancienneté avancée : 54 % des jeunes de 18 à 24 ans conduisaient un VT de 15 ans et plus (contre 36 % en moyenne pour les autres tranches d'âge). Inversement, seuls 10 % des conducteurs de 18-24 ans impliqués dans un accident mortel le sont au volant d'un VT de moins de 5 ans (contre 21 % en moyenne pour les autres tranches d'âge).

La part de conducteurs présumés responsables (PR) d'un accident mortel est d'autant plus importante que l'ancienneté du véhicule est élevée : 78 % des VT impliqués de 15 ans et plus ont un conducteur PR contre 66 % pour les VT de moins de 15 ans. Cette part est de 63 % pour les VT moins de 5 ans.

Ancienneté des 2RM

Dans les accidents mortels en 2025, l'ancienneté moyenne des 2RM impliqués est moins élevée que dans l'âge moyen du parc 2RM¹ : 8 ans et 7 mois pour les cyclomoteurs accidentés et 11 ans et 7 mois pour les motos, contre 14 ans et 2 mois pour le parc 2RM (11,8 ans pour le parc cyclomoteur, 15,9 ans pour les motos légères ou 14,1 pour les motos lourdes).

Contrairement aux VT, la part de conducteurs PR d'un accident mortel n'évolue que très peu en fonction de l'ancienneté du 2RM : 26 % pour les 2RM de moins de 15 ans, 29 % pour les 2RM de 15 ans et plus.

Ancienneté des VU et des PL

En 2025, l'ancienneté moyenne des VU impliqués dans les accidents corporels est de 8 ans et 3 mois (contre 8 ans en 2024 et 6 ans et 7 mois en 2011).

L'ancienneté des PL impliqués dans les accidents corporels est de 6 ans et 2 mois ; cette durée reste globalement stable depuis 2010 (± 3 mois/an).

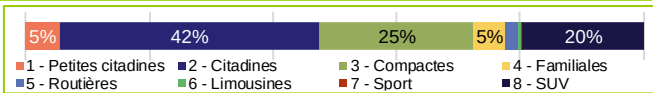
¹ Enquête Parc Auto/2RM 2025, KANTAR, 2026.

Les caractéristiques techniques des véhicules

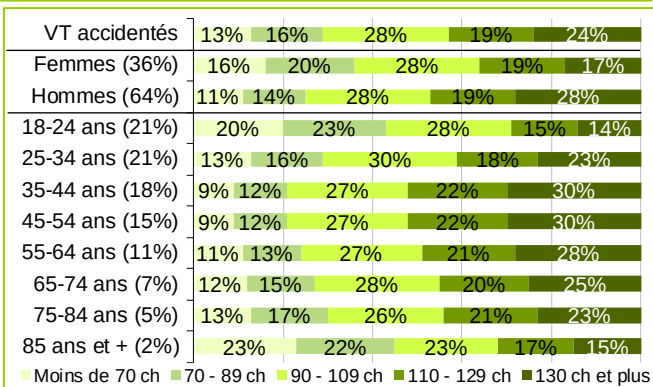
La puissance moyenne des véhicules de tourisme (VT) accidentés est équivalente à celle de l'ensemble du parc automobile français.

La cylindrée moyenne des motos accidentées est proche de celle du parc, et elle est plus importante hors agglomération qu'en agglomération ou sur autoroute.

Catégories des VT accidentés

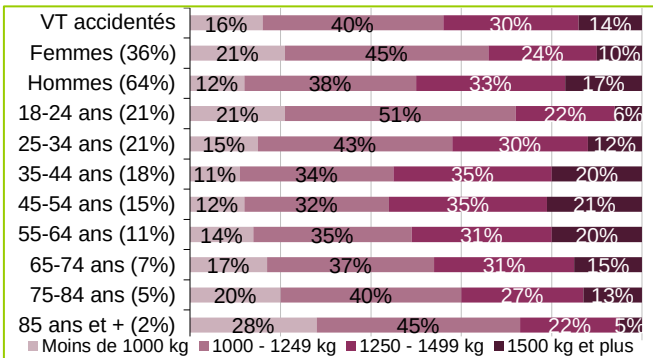


Puissance des VT accidentés selon le sexe et l'âge du conducteur

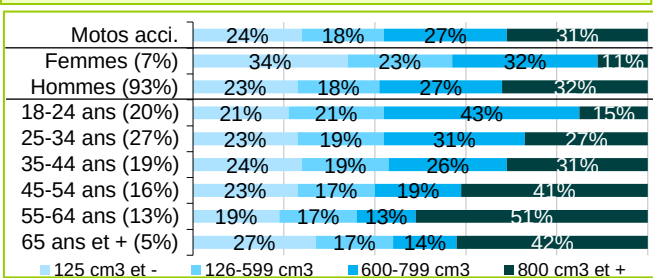


Lecture : 35 % des VT accidentés sont conduits par des femmes. 17 % des VT des femmes ont une puissance inférieure à 70 ch.

Masse à vide des VT accidentés selon le sexe et l'âge du conducteur



Cylindrée des motocyclettes accidentées selon le sexe et l'âge du conducteur



Les motocyclettes incluent ici les motos, scooters et trois-roues motorisés de 50 cm3 et plus.

Code National d'Identification du Type

Le CNIT des véhicules (indiqué sur la carte grise) est renseigné dans la base nationale des accidents corporels de la circulation. Ce code permet de connaître des informations sur les véhicules (modèle, puissance, masse, cylindrée...).

Caractéristiques des VT accidentés

En 2025, 51 585 VT ont été impliqués dans un accident corporel, dont 74 % avec un CNIT renseigné.

La part de SUV parmi les VT accidentés en 2025 (20 %) montre la poursuite de la hausse mesurée dans l'étude CraVAT¹ de 2015 (6 %) à 2022 (16 %).

La puissance moyenne des VT accidentés est de 108 ch (107 ch pour les VT dans lesquels un usager est décédé, 134 ch pour les SUV). La puissance moyenne du parc VT (111 ch) est proche.

Les VT accidentés sont, en moyenne, **plus puissants quand les conducteurs ont 35 à 64 ans** (113 ch) et **moins puissants s'ils sont conduits par des femmes** (100 ch contre 112 ch pour les hommes), **des jeunes de 18 à 24 ans** (98 ch) **ou des seniors de 85 ans et plus** (95 ch).

La masse moyenne des VT accidentés est de **1 242 kg** (soit - 8 kg par rapport à 2024 et + 25 kg depuis 2019). Elle est équivalente à celle des VT dans le parc national² (1 292 kg).

Les VT accidentés sont, en moyenne, **plus légers s'ils sont conduits par des femmes** (1 184 kg, soit 89 kg de moins que les VT des hommes), **par des jeunes de 18 à 24 ans** (1 159 kg) **ou par des seniors de 85 ans et plus** (1 134 kg) et **plus lourds si ce sont des SUV** (1 450 kg).

Caractéristiques des motocyclettes

Parmi les 11 658 motocyclettes accidentées en 2025, 70 % ont un CNIT renseigné. La cylindrée moyenne des motocyclettes accidentées (646 cm³) est équivalente à la cylindrée moyenne du parc¹ (594 cm³). La cylindrée est plus importante pour les motos sur lesquelles un usager est décédé (769 cm³).

Une nette différence est observée selon le milieu routier (563 cm³ en agglomération, 674 cm³ sur autoroute et **781 cm³ hors agglomération**) et le jour (694 cm³ le week-end contre 629 cm³ en semaine).

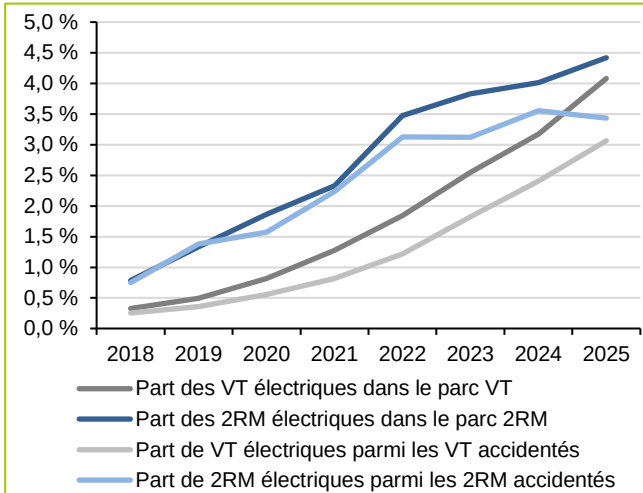
Les motos accidentées conduites par des femmes sont moins puissantes (482 cm³ en moyenne). **La part de motos les plus puissantes (800 cm³ et plus) augmente avec l'âge** : de 15 % chez les 18-24 ans à 49 % pour les 55 ans et plus.

¹ Cerema. (2026). *Caractéristiques des Véhicules Accidentés selon la Typologie des accidents - Véhicules de Tourisme*, Rapport non publié.
² Les données sur le parc national viennent du Système d'immatriculation des véhicules, à partir de requêtes réalisées par l'ONISR sur l'entrepôt statistique du stock d'immatriculations jusqu'au 31/12/2025.

Les accidents selon la motorisation

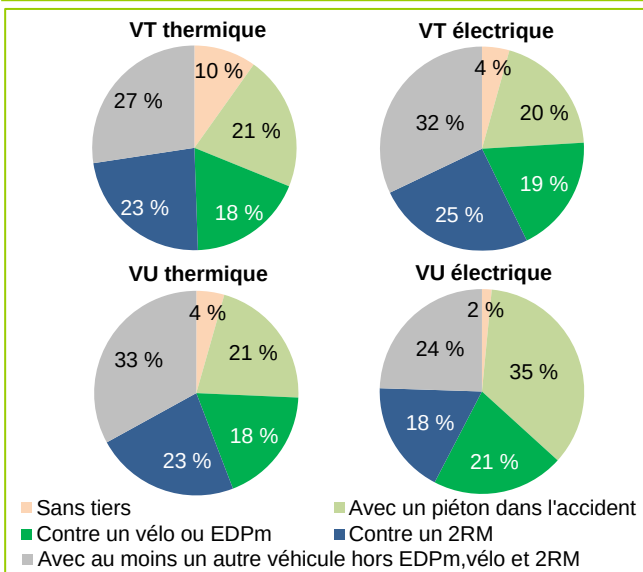
La majorité des véhicules impliqués dans les accidents de la route sont à motorisation thermique (90 %). Suivant leur progression dans le parc, les véhicules électriques sont de plus en plus présents dans les accidents.

Evolution de la part des VT ou des 2RM électriques dans le parc ou dans les accidents

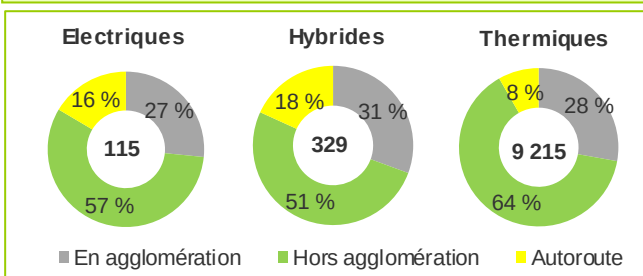


Sources : Bilan des circulations, SDES. Estimation parc 2RM et VT 2025 à partir du SIV et des données SDES immatriculations neuves.

Répartition du nombre d'accidents corporels en agglomération avec un VT ou un VU, thermique ou électrique, par type de collision en 2025



Répartition des accidents mortels impliquant des VT électriques, hybrides ou thermiques selon le milieu routier (2021-2025)



En 2025, 2 655 véhicules électriques ont été impliqués dans un accident corporel (soit 4 % des véhicules accidentés hors vélo et EDPm). Parmi les véhicules électriques accidentés, il y a 345 cyclos, 175 motos, 1 509 VT et 241 VU. Les cyclos sont les usagers avec la part de motorisation électrique la plus élevée parmi les accidentés avec 9 % (3 % d'électriques et 8 % d'hybrides pour les VT).

Depuis quelques années, les véhicules électriques sont de plus en plus présents. Entre 2019 et 2025, le nombre de VT électriques en circulation¹ a fortement augmenté (multiplié par 10). Le nombre de VU et de 2RM électriques sont également en hausse (resp. multipliés par 3 et 5). Les nombres de VT, VU et 2RM thermiques sont stables sur la même période. L'évolution des véhicules électriques accidentés suit celle des véhicules dans le parc.

Les VT électriques accidentés ont en moyenne 3 ans : ils sont plus récents que les VT thermiques (13 ans).

Selon le type de collision

En 2025, les typologies d'accidents en agglomération des VT thermiques et VT électriques sont proches. Seule différence : les accidents sans tiers sont moins présents pour les VT électriques (4 % contre 10 % des accidents de VT thermiques). Sur 5 ans (2021-2025), **les accidents contre piéton sont plus graves quand le VT est thermique** (5 personnes tuées pour 100 blessés contre 3 pour les VT électriques).

En agglomération, en 2025, les **VU électriques sont notamment impliqués dans des accidents contre piéton** (35 % contre 21 % chez les VU thermiques) et le sont moins contre 2RM (18 % contre 23 %).

Les conducteurs de VT électriques

Dans les accidents mortels entre 2021 et 2025, les conducteurs de VT électriques se différencient des conducteurs de VT thermiques. Ils sont en effet :

- plus âgés (8 % de 18-24 ans et 54 % de 35-54 ans contre resp. 21 % et 27 % pour les VT thermiques) ;
- plus souvent sur un trajet lié au travail (37 % contre 21 %). Le VT électrique appartient plus souvent à l'entreprise (21 % contre 5 % des VT thermiques) ;
- lorsqu'ils sont présumés responsables (PR) : les conducteurs de VT électriques sont plus souvent des femmes (31 % de femmes contre 23 % conducteurs de VT thermiques PR) et moins alcoolisés ou sous stupéfiants (22 % contre 30 %).

Selon le milieu routier

Dans les accidents mortels entre 2021 et 2025, **les VT électriques sont sur-représentés sur autoroute** (16 % contre 8 % pour les VT thermiques) ; à l'inverse des accidents hors agglomération avec une part d'accidents moins importante pour les VT électriques (57 % contre 64 % pour les VT thermiques).

¹ Données SDES 2025

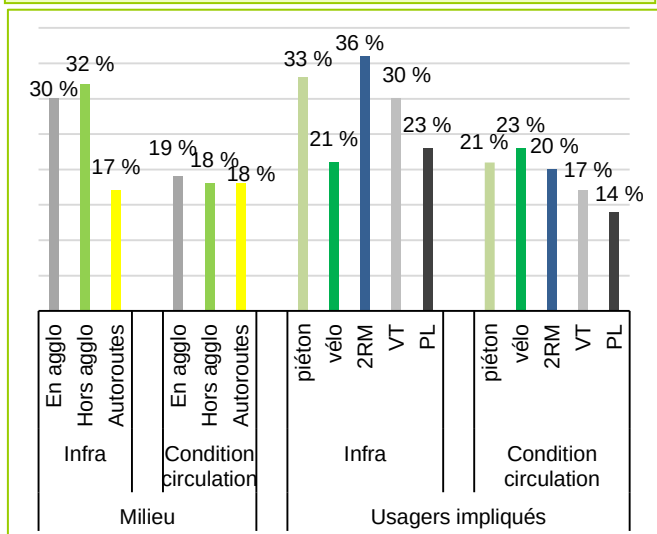
Les facteurs d'accidents mortels liés aux lieux, à l'infrastructure et à l'environnement

Si 92 % des accidents mortels présentent des facteurs causaux liés à l'humain, la part de ceux associés à l'infrastructure est estimée à 30 %.

En ajoutant les facteurs conditions de circulation (18 %), la catégorie environnement qui en résulte est présente dans 39 % de ces accidents.

Les accidents mortels imputables uniquement à un facteur infrastructure ou conditions de circulation sont rares (1 % chacun).

Proportion d'accidents avec présence de facteur(s) relatifs à l'infrastructure ou aux conditions de circulation, selon le milieu et les usagers impliqués dans les accidents mortels de 2015 (FLAM)



Facteurs déclenchants liés à l'infrastructure ou aux conditions de circulation, dans les accidents mortels de 2015, selon la base FLAM

Les facteurs « infrastructure » concernent les éléments de l'aménagement ou de la configuration de la voie de circulation ayant joué un rôle dans l'accident. Il s'agit des éléments relevant de la visibilité, la lisibilité*, de l'adéquation des infrastructures aux contraintes dynamiques**, des possibilités d'évitement et de récupération, de la limitation de la gravité des chocs, de la cohérence de tous les éléments de la voie et de son environnement, de la gestion des flux*** dans un objectif de sécurité).

Les facteurs « Conditions de circulation » englobent les éléments en lien avec le trafic et les conditions météorologiques.

* Capacité des voies à donner une image juste de l'environnement et du comportement que l'on attend de l'utilisateur.

** Aptitude de l'infra (dévers, profil, adhérence...) à éviter les ruptures des équilibres dynamiques (dérapage, renversement...)

*** Absence de passages piétons, de refuges piétons, ou encore pas de distinction des mouvements tournants en intersection.

La base de données FLAM est constituée à partir de la lecture, de l'analyse et du codage de la totalité des procès-verbaux (PV) des accidents mortels de 2015. Elle permet d'étudier les facteurs de ces accidents mortels, qu'ils soient relatifs à l'humain, au véhicule ou à l'environnement. La base de données FLAM contient en définitive 85 % des accidents mortels de 2015.

Selon les modes de déplacement

La part d'accidents mortels avec des facteurs liés à l'infrastructure ou aux conditions de circulation varie sensiblement selon les catégories d'usagers.

Selon l'étude FLAM, les accidents avec piéton sont particulièrement concernés par des problèmes de visibilité (23 % des accidents, principalement masques et problèmes d'éclairage public), des défauts de cohérence de l'aménagement (8 %) ou une mauvaise prise en compte des flux piétons (8 %). Les conditions environnementales jouent également un rôle important dans la survenue de ces accidents (13 %), notamment lors d'éblouissements naturels.

Les cyclistes sont eux aussi très concernés par les défauts de visibilité (18 % des accidents – notamment créés par l'environnement type murs ou végétation), et par les conditions environnementales (13 %) dont des situations d'éblouissement naturel.

Les accidents impliquant un 2RM sont les plus sensibles aux facteurs infrastructure. S'ils sont également très affectés par les défauts de visibilité (16 %), ils se démarquent par des problématiques relatives à des défauts de lisibilité de la route (13 %), notamment en courbe, et des défauts d'adéquation de l'infrastructure aux contraintes dynamiques (11 %).

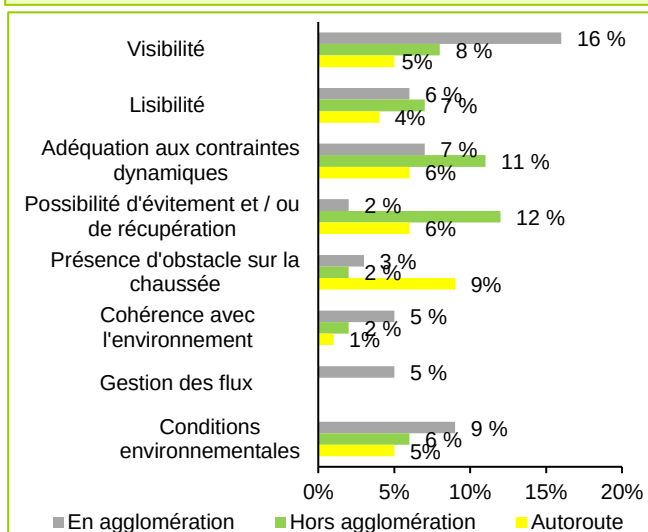
Les défauts de visibilité (11 %) constituent également la principale cause des accidents impliquant un VT ou un VU et imputable à l'infrastructure. L'absence de possibilité d'évitement et/ou de récupération, ainsi que l'inaptitude de l'infrastructure à éviter les ruptures des équilibres dynamiques (dérapage, renversement...) sont mises en cause dans 9 % de ces accidents.

Seuls 14 % des accidents impliquant un PL sont inhérents à l'infrastructure ; le principal facteur identifié se rapportant au manque d'adéquation de l'infrastructures aux contraintes dynamiques (9 %).

Les accidents avec un animal

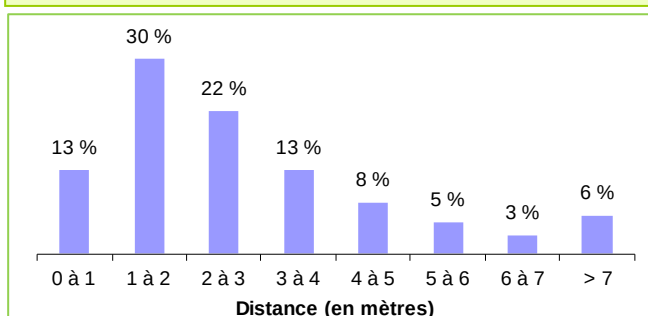
En 2025, 7 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un animal, dont 5 avec un animal sauvage. Sur la période 2023-2025, cela représente au total 28 tués, dont 21 avec un animal sauvage.

Facteurs déclenchants liés à l'infrastructure ou aux conditions de circulation selon le milieu



Source : Base FLAM sur les accidents mortels en 2015, Cerema, 2020. Les pourcentages se rapportent aux 2 878 accidents mortels présents dans la base.

Répartition des accidents mortels de VT contre obstacles fixes sur routes bidirectionnelles hors agglomération, selon la distance entre l'obstacle et le bord de chaussée



Lecture : Dans 30 % des accidents mortels contre obstacles fixes, l'obstacle est situé entre 1 et 2 mètres du bord de la chaussée.

Source : Accidents mortels contre obstacles fixes – CETE Normandie-Centre ; CEESAR - Setra - mars 1999.

Importance des configurations accidentogènes sur routes à chaussées séparées ou à chaussée unique ayant fait l'objet d'un diagnostic d'itinéraire dans le cadre de la démarche SURE

Sur l'ensemble des itinéraires diagnostiqués		
Configuration accidentogène	Chaussées séparées	Chaussée unique
Perte d'adhérence	13 %	7 %
Assoupissement/Hypovigilance	6 %	17 %
Lisibilité de la courbe	6 %	4 %
Obstacles latéraux	9 %	12 %
Intersections	0 %	24 %
Accotement	3 %	14 %
Chocs frontaux	0 %	19 %
Ralentissement soudain	16 %	0 %

Lecture : la part d'accidents où il y a eu perte d'adhérence est de 13 % sur route à chaussées séparées, 7 % sur route à chaussée unique. Source : Directive européenne sur la sécurité des infrastructures routières – analyse des diagnostics SURE – avril 2021 (Cerema)

Selon le milieu routier

Les facteurs liés à l'infrastructure sont plus présents en agglomération (30 %) ou hors agglomération (32 %) que sur autoroutes (17 %). Les accidents **en agglomération** se distinguent par d'importants problèmes de visibilité (16 %), en raison de masques – fixes ou mobiles – (11 %), ou encore de problèmes d'éclairage public (4 %). Des aménagements tenant insuffisamment compte des piétons (cheminement, voirie large) ont également été identifiés.

Hors agglomération, l'impossibilité de mettre en œuvre et/ou réussir des manœuvres d'évitement ou de récupération est identifiée dans 12 % des cas. Elle s'explique surtout par une largeur insuffisante des accotements ou leur inexistence, et l'inadéquation de la route aux contraintes dynamiques (11 %) en raison de l'état de surface de la chaussée (mouillée, présence de corps étranger, mauvais état...).

Sur **autoroute**, le principal enjeu relève des conditions de circulation : les obstacles sur la chaussée, qu'ils soient mobiles (animaux) ou non fixes (véhicule arrêté au milieu de la chaussée ou sur la BAU), représentent 9 % des accidents.

Les obstacles latéraux

Un obstacle latéral, ou « obstacle fixe », désigne tout objet en bord de route susceptible d'aggraver les conséquences d'une sortie de route en cas de choc. Près de la moitié des accidents mortels contre ces obstacles sont à moins de 2 m du bord de chaussée.

En 2025, cinq types d'obstacles concentrent l'essentiel des 1 259 décès d'occupants de véhicules après un heurt contre un obstacle fixe : arbres (27 %), dispositifs de retenue (15 %), fossés ou talus (15 %), murs ou bâtiments (12 %) et poteaux (9 %).

Les dispositifs de retenue

Installés pour protéger d'un choc contre un obstacle, les dispositifs de retenue (glissières) sont eux-mêmes des obstacles. Alors que les glissières métalliques heurtées selon un certain angle se déforment et remettent le véhicule sur la voie, les glissières béton, indéformables, protègent mieux des traversées de terre-plein central (chocs avec les véhicules arrivant en sens inverse) mais renvoient les véhicules suivant l'angle d'impact initial.

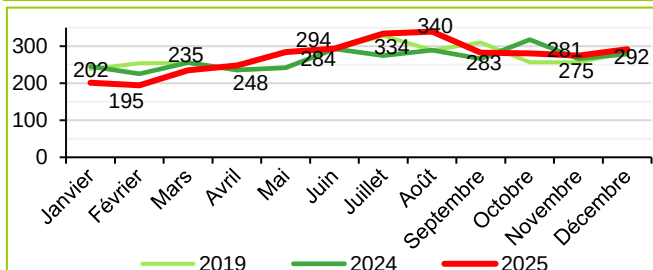
Diagnostics d'itinéraires

La démarche SURE (cf. page 34) prévoit l'analyse des accidents par itinéraire. Les diagnostics réalisés montrent une différence sensible des configurations accidentogènes entre les types de routes, mettant en évidence le moindre niveau de sécurité des routes sans séparation centrale : chocs frontaux, intersections, accotements, obstacles latéraux.

Les périodes de forte accidentalité

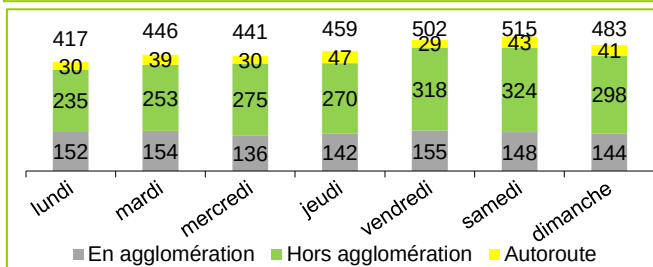
Dans une journée, le créneau horaire où le nombre de tués est le plus élevé est de 16 h à 18 h. Dans la semaine, c'est le vendredi et le samedi qui concentrent le plus de tués. Dans l'année, c'est le mois d'août.

Nombre de personnes tuées selon le mois



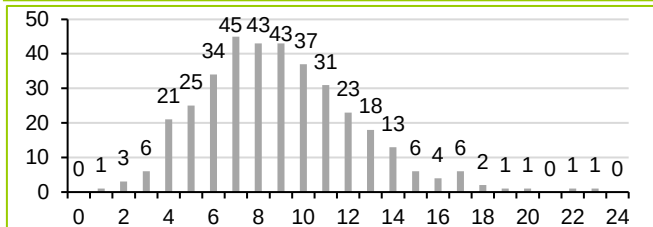
Les valeurs affichées sur le graphique sont celles de l'année 2025.

Nombre de personnes tuées selon le jour de la semaine et le milieu routier



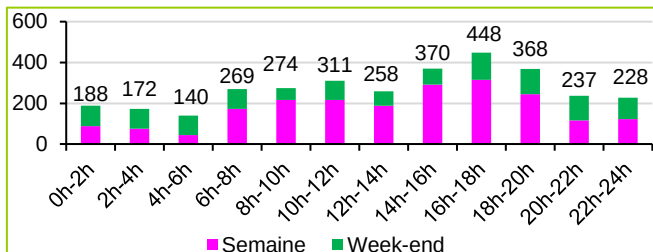
En 2025, il y a eu 53 mercredis et 52 chacun des autres jours.

Nombre de jours de 2025 selon le nombre de personnes tuées quotidiennement



Lecture : en 2025 il y a 1 jour avec 1 tué, 3 jours avec 2 tués...

Nombre de personnes tuées selon l'heure et la période semaine/week-end



Le 3 décembre, « vers 2h du matin, une voiture [...] a raté son virage et percuté le muret d'un pavillon [...], s'est retournée et est tombée à l'intérieur de la piscine, sur le toit, les quatre roues en l'air ». « Les trois personnes à bord, âgées de 14, 15 et 19 ans, sont décédées, a priori par noyade ». Des « bouteilles de protoxyde d'azote [...], moins d'un gramme de résine de cannabis et des bouteilles d'alcool vides. » ont été retrouvés dans le véhicule.

Source : rtl.fr, publié 3 décembre 2025

En 2025, **8,9 personnes sont tuées en moyenne par jour**, soit un décès environ en moyenne toutes les 2 h 30. Ce niveau est similaire à celui de 2024.

Au moins une personne meurt chaque jour sur les routes françaises. Un jour compte un seul tué, et trois jours, deux tués. Les jours au bilan le plus élevé sont le samedi 6 septembre (23 tués), le dimanche 6 avril (22 tués) et le samedi 9 août (20 tués).

Par mois

En 2025, 272 personnes sont tuées en moyenne chaque mois sur les routes. La mortalité est plus faible en début d'année, avec 233 décès mensuels **de janvier à mai**, puis monte à **300 en moyenne entre juin et décembre**. Février est le mois au bilan le plus bas (195) et août le plus élevé (340). Août 2025 affiche le bilan mensuel le plus fort depuis juillet 2017, et le plus fort pour un mois d'août depuis 2011.

Par semaine

En moyenne, 63 personnes sont tuées chaque semaine, avec de fortes variations : de 36 décès (semaine du 20 octobre) à 89 décès (celle du 7 juillet).

Selon le jour de la semaine

La mortalité quotidienne moyenne varie selon les jours de la semaine : 8,4 décès quotidiens du lundi au jeudi, contre 9,6 du vendredi au dimanche, période marquée par les déplacements de loisirs. En moyenne, 19 personnes sont tuées chaque week-end, ce nombre variant de 5 (4-5 janvier) à 41 (6-7 septembre).

Selon l'heure de la journée

Que ce soit en semaine ou le week-end, **le créneau 16 h-18 h** est celui où l'on recense le plus de tués, avec 448 tués (14 % des tués).

En semaine, l'écart selon l'heure est marqué : de 21 décès entre 4 h et 5 h à 169 entre 17 h et 18 h, soit 8 fois plus. Le week-end, la répartition est plus régulière, allant de 26 morts entre 13 h et 14 h à 75 entre 19 h et 20 h, soit un écart de 1 à 3.

Les longs week-ends de fêtes

Le **nouvel an** 2025 (31 décembre 2024 et 1^{er} janvier 2025) affiche une accidentalité comparable à celle de 2023-2024, avec 14 décès contre 16 en 2024.

Le week-end de **Pâques** 2025 (3 jours) enregistre 19 décès, comme 2023 et 2024 mais moins que pour 2019 (35 décès) et 2022 (38 décès).

Le week-end prolongé de la **Pentecôte** 2025 (3 jours) n'est pas associé cette année à une forte mortalité : 24 décès contre 31 en 2024 et 35 en 2023.

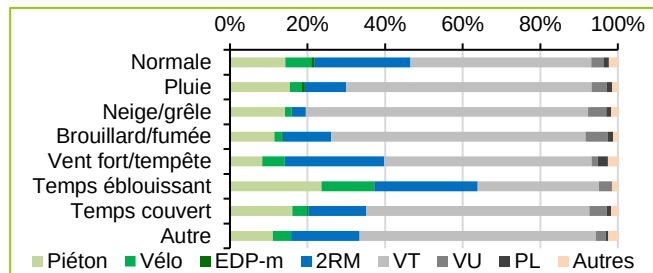
Les **samedis et dimanches de juillet et août** sont marqués par 12,3 et 11,4 tués en moyenne contre 9,4 et 8,8 pour les autres samedis et dimanches.

Les accidents selon les conditions météorologiques

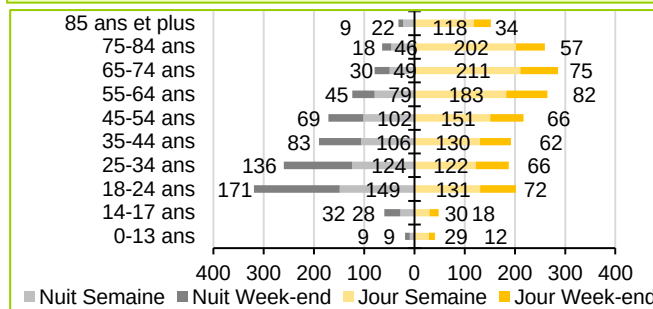
Entre 2021 et 2025, en moyenne sur un an, plus des trois quarts des personnes tuées l'ont été par météo normale.

	Tués		Blessés BAAC		T/100 B
	Nb	%	Nb	%	
Normale	2 457	78 %	51 537	79 %	5
Pluie légère	296	9 %	7 204	11 %	4
Pluie forte	77	2 %	1 503	2 %	5
Neige - grêle	11		230		5
Brouillard - fumée	61		611		10
Vent fort - tempête	15		180		8
Temps éblouissant	81	11 %	1 197	8 %	7
Temps couvert	141		2 607		5
Autre	28		345		8
Total	3 167	100 %	65 412	100 %	5

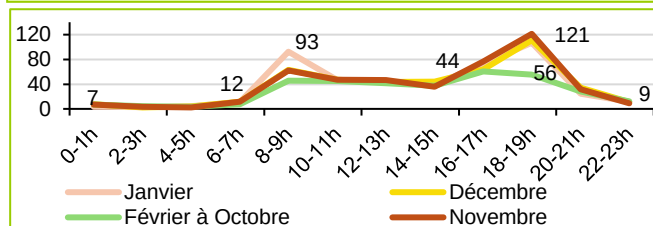
Parts des personnes tuées selon les conditions météorologiques et le mode (2021 à 2025)



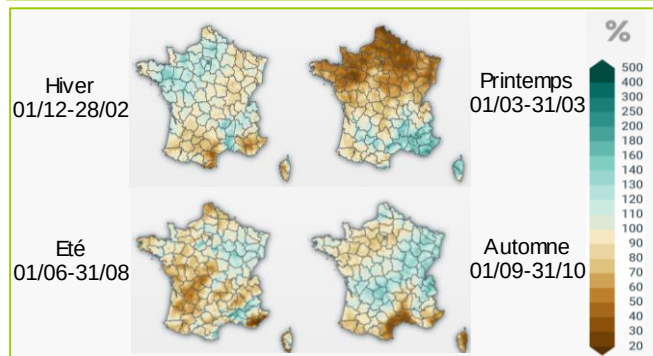
Personnes tuées selon l'âge, la luminosité et la période semaine/week-end (moyenne 2021-2025)



Nombre d'accidents corporels impliquant un piéton selon l'heure de la journée (moyenne 2021-2025)



Rapports à la normale du cumul de précipitations 2025 (référence : période 1991-2020)



Source : Météo-France. (2025). Bilan climatique de l'année 2025.

Le nombre de déplacements quotidiens est peu influencé par la météo, hors conditions extrêmes¹. Ceux à vélo ou moto diminuent par temps de pluie, mais sont surtout sensibles au vent fort.

Des conditions météo dégradées

Entre 2021 et 2025, 22 % des décès sur la route sont survenus par conditions météorologiques dégradées, dont la moitié sous la pluie. Lors d'intempéries, une augmentation du risque lié à la baisse de la visibilité et de l'adhérence peut augmenter l'accidentalité ; une baisse du nombre de trajets pour certains modes peut la diminuer.

La pluie

La pluie est relevée dans 12 % des accidents mortels. La nuit concentre 57 % des décès par temps de pluie, contre 39% des décès par météo normale.

Pour les usagers de 2RM et les cyclistes, la météo a un impact réel à la baisse : sous une météo dégradée, les usagers de 2RM et les cyclistes représentent respectivement 14 % et 4 % des tués, contre 25 % et 7 % par météo normale.

Le brouillard

De 2021 à 2025, les accidents par temps de brouillard sont 2 fois plus graves que par météo normale ou temps de pluie. Ces accidents sont plus fréquents hors agglomération dont autoroute, milieu concentrant 82 % des décès en cas de brouillard (62 % sans brouillard) et aux vitesses plus élevées.

La nuit

En 2025, 42 % des tués l'ont été la nuit. Ce ratio est de 57 % sur autoroute.

Par ailleurs, 48 % des piétons sont tués la nuit. À l'inverse, 82 % des tués en vélo et 70 % des tués en moto lourde le sont de jour.

Les jeunes de 18 à 24 ans décèdent à 62 % de nuit ; surtout de nuit le week-end (du vendredi 19 h au dimanche 23 h 59) (33 %).

Parmi les personnes tuées de jour, 52 % ont 55 ans ou plus, contre 24 % pour les 14-34 ans. De nuit, les proportions sont inversées : 23 % contre 49 %.

Effet du passage à l'heure d'hiver

En moyenne entre 2021 et 2025, les mois d'hiver sont les plus dangereux pour les piétons. On observe une hausse de l'accidentalité, due à un temps d'éclairage réduit, le piéton est difficilement visible par les autres usagers. Les mois de novembre, décembre et janvier concentrent 30 % des accidents mortels de piéton.

¹ Christian, B., Hurez, C., Giron, C., & Armoogum, J. (2016, 7 octobre). How the weather can influence your data collection? [communication écrite]. European Transport Conference, Barcelone, Espagne. <https://aetransport.org/past-etc-papers/conference-papers-2016?abstractId=4878&state=b>.

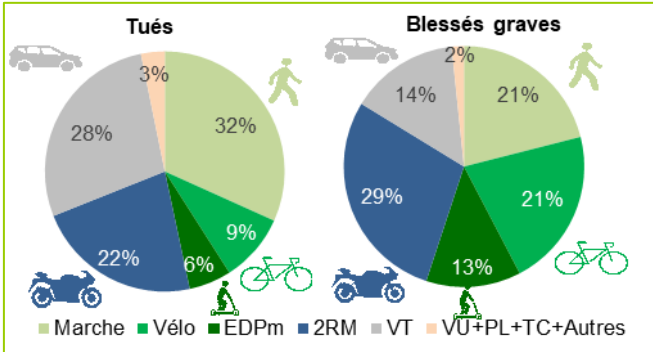
Les facteurs d'accidents sur les voies en agglomération

En 2025, les accidents en agglomération contribuent pour 32 % des tués, 45 % des blessés graves MAIS3+ et 58 % des blessés légers.

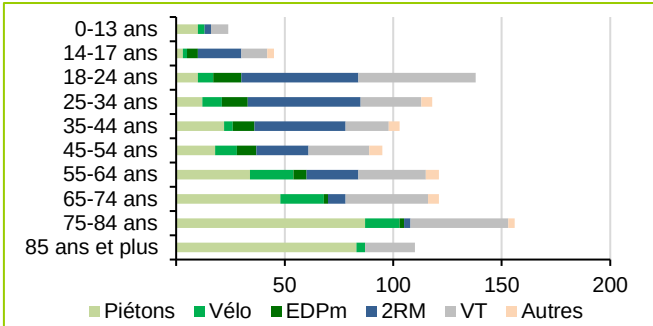
	Tués			Évolution	
	2019	2024	2025	2019-2025	2024-2025
En agglo.	1 037	1 030	1 031	- 0,6 %	+ 0,1 %
Autres milieux	2 207	2 163	2 232	+ 1,1 %	+ 3,2 %
Évolution moyenne annuelle*				2019 à 2025	2010 à 2019
Tués en agglomération				- 0,1 %	- 1,0 %
Tués autres milieux				+ 0,2 %	- 2,8 %
Ensemble Tués				+ 0,1 %	- 2,2 %

* Lecture : de 2019 à 2024, le nombre de victimes tuées sur les voies en agglomération a baissé en moyenne de - 0,1 % par an.

Tués et blessés graves en agglomération selon leur moyen de déplacement en 2025



Nombre de tués en agglomération par classe d'âge et mode de déplacement en 2025

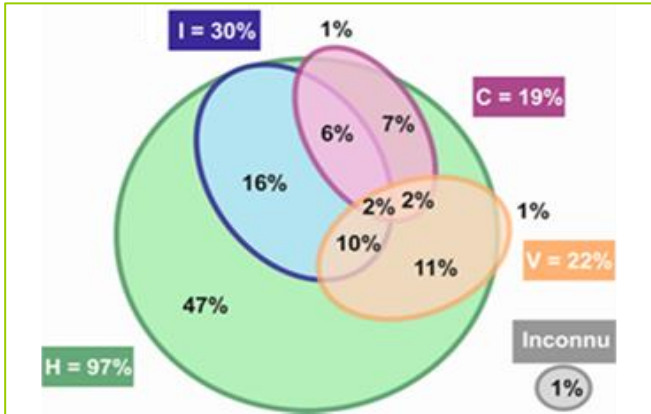


Personnes tuées en agglomération selon leur mode de déplacement et l'antagoniste principal de l'accident en 2025

Tués	Dans une collision avec										Sans tiers Ø	Total
	Piétons	Vélos	EDPm	2RM	VT	VU	PL	TC	Autres	Autres		
Piétons	0	1	1	2	13	186	49	38	17	20	0	327
Vélos	1	2	0	2	1	29	7	13	2	3	35	95
EDPm	0	0	0	0	2	22	1	3	2	2	27	59
2RM	0	1	0	0	2	14	1	3	1	2	29	53
VT	2	2	0	0	2	62	12	5	0	1	91	177
VU	2	0	0	0	0	43	9	10	3	2	218	287
PL	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	13	14
TC	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	3
Autres	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	2
Autres	0	0	0	0	0	3	2	0	0	1	8	14
Total	5	6	1	4	20	361	81	73	25	31	424	1031

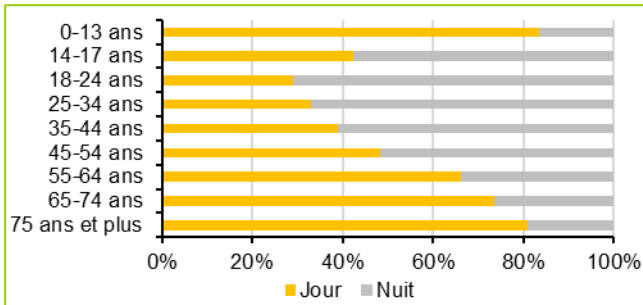
Lecture : 186 piétons ont été tués sur les voies en agglomération dans un accident où l'antagoniste principal (véhicule le plus lourd de l'accident) était un VT

Facteurs de causalité des accidents mortels sur les voies en agglomération, en 2015

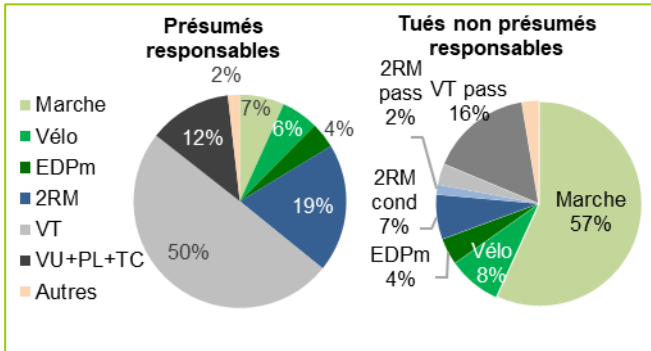


Légende des facteurs : H = Humains, V = Véhicule, I = Infrastructure, C = Conditions de circulation, Inconnu = causes non identifiées.
Source : Étude FLAM, Cerema, 2020

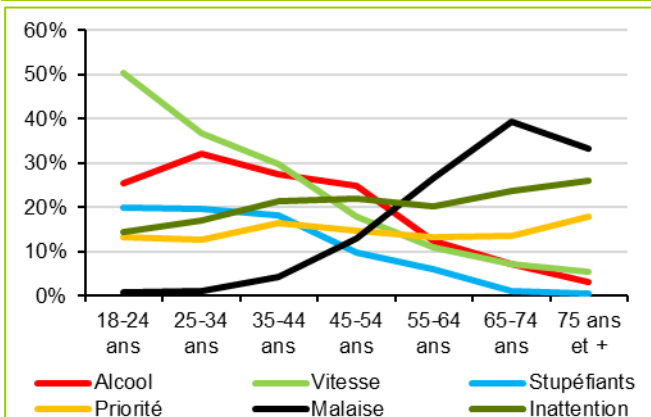
Répartition des personnes tuées en agglomération selon leur âge et la luminosité en 2025



Présumés responsables et tués non PR en agglomération par moyen de déplacement en 2025



Facteurs des présumés responsables d'accidents mortels sur les voies en agglomération (2023-2025)



Les facteurs liés à l'environnement

Sur les voies en agglomération, la part des accidents avec un facteur liés à l'infrastructure est de 30 % contre 17 % sur autoroute.

La majorité des victimes tuées le sont de jour (57 %), mais beaucoup d'usagers de moto légère, de cyclomoteur et d'EDPm sont tués la nuit (respectivement 58 %, 60 % et 63 %), contrairement à ceux en vélo (27 %).

En 2025, 53 % des personnes tuées sur les voies en agglomération l'ont été à bord d'un véhicule heurtant un obstacle fixe bordant la chaussée. Le choc se produit contre un mur ou un bâtiment dans 21 % des cas, un arbre dans 15 % des cas, un poteau dans 13 % des cas chacun et un véhicule stationné dans 10 % des cas.

Les facteurs liés au véhicule

Sur la période 2023-2025, 835 défaillances du véhicule ont été relevées dans les accidents mortels dont 143 visibilité restreinte depuis l'habitables, 61 problèmes d'éclairage, 38 pneus usés, et 17 défauts mécaniques.

Les facteurs humains

En 2025 sur les voies en agglomération, on compte 1 048 présumés responsables, dont 577 tués. **50 % sont des conducteurs de VT, 19 % des conducteurs de 2RM et 13 % des conducteurs de VU, PL ou TC.**

Parmi les **454 tués non PR**, **57 % sont des piétons et 16 % des passagers de VT.**

Sur la période 2023-2025, les facteurs les plus fréquents associés aux présumés responsables (PR) d'accidents mortels sont :

- la **vitesse**, avec 25 % tous usagers confondus, facteur qui s'élève à 61 % pour les motos lourdes ; elle est présente chez 50 % des 18-24 ans et sa part diminue avec l'âge ;
- l'**alcool** avec 19 % tous usagers confondus ; cela concerne les 18-54 ans (28 %) et en particulier les 25-34 ans (32 %), ainsi que les usagers de 2RM : cyclos (37 %) et motos (28 %) ;
- les **stupéfiants**, constituant 12 % des facteurs relevés à l'encontre des usagers ; ils concernent particulièrement les cyclomotoristes (26 %), les motards (14 %) et les 18-34 ans (20 %) ;
- le non-respect des **priorités** est relevé chez 15 % des PR d'accidents mortels, particulièrement chez les conducteurs de poids lourds ou de transport en commun (23 %) et les piétons (24 %) ;
- l'**inattention**, avec 20 % tous usagers confondus, facteur qui s'élève à 43 % pour les conducteurs de poids lourds ou de transport en commun ;
- les **malaises**, avec 14 % tous usagers confondus, touchent fortement les populations les plus âgées (36 % des PR âgés de 65 ans et plus).

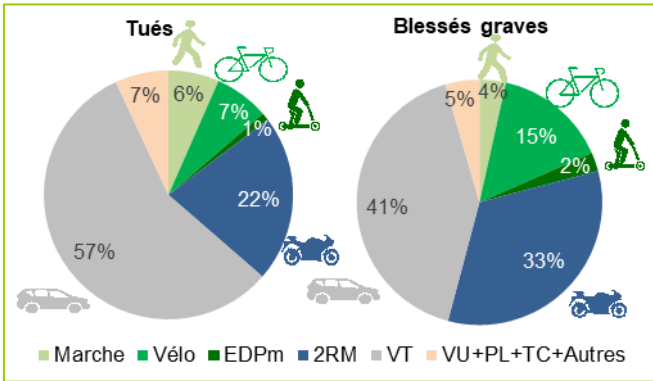
Les facteurs d'accidents sur les routes hors agglomération

60 % des personnes tuées en France le sont sur les routes hors agglomération. 44 % des décès sur ces routes le sont sans tiers impliqué.

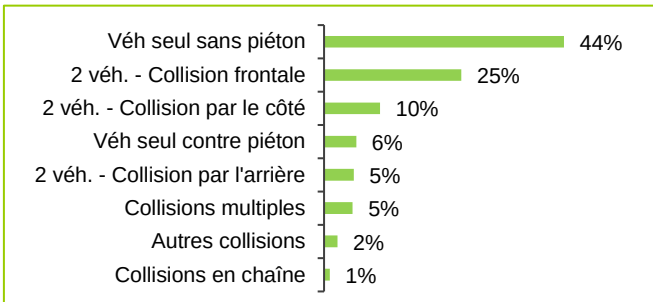
	Tués			Évolution	
	2019	2024	2025	2019-2025	2024-2025
Hors agglo.	1 944	1 924	1 973	+ 1,5 %	+ 2,5 %
Autres milieux	1 300	1 269	1 290	- 0,8 %	+ 1,7 %
Évolution moyenne annuelle*				2019 à 2025	2010 à 2019
Tués hors agglomération				+ 0,2 %	- 3,2 %
Tués autres milieux				- 0,1 %	- 0,7 %
Ensemble Tués				+ 0,1 %	- 2,2 %

* Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de tués sur les routes hors agglomération a diminué en moyenne de - 3,2 % par an.

Mobilité des tués et des blessés graves sur les routes hors agglomération en 2025



Répartition des tués selon le type de collision sur les routes hors agglomération en 2025



Cette fiche concerne les routes hors agglomération au sens de l'article R110-2 du code de la route, c'est à dire hors des zones délimitées par les panneaux d'entrée (EB10) et de sortie (EB20) d'agglomération. Les autoroutes sont exclues.

En 2025, 1 973 individus sont tués sur les routes hors agglomération, soit 49 de plus qu'en 2024.

On estime qu'en 2025, 8 200 personnes sont blessées gravement (MAIS3+) : 300 piétons, 1 200 cyclistes, 200 utilisateurs d'EDPm (donc 21 % de modes doux) ; 2 700 usagers de 2RM (33 %) et 3 400 occupants de VT. De plus, on estime à 75 400 les personnes avec des blessures légères ou modérées (MAIS1-2).

En 2025, les hommes représentent 79 % des personnes tuées sur les routes hors agglomération. Les usagers âgés de 18 à 24 ans représentent 17 % des tués pour 8 % de la population.

En 2025, 48 % des usagers tués sur les routes hors agglomération le sont du vendredi au dimanche.

Selon le mode de déplacement

En 2025, les usagers vulnérables représentent 36 % des personnes tuées sur routes hors agglomération avec 718 tués (99 tués de plus qu'en 2019). Les automobilistes représentent 57 % des tués.

Par ailleurs, 130 piétons sont décédés (94 en 2024) dont 86 percutés par un VT et 32 par un VU ou un PL.

Typologie des collisions

Sur les routes hors agglomération, 44 % des personnes tuées le sont dans des accidents sans tiers, 25 % lors de collisions frontales et 10 % à la suite à de collisions latérales.

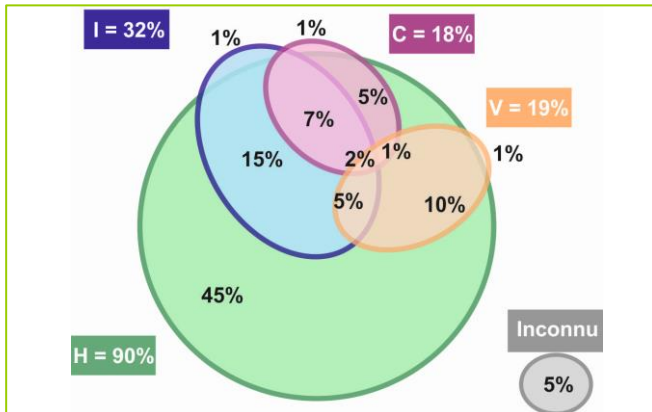
Les accidents sans tiers font 37 % des tués en 2RM, 44 % des tués à vélo et 51 % en VT.

Personnes tuées hors agglomération selon leur mode de déplacement et l'antagoniste principal de l'accident en 2025

Tués	Dans une collision avec										Autres	Sans tiers Ø	Total
													
	0	0	0	0	1	86	19	13	2	9	0	130	
	0	5	0	0	5	44	13	6	0	6	61	140	
	0	0	1	0	0	12	0	1	1	0	5	20	
	0	0	0	0	0	28	7	9	0	3	18	65	
	1	0	0	0	8	158	32	13	2	15	134	363	
	0	0	0	0	1	279	77	162	12	19	568	1118	
	0	0	0	0	0	5	9	21	0	1	43	79	
	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	19	23	
Autres	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	3	
Autres	0	0	0	0	0	8	0	2	0	0	22	32	
Total	1	5	1	0	15	620	158	231	17	53	872	1973	

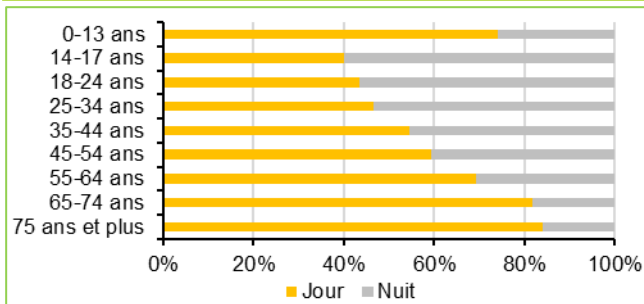
Lecture : 86 piétons ont été tués sur les routes hors agglomération dans un accident où l'antagoniste principal (véhicule le plus lourd de l'accident) était un VT.

Facteurs de causalité des accidents mortels sur les routes hors agglomération en 2015

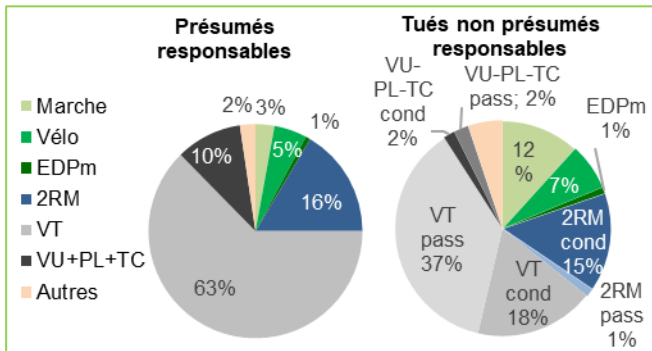


Légende des facteurs : H = Humain ; V = Véhicule ; I = Infrastructure ; C = Conditions de circulation ; Inconnu = causes non identifiées.
Source : Étude FLAM, Cerema, 2020.

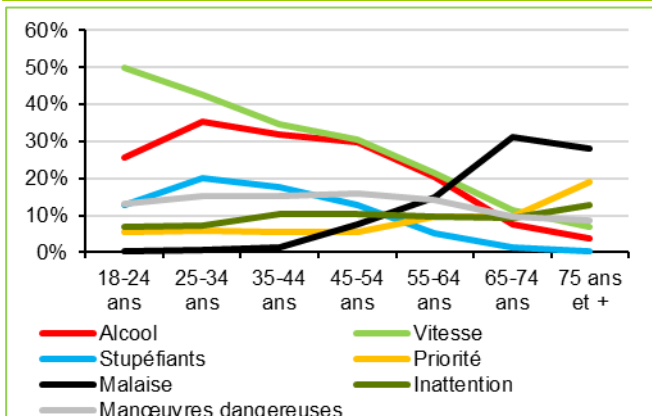
Répartition des individus tués par âge et luminosité sur les routes hors agglomération en 2025



Mobilité des présumés responsables et des tués non PR sur les routes hors agglomération en 2025



Facteurs des présumés responsables d'accidents mortels sur routes hors agglomération (2023-2025)



Les facteurs liés à l'environnement

Sur les routes hors agglomération, la **part des accidents avec un facteur liés à l'infrastructure est de 32% contre 17% sur autoroute (FLAM)**.

En 2025, les personnes tuées dans des accidents sur routes hors agglomération l'ont été à 80 % sur route départementale, à 10 % sur route nationale et à 10 % sur route communale ou métropolitaine.

En 2025, **42 % des personnes tuées dans un véhicule hors agglomération l'ont été après avoir heurté un obstacle fixe**, le plus souvent un arbre (37 %) ou un fossé, talus ou paroi rocheuse (21 %).

En 2025, la plupart des tués le sont de jour (60 %), en particulier les seniors (82 % des 65-74 ans et 84 % des plus de 75 ans). Au contraire, plus de la moitié des 14-34 ans sont tués de nuit, avec en particulier 60 % des 14-17 ans et 57 % des 18-24 ans.

Les facteurs liés au véhicule

De 2023 à 2025, 803 problèmes liés au véhicule ont été identifiés dans les accidents mortels : 221 pertes de la maîtrise du véhicules 109 pneus usés, 109 problèmes d'éclairage, 32 cas de visibilité limitée depuis l'habitacle, et 25 liés à une mauvaise connaissance du véhicule.

Les facteurs humains

En 2025, le nombre de présumés responsables (PR) d'accidents mortels est de 1 927 (dont 1 334 tués), et 83 % des PR sont des hommes. **63 % des PR sont des conducteurs de VT, 16 % sont des usagers de 2RM et 7 % des conducteurs de véhicules utilitaires.**

En 2025, on compte 639 tués non PR, dont 37 % sont des passagers de VT et 18 % des conducteurs de VT.

Sur la période 2023-2025, les facteurs les plus fréquents associés aux présumés responsables (PR) d'accidents mortels sont :

- la vitesse, avec 32 % tous modes confondus, part qui s'élève à 54 % chez les motos lourdes. Elle est présente chez 50 % des PR de 18-24 ans ;
- l'alcool, avec 24 % tous modes confondus, et notamment chez les piétons (42 %), les cyclos (33 %) et les motos légères (28 %). Ce facteur atteint ou dépasse 30 % pour les classes d'âges 25-34 ans, 35-44 ans et 45 à 54 ans ;
- les stupéfiants, avec 11 % tous âges confondus. Ce facteur atteint 20 % pour les PR âgés de 25 à 34 ans et 18 % pour les 35-44 ans ;
- le malaise (9 %), qui est le premier facteur chez les cyclistes (42 %). Il touche en particulier les 65 ans et plus (29 %) ;
- l'inattention (9 %), dont 25 % pour les piétons et 15 % pour les PL ;
- le non-respect des règles de priorité (8 %), monte à 19 % chez les 75 ans et plus.

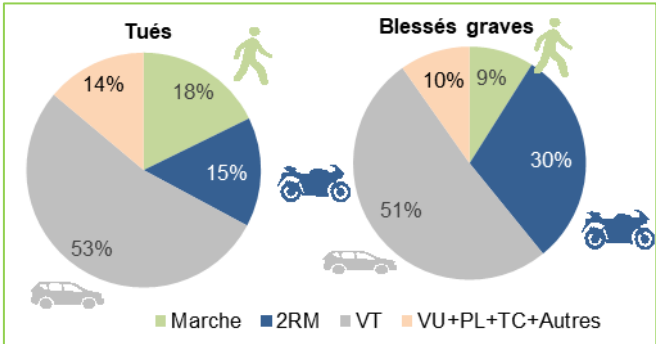
Les facteurs d'accidents sur les autoroutes

Sur autoroute, une personne tuée sur deux est un occupant de véhicule de tourisme et 33 % des décès interviennent dans un accident sans tiers.

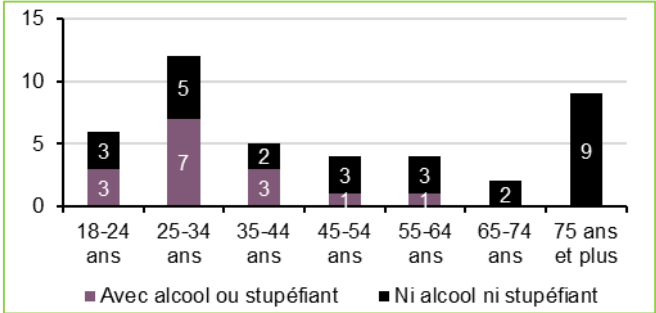
	Tués			Évolution	
	2019	2024	2025	2019-2025	2024-2025
Autoroute	263	239	259	- 1,5 %	+ 8,4 %
Hors autoroute	2 981	2 954	3 004	+ 0,8 %	+ 1,7 %
Évolution moyenne annuelle*				2019 à 2025	2010 à 2019
Tués sur autoroute				- 0,3 %	+ 0,3 %
Tués hors autoroute				+ 0,1 %	- 2,5 %
Ensemble Tués				+ 0,1 %	- 2,2 %

* Lecture : entre 2019 et 2025, le nombre de tués sur autoroute a baissé en moyenne de - 0,3 % par an.

Répartition des tués et des blessés graves sur autoroute selon le mode de déplacement en 2025



Conducteurs circulant à contresens, impliqués dans un accident corporel, selon l'âge et la consommation d'alcool ou de stupéfiants en 2025.



En 2025, **259 personnes ont été tuées sur autoroute**, soit 20 décès de plus par rapport à 2024. Ce réseau concentre 8 % de la mortalité totale, part qui fluctue entre 6 % et 9 % depuis 2010.

En 2025, la mortalité sur autoroute est plus faible que sur l'ensemble des réseaux, avec 1,3 tués par milliard de kilomètres parcourus, contre 7,3 sur le reste du réseau en moyenne¹.

Selon le mode de déplacement

En 2025, **138 occupants de véhicules de tourisme** ont été tués sur les autoroutes (53 % de la mortalité autoroutière), soit 18 décès de plus qu'en 2024. **39 usagers de 2RM et 46 piétons** ont aussi été tués.

Le nombre de blessés graves est estimé à 1 100. Selon le mode de déplacement, la répartition des blessés graves et des tués diffère : pour les motocyclistes 30 % de blessés pour 15 % de tués ; pour les piétons 9 % de blessés pour 18 % de tués.

Typologie des collisions

En 2025, 33 % des tués sur autoroute l'ont été dans un accident **sans tiers impliqué** (perte de contrôle), 19 % des usagers ont été tués dans des collisions par l'arrière entre deux véhicules, 13 % dans des collisions entre un véhicule et un piéton, 11 % dans des collisions multiples et 8 % dans des collisions en chaîne.

En 2025, sur autoroute, 45 conducteurs à **contresens** sont impliqués dans un accident corporel, dont 14 dans un accident mortel. Ils ont occasionné 19 tués. Parmi les 35 conducteurs à contresens dont le taux d'alcoolémie est connu, 15 étaient positifs.

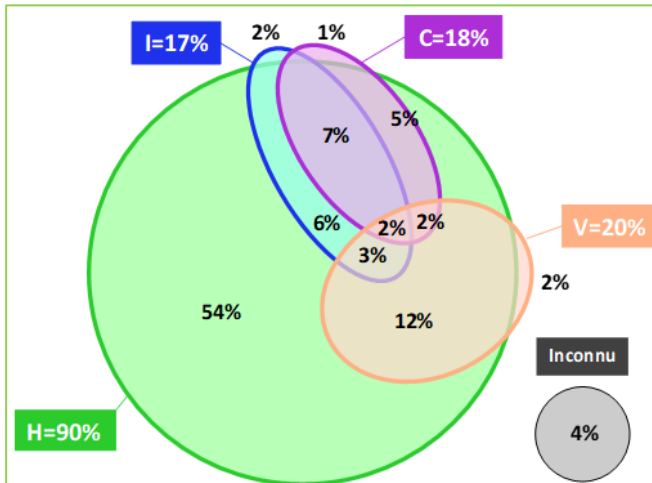
¹ SDES. (2025). Bilan annuel des transports en 2024.

Personnes tuées sur autoroute selon leur mode de déplacement et l'antagoniste principal de l'accident en 2025

Tués	Dans une collision avec										Sans tiers Ø	Total
	Marche	Bicyclette	Vélo motorisé	2RM	VT	Camion	Tracteur	Autobus	Autres	Autres		
Marche	0	0	0	0	0	26	6	9	1	4	0	46
Bicyclette	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo motorisé	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2RM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VT	0	0	0	0	0	12	1	4	1	1	20	39
Camion	0	0	0	0	0	38	9	42	1	0	48	138
Tracteur	0	0	0	0	0	2	2	8	1	0	3	16
Autobus	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	10	16
Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4
Total	0	0	0	0	0	78	18	69	4	5	85	259

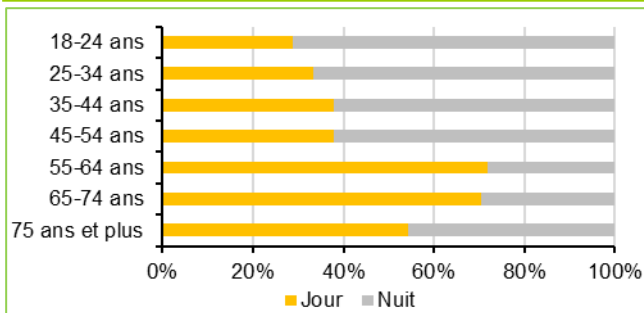
Lecture : 26 piétons ont été tués sur autoroute dans un accident où l'antagoniste principal (véhicule le plus lourd de l'accident) était un VT.

Facteurs de causalité des accidents mortels sur autoroute en 2015

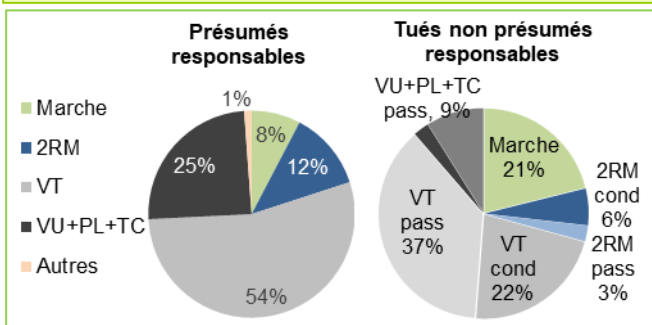


Légende des facteurs : H = Humains ; V = Véhicule ; I = Infrastructure ; C = Conditions de circulation ; Inconnu = causes non identifiables. Source : Étude FLAM, Cerema, 2021

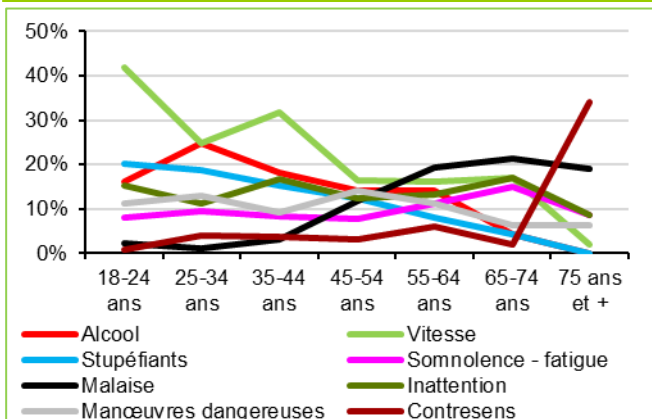
Répartition des tués sur autoroute selon leur âge et la luminosité en 2025



Répartition des présumés responsables et des tués non PR selon leur mode de déplacement en 2025



Facteurs des présumés responsables d'accidents mortels sur autoroute sur 2023-2025



Facteurs liés à l'environnement

La part des facteurs liés à l'infrastructure dans les accidents mortels sur autoroute est de 17 %, un taux deux fois plus faible que sur les routes bidirectionnelles interurbaines (33 %). Les **2x3 voies représentent 40 % des accidents mortels** pour 21 % du kilométrage total d'autoroute ([FLAM](#)).

En 2025, 82 % des personnes tuées sur autoroute l'ont été dans un accident sur une portion rectiligne, 15 % sur une portion en pente et 15 % sur chaussée mouillée. De plus, 34 % des véhicules impliqués dans un accident mortel ont heurté un obstacle fixe, qui représente 56 % des décès des occupants de véhicule sur ce réseau (120 tués). Dans 62 % des cas, l'obstacle percuté était une glissière de sécurité.

En 2025, **la majorité des tués le sont de nuit (54 %)**. Cela se retrouve pour toutes les classes d'âge de 18 à 54 ans, avec notamment 71 % des 18-24 ans tués de nuit.

Facteurs véhicules

Entre 2023 et 2025, 12 % des véhicules impliqués dans les accidents mortels présentaient un facteur lié au véhicule. Cette part atteint 20 % pour les 2RM. Les deux facteurs les plus relevés sont le déplacement du véhicule (28 cas), lorsqu'il échappe à la maîtrise du conducteur, et ensuite des défaillances d'éclairage (15 cas), mécaniques (14 cas) et de pneu (14 cas).

Facteurs humains

En 2025, le nombre de présumés responsables (PR) est de 260 (dont 123 tués), et 86 % des PR sont des hommes. **54 % des PR sont des conducteurs de VT, 15 % sont des conducteurs de poids lourds et 10 % des conducteurs de véhicules utilitaires.**

En 2025, on compte 123 tués non PR, dont 37 % sont des passagers de VT, 22 % des conducteurs de VT et 21 % des piétons.

Sur autoroute, de 2023 à 2025, le motif principal de trajet des PR d'accidents mortels est « promenade-loisirs » (50 %). Un motif de trajet « utilisation professionnel » est recensé dans 28 % des cas sur autoroute contre 11 % des cas en moyenne sur les autres réseaux routiers.

Sur la période 2023-2025, les facteurs les plus fréquents associés aux PR d'accidents mortels sont :

- le facteur **vitesse** excessive ou inadaptée est relevé chez 42 % des 18-24 ans ;
- le facteur **alcool** est plus important chez les 25-34 ans (25 %) ;
- Le facteur **stupéfiant** est important notamment chez les jeunes, 20 % pour les 18-24 ans et 19 % pour les 25-34 ans ;
- le **malaise** augmente avec l'âge et se stabilise à 20 % sur l'ensemble des classes d'âge 55-64, 65-74, 75 ans et plus ;
- le facteur **contresens** est relevé chez 34 % des 75 ans et plus (16 sur 47 cas).



La Délégation à la sécurité routière (DSR) organise depuis 2018 des **appels à projets d'études et recherches** qui s'adressent à toutes les communautés scientifiques et à tous les acteurs, publics ou privés, impliqués dans la recherche en matière de sécurité routière.

Les **axes prioritaires de recherche 2023 – 2027** sont :

- Les **facteurs d'accidents**
- Les **usagers de la route** (les personnes en sur-risque d'être victimes ou d'être responsables d'accidents de la route ; la santé des conducteurs et des autres usagers de la route)
- Les **victimes** (les blessés graves, les usagers vulnérables, l'onde de choc)
- L'**éducation et la formation tout au long de la vie**
- Les **évolutions du véhicule** (le véhicule à délégation de conduite partielle ou totale, les dispositifs d'aide à la conduite, mobilité douce et véhicules innovants, les 2-3-4 roues motorisés)
- Les **spécificités territoriales**

<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/politique-de-securite-routiere/historique-des-projets-retenus>



Les études

La recherche et les études	164
Perception du piéton par l'usager de la route (Percept'Piéton)	166
Étude des interactions VOItures - PIétons - VELos (VOI-PI-VEL)	167
Risques liés à la charge mentale à vélo (CharMent Vélos)	168
Dynamique des vélos cargo, comportements et risques (CARGO)	169
Gains attendus avec le port du casque à vélo et en EDPm	170
Gains attendus avec le port du gilet airbag 2RM	171
BEA-TT : Angles morts des véhicules lourds	172
BEA-TT : Immersion des véhicules	173
Obtenir le permis B et conduire à 17 ans	174
Protoxyde d'azote et accidents de la route	175
Effets des substances psychoactives sur la conduite	176
Parcours hospitalier des victimes très graves (SPOTE)	178

La recherche et les études

Les programmes et équipements prioritaires de recherche (PEPR)

Dans le cadre du plan d'investissement « France 2030 », les PEPR ont pour objectif de construire ou consolider un leadership français dans des domaines scientifiques liés à une transformation technologique, économique, sociétale, sanitaire ou environnementale et considérés comme prioritaires. A l'inverse des PEPR exploratoires, les PEPR de stratégie nationale d'accélération créent de la connaissance sur des transformations déjà engagées.

La mobilité est étudiée dans les PEPR « Villes durables et bâtiments innovants » et « Le numérique au service des mobilités dans les territoires », lequel vise en particulier à élargir le champ d'analyse des mobilités aux aspects sociaux, économiques et environnementaux, à comprendre les déterminants psychologiques de la mobilité et à envisager les besoins en croisant les données de mobilité et les données de contexte.



Source : Agence nationale de la recherche

Les études et enquêtes de la Fondation VINCI Autoroutes

Depuis 2011, la Fondation promeut une approche scientifique et éthique des risques routiers. En 2025, le 15^e Baromètre européen de la conduite responsable, réalisé auprès de 12 000 personnes dans 11 pays européens, a été publié.

Plusieurs enquêtes ont également été réalisées : sur les liens entre conduite et protoxyde d'azote, sur la somnolence des conducteurs au volant, ou encore sur le rapport à la conduite des seniors. Cette enquête a été accompagnée d'une étude sur leurs capacités d'orientation dans l'espace.

Enfin, lors de la 5^e édition de l'enquête sur le partage de la route, la Fondation a publié son enquête annuelle sur le partage de la route qui examine spécifiquement les comportements des européens confrontés sur la route à la cohabitation entre différents modes de déplacements.

Dès 1910, le domaine de l'accidentologie est investi et associé à la traumatologie. Il faut toutefois attendre 1968 pour que le terme « accidentologie » entre dans le vocabulaire pour désigner l'étude scientifique des accidents. La recherche publique s'organise avec le secteur privé déjà engagé – notamment les constructeurs et assureurs – en élaborant des concepts et des objets de recherche autour de trois axes : infrastructures, comportements et véhicules. Cette science intègre des domaines liés aux techniques et technologies (automobile, contrôle), à l'ingénierie (routes, cinétique, détection), aux sciences de la santé (neurosciences incluses) et à la pharmacologie clinique. L'interdisciplinarité de l'accidentologie s'étend aussi aux champs des sciences économiques et humaines, en y intégrant des contenus préventifs et éducatifs.

Renforcement d'une discipline

En 1958, le premier Service médical d'urgence (SMUR) est mis en place à Salon-de-Provence. En 1967, le centre national de formation à la sécurité routière est ouvert par la gendarmerie nationale pour renforcer la culture sécurité routière dans ses unités. En 1995, le Registre du Rhône est institué afin de recenser les traumatismes dus aux accidents de la route. Par la suite, le diplôme d'enseignant de la conduite est créé et l'éducation routière devient obligatoire à l'école. En 1993, une attestation reconnaît cette discipline et en 2000 un *continuum* éducatif est instauré. De grandes écoles dispensent des formations avec une approche pluridisciplinaire, tandis que des universités intègrent cette matière notamment à travers les sciences de l'éducation ou la psychologie à Aix-Marseille ou Angers, développant ainsi des approches cognitivo-comportementales complémentaires à la recherche. Par ailleurs, de nouveaux diplômes universitaires ont été créés en 2021 par l'Université Gustave Eiffel (UGE).

Diversité des organismes impliqués

L'Université Gustave Eiffel et le Cerema sont les principaux acteurs du réseau scientifique et technique dans le domaine de l'accidentalité routière. S'y ajoutent l'Inserm, des laboratoires du CNRS, ainsi que des équipes de l'Inserm, de l'ISPED¹ et d'autres équipes universitaires. En complément, l'UTAC² est agréée pour procéder aux essais d'homologation des véhicules et de leurs équipements. En parallèle, la R&D (constructeurs, équipementiers) est présente, notamment à travers le LAB et le Ceasar. L'incitation à la recherche est renforcée par les appels à projets proposés par l'ANR, la Fondation MAIF, la fondation VINCI ou encore la DSR.

¹ Institut de santé publique, d'épidémiologie et de développement.

² L'UTAC Ceram est agréée pour procéder à l'ensemble des essais réglementaires des véhicules et de leurs équipements. Elle est désignée par les autorités françaises auprès des instances internationales pour réaliser les essais réglementaires à la demande des constructeurs en vue d'obtenir leurs homologations européennes et internationales.

Bilan des trois premières années de l'appel à projets (AAP) d'études et de recherches 2023-2027 de la DSR

Depuis le lancement en 2023 de cet AAP, **60 projets ont été soutenus financièrement par la DSR**. Parmi eux, **onze** s'intéressent aux mobilités actives (sept aux cyclistes et quatre aux piétons). La santé concentre **douze** projets (dont six sur l'aptitude à la conduite et deux concernant le protoxyde d'azote).

Tous les axes prioritaires tels que les blessés, les 2RM, les usagers vulnérables, les spécificités territoriales, les stupéfiants et l'alcool, l'évolution des véhicules ou encore les seniors sont analysés.

Sur le plan européen

Projet Trendline

Co-financé par la Commission européenne, ce projet a permis, sur la période 2022-2025, de définir des méthodologies et de collecter des indicateurs clés de performance (KPI) dans les 25 Etats membres de l'UE participant au projet. Ces indicateurs fournissent des informations sur les comportements associés aux risques d'accidents et de blessures, tels que l'utilisation de distracteurs et non port des équipements de sécurité.

European Transport Safety Council (ETSC)

L'ETSC est une organisation européenne à but non lucratif. Grâce à ses experts et aux rapports produits, elle conseille, en toute indépendance, les institutions européennes ou les gouvernements nationaux. En 2025, outre le bilan annuel de la sécurité routière sur 32 pays, plusieurs rapports ont été publiés comme celui visant à réduire les blessures graves sur les routes européennes.

Sur le plan international

International Transport Forum (ITF) et International Traffic Safety Data and Analysis (IRTAD)

Rassemblant 80 membres et observateurs provenant de plus de 40 pays, l'IRTAD est un groupe de travail permanent de l'ITF organisé autour des bases de données, méthodes statistiques et analyses de sécurité routière. Le rapport annuel présente le bilan de chaque pays.

L'Organisation mondiale de la Santé (OMS)

Regroupant 194 Etats membres, l'OMS produit en matière de sécurité routière un rapport mondial et apporte un appui technique pour élaborer ou renforcer les lois, mettre en place des stratégies nationales et développer les soins post-accident.

Axes de recherche prioritaires

Redéfinis pour la période 2023-2027, les axes de recherche de l'appel à projets de la DSR portent sur les **facteurs d'accidents**, les **usagers de la route**, les **blessés**, **l'éducation et la formation tout au long de la vie**, les **évolutions du véhicule**, les **spécificités territoriales**.

Les jeunes et les personnes âgées étant les personnes en sur-risque d'être victimes ou responsables d'accidents, la recherche sur ces usagers de la route est essentielle. Il en est de même de la santé des conducteurs et des autres usagers de la route.

Des coopérations internationales

Les organismes de recherche européens et internationaux permettent de capitaliser les connaissances scientifiques. Le Club des organismes de recherche associés (CLORA) constitue une passerelle entre la recherche publique française et l'Union européenne tandis que les forums et réseaux européens (FERSI, CARE, ETSC) et internationaux (IRTAD qui intègre désormais le réseau Safer City Streets) sont les lieux de partage d'expertise. Le Forum International des Transports de l'OCDE aborde la sécurité routière sous l'angle d'une économie durable ou encore en étudiant l'impact des services de mobilité utilisant des véhicules automatisés dans l'offre des transports. Enfin, dans le cadre du projet ESRA³, des enquêtes sont réalisées au niveau international sur le rapport des citoyens à la sécurité routière et leurs comportements en circulation.

De nouveaux défis

Dans un contexte d'urgence climatique, imposant de décarboner les transports, de profondes mutations de nos habitudes de déplacement se dessinent. Les modes de déplacement doux ou actifs (marche à pied, EDP, EDPm, vélo, VAE) se développent. Il convient d'en mesurer les apports et risques afin d'assurer une cohabitation sécurisée des divers usages de l'espace public.

Par ailleurs, l'automatisation des véhicules requiert d'adapter l'infrastructure et d'anticiper les interactions entre les différents véhicules, l'Homme et la machine. La sécurité des occupants de ces futurs véhicules, comme celle des autres usagers de la route, est une priorité, ce qui nécessite d'adapter les formations en même temps que les avancées technologiques.

Le développement de l'intelligence artificielle (IA) devient aussi un enjeu de sécurité routière. Depuis 2024, l'observatoire des vitesses et des comportements de l'ONISR expérimente l'utilisation de l'IA pour affiner le recueil des données.

³ E-Survey of Road users' Attitudes, ESRA, 2015-2026.

⁴ <https://etsc.eu/reducing-serious-injuries-on-european-roads-pin-flash-48/>

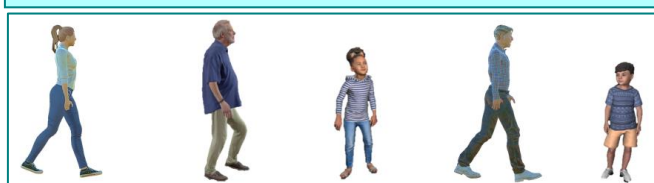
Perception du piéton par l'usager de la route (Percept'Piéton)

Équipe	Martin Bossard, Loïc Chomienne, Université Gustave Eiffel
Partenaires	Aix-Marseille Université, Université Rennes 2
Achèvement	Décembre 2026
Méthodologie	Immersion à l'aide d'un casque de réalité virtuelle. Identification des informations visuelles retenues, mesure du comportement de régulation, analyse des processus perceptivo-moteurs du conducteur
Mots clés	Piéton, mouvement biologique, perception visuelle du mouvement, conducteur, réalité virtuelle, prise de décision, prédiction

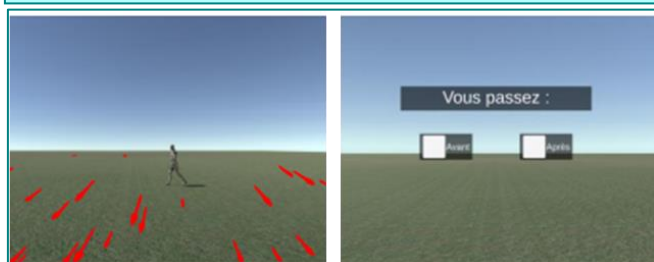
Exemples de scènes virtuelles dans lesquelles peut être immergé le participant



Exemples d'avatars de piétons



La prise de décision



À gauche : illustration de l'expérimentation du point de vue du conducteur. Les flèches rouges sont indiquées pour illustrer que le participant est en train d'avancer (non visibles par le participant). À droite : l'affichage auquel est confronté le participant lorsqu'il doit donner sa réponse.

Le projet PERCEPT-PIETON vise à **étudier le comportement du conducteur lorsqu'il est confronté à un piéton** sur le point de traverser. Il s'agit de comprendre comment il perçoit et **adapte sa conduite** en fonction des caractéristiques des piétons : genre, âge, comportement, vitesse, etc.

Création de l'environnement virtuel

L'environnement virtuel immerge les participants dans une situation de conduite dans laquelle ils sont confrontés à la survenue de piétons. Le but est d'analyser comment les conducteurs prennent leurs décisions et adaptent leur conduite selon l'apparence, le comportement et le mouvement du piéton.

Plusieurs scènes ont été développées pour répondre aux demandes expérimentales. Certaines sont épurées en termes d'habillage, rappelant un milieu rural ; d'autres plus riches peuvent être assimilées à un espace urbain plus ou moins dense. Cet outil permet de croiser l'ensemble des paramètres étudiés.

La bibliothèque de mouvements

Afin de présenter des piétons virtuels dont le mouvement est fidèle au mouvement humain, des campagnes de capture de mouvement ont été réalisées auprès de 13 participants, femmes et hommes âgés de 11 à 85 ans. Chacun a réalisé diverses tâches locomotrices : marche lente ou rapide, course, marche hésitante, marche avec téléphone (distraction), marche avec accélération ou arrêt ponctuel. À l'issue des captations, une phase de traitement a permis de constituer une bibliothèque exploitable de mouvements biologiques, standardisés et organisés qui sera mise en libre accès. Elle offre un large panel de mouvements de piétons aux profils variés, reflétant la diversité des piétons rencontrés en contexte réel.

Les tâches expérimentales

Deux tâches sont testées afin de comprendre le comportement perceptivo-moteur du conducteur. Les participants, mis en situation de conduite, progressent dans l'environnement virtuel jusqu'à l'apparition d'un piéton. Dans la première phase de test, **prise de décision**, la scène se fige et les participants doivent indiquer s'ils auraient le temps de passer en évitant la collision avec le piéton. Dans la tâche **de régulation**, la scène se poursuit et les participants ont la possibilité de réguler leur vitesse afin de passer avant ou après le piéton.

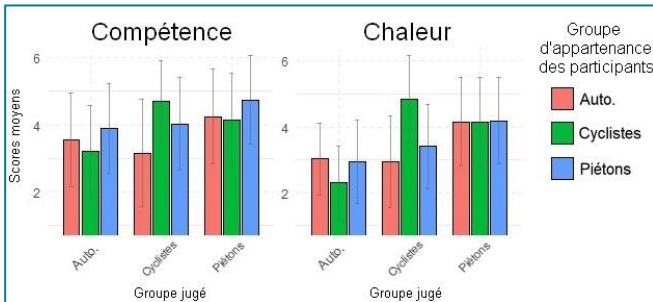
L'expérimentation est toujours en cours, mais les premiers résultats tendent à montrer que lorsque le piéton est une femme ou qu'il utilise un distracteur, les conducteurs régulent leur comportement. La question que l'étude devrait éclairer est la suivante : est-ce la cinétique de marche (le mouvement) ou la sémantique (l'apparence) qui joue un rôle majeur dans ce processus de régulation ?

Étude des interactions VOltures - PIétons - VElOs (VOI-PI-VEL)

Équipe	Aurélié Dommes, DR, Univ. Eiffel Julie Collange, Mcf, Univ Paris Cité Clément Andrieu, post-doctorant
Achèvement	Décembre 2025
Méthodologie	Questionnaire en ligne et études expérimentales en ligne
Mots clés	Interactions, piétons, cyclistes, automobilistes, perception, comportements, stéréotypes, groupe, conflits

Ce projet en deux études vise à identifier les déterminants psychosociaux des interactions entre automobilistes, cyclistes et piétons dans les situations de partage de l'espace routier, en particulier sous l'angle des relations intergroupes et du sentiment d'appartenance groupale.

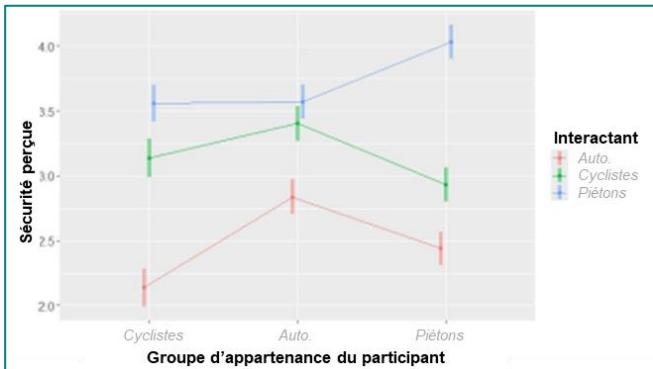
Mesures du contenu des stéréotypes, en termes de compétence et de chaleur par exemple



Exemple de scénarios d'interactions dans une situation de croisement, du point de vue d'un piéton face à un cycliste (1), un automobiliste (2), ou un autre piéton (3)



Sécurité perçue dans le conflit, selon le groupe du participant et l'interactant



Lecture : quel que soit le groupe d'appartenance du participant (piéton, cycliste, automobiliste), il se sent plus en sécurité dans une interaction avec un cycliste, qu'avec un automobiliste

Perceptions et stéréotypes

La première étude a porté sur les perceptions réciproques entre automobilistes, cyclistes et piétons, en examinant la manière dont ces groupes évaluent leur propre groupe et les autres. Un questionnaire en ligne a été adressé aux participants (124 automobilistes, 114 cyclistes et 137 piétons), afin d'évaluer les stéréotypes, émotions et intentions comportementales associés à chaque groupe.

Les résultats montrent que **le mode de déplacement constitue un marqueur identitaire saillant** : les usagers vulnérables (cyclistes et piétons) manifestent un fort favoritisme envers leur propre groupe, tandis que les automobilistes perçoivent leur groupe de manière plus négative que les autres, tant sur le plan des stéréotypes, que des émotions et intentions comportementales.

Identités groupales et interactions

La seconde étude a examiné l'influence de l'appartenance groupale et du degré d'identification aux groupes d'usagers sur les comportements et perceptions dans des situations de conflits de trajectoires simulées en 3D (90 scénarios, 5 types de conflits, 3 types d'usagers). Les résultats confirment la saillance identitaire du mode de déplacement : chacun se sent plus proche de son propre groupe. Les décisions de céder le passage ou de poursuivre sa trajectoire, les attributions de responsabilité, les attentes de coopération, ainsi que les perceptions de sécurité, vulnérabilité et légitimité varient systématiquement selon la combinaison « *qui je suis* » × « *qui est en face* ».

Les usagers vulnérables (piétons et cyclistes) se montrent plus prudents et plus critiques envers les automobilistes, tandis que ces derniers modulent moins leurs comportements. Le sentiment d'appartenance au groupe joue un rôle modérateur, favorisant des réactions plus bienveillantes envers les groupes perçus comme proches. Enfin, le type de conflit module ces effets sans les remettre en cause, les situations de croisement étant globalement celles suscitant le plus de coopération et le plus fort sentiment de sécurité.

Conclusions et recommandations

Les résultats plaident pour **une approche intégrée, combinant des interventions de nature psychosociale et éducative** (prise de perspective, déconstruction de stéréotypes) **et des actions sur l'environnement visant à améliorer la lisibilité des espaces de circulation et réduire les situations de négociation implicite.** L'objectif est de renforcer le sentiment d'appartenance à une identité partagée entre usagers de la route, afin de favoriser des interactions plus coopératives et réduire les tensions entre groupes d'usagers.

Risques liés à la charge mentale à vélo (CharMent Vélos)

Équipe	ESTACA, Cerema
Achèvement	2026
Méthodologie	Utilisation d'un simulateur vélo pour mesurer le comportement des cyclistes (position, vitesse), la charge mentale et la qualité perçue des aménagements (via questionnaires)
Périmètre	France
Mots clés	Cycliste, aménagement cyclable, charge mentale, réalité virtuelle, giratoire, angle mort

Objectif de l'étude

L'objectif de ce projet est d'évaluer l'impact des aménagements cyclables sur le comportement des cyclistes et leur charge de travail mental (indicateur du confort) grâce à l'utilisation d'un **simulateur vélo**. Trois études distinctes ont été menées pour évaluer les aménagements cyclables :

- étude des aménagements dans un giratoire,
- étude en section courante,
- évaluation d'un dispositif de projection des angles morts des poids lourds.

Principaux résultats

Les bandes cyclables (normales et colorées) orientent les cyclistes vers l'extérieur de l'anneau, tandis que les figurines vélo favorisent une trajectoire axiale, améliorant leur visibilité. La charge mentale est identique pour les trois aménagements. Bien que la bande cyclable colorée soit l'aménagement le plus apprécié, les figurines vélos placent les usagers dans une trajectoire réduisant les points de conflits. L'accompagnement des décideurs dans le choix des figurines vélo, malgré leur moindre popularité, et la sensibilisation des cyclistes à leurs avantages en termes de sécurité est à rechercher.

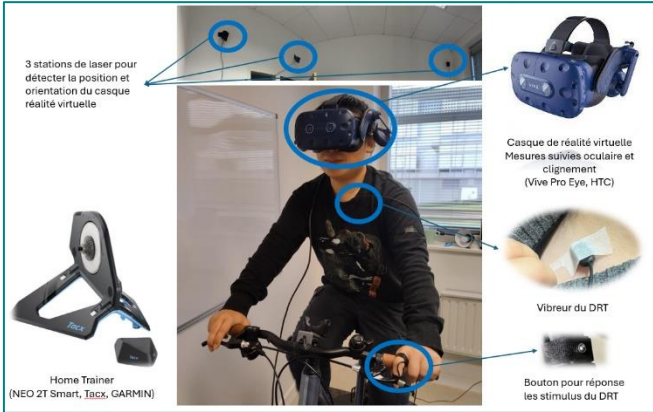
En section courante, pistes et bandes cyclables impliquent un contrôle plus fin de la trajectoire sans augmentation de la charge mentale, et une qualité perçue supérieure, même lorsque le trafic s'intensifie. La charge mentale et la dégradation de la qualité perçue s'aggravent avec l'intensification du trafic en circulation mixte et sur voie verte. Les aménagements dédiés aux cyclistes (piste ou bande) devraient être privilégiés, surtout dans des zones à trafic élevé. La sensibilisation des décideurs à l'inconfort lié aux interactions avec les piétons est à envisager.

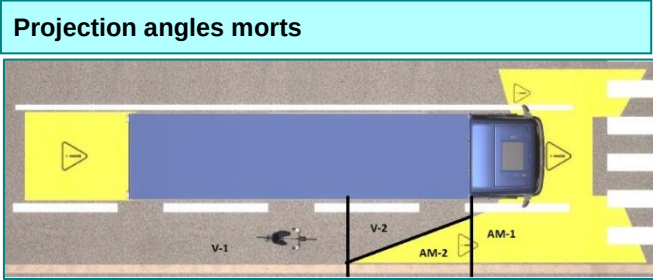
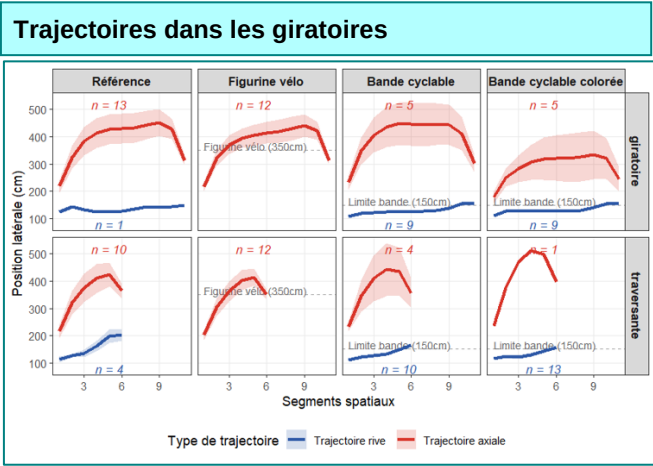
Enfin, la matérialisation au sol des angles morts des poids lourds est réalisée via un système de projection lumineuse. Ce dispositif incite les cyclistes à éviter ces zones rendues plus visibles lorsqu'ils arrivent derrière un poids lourd arrêté à un feu rouge. Cela s'accompagne d'un effet d'apprentissage. La projection des angles morts pourrait donc être un outil complémentaire aux équipements existants pour améliorer la sécurité des cyclistes.

Enseignements

La configuration des aménagements influence les trajectoires des cyclistes, leur charge mentale et la qualité perçue des infrastructures. La réalité virtuelle est un outil complémentaire, permettant une analyse contrôlée et *a priori* de l'impact des aménagements et de l'environnement routier sur le comportement cycliste et la charge mentale. Cette analyse permet d'aider à la conception d'infrastructures cyclables sûres, confortables et attractives.

Simulateur vélo (ESTACA'Lab)



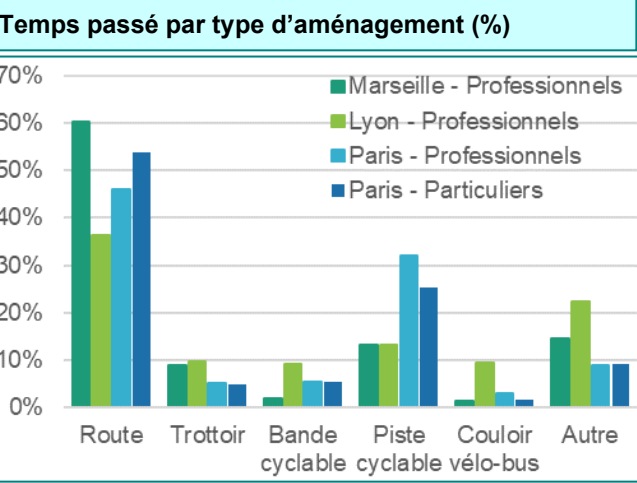
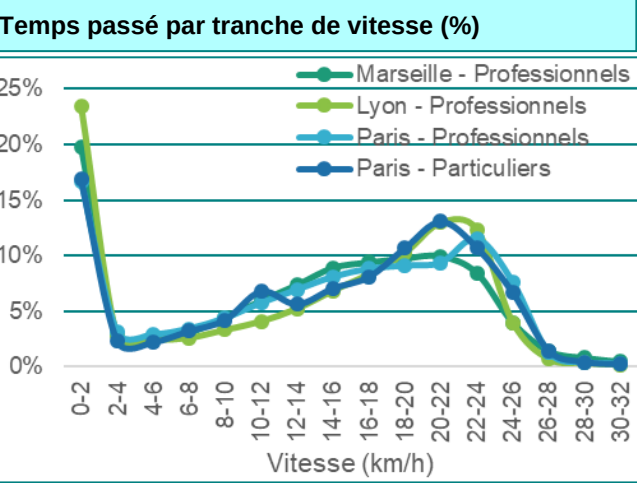


Dynamique des vélos-cargos, comportements et risques (CARGO)

Équipe	Université Gustave Eiffel (Ebrahim Riahi, Claire Naude, Emile Laugel, Fitahiana Andriamahafaly, Thierry Serre) Ergo Centre (Audrey Faurre, Marius Bergerat, Samuel Aupetit)
Achèvement	Novembre 2026
Méthodologie	Essais de caractérisation sur piste, complétés par une étude en conduite naturelle intégrant des entretiens avec les usagers et l'utilisation de l'IA pour détecter les infrastructures empruntées.
Périmètre	France
Mots clés	Vélo-Cargo, Dynamique, Conduite naturelle, Usage, Comportement

Instrumentation embarquée des vélos - cargos en conduite naturelle

Une application Android a été développée au Laboratoire Mécanismes d'Accidents (LMA) afin d'enregistrer, à l'aide d'un smartphone dédié, les données dynamiques (IMU), spatiales (GPS) et les éléments de contexte (Vidéo).



Le vélo-cargo connaît un essor important en Europe et en France, porté par le développement des mobilités actives et de la logistique urbaine. Malgré cette forte dynamique, les connaissances scientifiques sur son usage restent encore limitées, notamment sur les comportements des usagers, les vitesses pratiquées ou le choix des aménagements cyclables empruntés.

Comportement et vitesses pratiquées

Dans l'étude en conduite naturelle, 40 participants ont été suivis pendant 2 à 3 mois, dont 30 professionnels répartis dans trois villes (Marseille, Lyon et Paris) et 10 particuliers à Paris. L'étude a permis d'analyser les déplacements réalisés à partir des trajets enregistrés en conditions réelles d'utilisation. Au total, 3 686 trajets ont été enregistrés, représentant 661 heures de déplacement et 8 757 km parcourus.

En moyenne, les professionnels réalisent des trajets de 11 minutes pour 2 km, contre 20 minutes pour 5 km pour les particuliers parisiens. Les vitesses moyennes de déplacement se situent globalement entre 13 et 14 km/h pour l'ensemble des groupes. En excluant les temps d'arrêt, les vitesses actives atteignent environ 15 à 17 km/h. La distribution des vitesses montre une forte concentration du temps de conduite entre 10 et 24 km/h pour l'ensemble des flottes. Une part importante du temps est également passée à l'arrêt ou à très faible vitesse (0–2 km/h). La fréquence de vitesses supérieures à 24 km/h reste rare et devient quasi nulle au-delà de 26 km/h.

Usage des infrastructures

Le traitement des vidéos à l'aide d'un modèle d'IA développé au LMA a permis de quantifier les durées de circulation sur différents types d'aménagements.

L'usage de la chaussée reste prédominant, suivi de la piste cyclable, puis de la bande cyclable et du couloir vélo-bus. L'utilisation des aménagements cyclables par les professionnels varie selon les villes, avec une moyenne de 16 % du temps à Marseille, contre 32 % à Lyon et 40 % à Paris (35 % pour les particuliers). Une analyse plus approfondie montre toutefois qu'à Lyon, dans 35 % du temps passé sur la chaussée, un aménagement cyclable était disponible à moins de 5 mètres. Cette proportion est de 6 % à Marseille et de 28 % et 20 % à Paris, respectivement pour les professionnels et les particuliers.

Conclusion

Malgré quelques différences, la distribution des vitesses reste globalement similaire entre les groupes d'usagers. Si la chaussée demeure l'aménagement le plus emprunté dans les trois villes, l'usage des aménagements cyclables dépend surtout des villes et des caractéristiques de leur réseau cyclable.

Gains attendus avec le port du casque à vélo et en EDPm

Équipe	Comité des experts (Emmanuel Lagarde, Caroline Deck), ONISR
Achèvement	Juin 2026
Méthodologie	Formule de Miettinen
Périmètre	France métropolitaine, 2025
Mots clés	Casque, vélo, EDPm, vies sauvées

Application de la formule de Miettinen

La formule Miettinen permet de déterminer la part des décès et blessés attribuables au facteur de risque du non-port du casque. Pour les cyclistes, cela revient à appliquer les formules suivantes :

Tués cyclistes évitables (2025)

= Total cyclistes tués (2025)
 × % non casqués parmi les cyclistes tués (2025)
 × Facteur de protection du casque*

Blessés cyclistes évitables (2025)

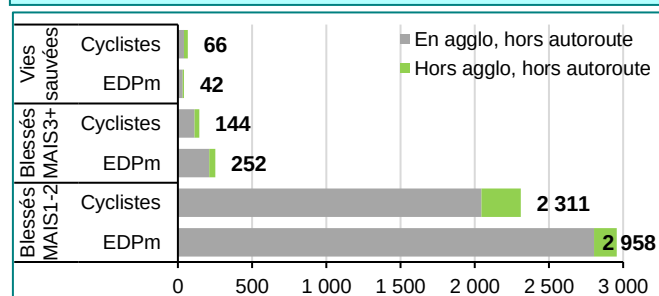
= Total cyclistes blessés (2025)
 × % non casqués parmi les cyclistes blessés (2025)
 × Facteur de protection du casque*
 × % lésions à la tête**

Les décès cyclistes et usagers d'EDPm sont majoritairement d'origine crânienne, le facteur de protection du casque est considéré comme un proxy raisonnable de l'effet sur la mortalité. À l'inverse, chez les blessés, le casque ne protège évidemment pas contre toutes les blessures (autres que la tête). C'est pourquoi la seconde formule intègre un pourcentage de lésions à la tête.

* Olivier J. and Creighton P. *Bicycle injuries and helmet use: a systematic review and meta-analysis*. International Journal of Epidemiology. 2017;248-292. doi: 10.1093/ije/dyw153

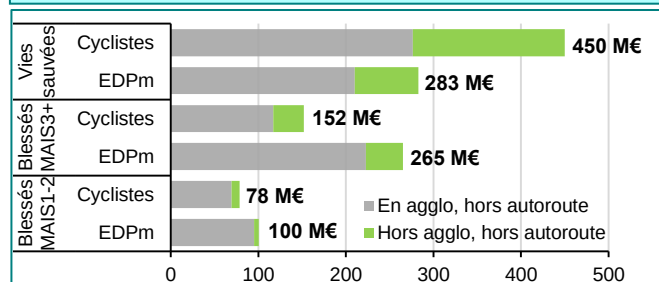
** Données issues du Registre du Rhône, période 2015-2022 pour les lésions graves, et 2017-2021 pour les lésions légères à modérées.

Cyclistes et usagers d'EDPm non casqués : potentiel de vies sauvées et de blessés évités en 2025



Source : Estimations du comité des experts avec l'appui de l'ONISR.

Cyclistes et usagers d'EDPm non casqués : gains économiques potentiels en 2025



Source : Estimations du comité des experts avec l'appui de l'ONISR

Le traumatisme crânien constitue un enjeu majeur de santé publique. Qu'il soit léger ou sévère, il peut entraîner des conséquences durables, voire irréversibles, telles que des troubles moteurs, sensoriels ou cognitifs, une fatigue chronique ou une perte d'autonomie. Si certaines séquelles apparaissent immédiatement après l'accident, d'autres peuvent se manifester plusieurs semaines, voire plusieurs mois plus tard, compliquant leur diagnostic et leur prise en charge. Les cyclistes et les usagers d'EDPm figurent parmi les populations les plus exposées en raison du risque élevé de chute et d'impact à la tête. Considéré comme le moyen le plus efficace pour diminuer la vulnérabilité du cycliste¹, le casque permet de limiter ce risque.

Cette fiche expose la méthodologie utilisée pour **estimer l'ordre de grandeur des décès et des blessés (graves et légers à modérés) des cyclistes et des usagers d'EDPm évités en France métropolitaine en 2025** si le casque était porté par tous.

Méthode d'estimation

L'estimation des gains offerts par le casque repose sur l'application de la formule de Miettinen, intégrant le taux de non casqués. Celui-ci varie fortement selon le milieu en raison de la pratique différenciée. Les taux de non casqués sont calculés pour les tués, blessés hospitalisés et légers recensés dans les BAAC. Afin de corriger le sous-enregistrement des blessés BAAC, la part d'usagers non casqués observés est appliquée aux estimations nationales du nombre de blessés en 2025. Les gains économiques sont ensuite estimés en appliquant les coûts de l'insécurité routière (cf. p. 19).

Résultats : gains estimés

En 2025, le port du casque aurait permis de sauver les vies de 66 cyclistes et 42 usagers d'EDPm. Ces vies sauvées auraient offert les gains économiques les plus importants (respectivement 450 et 283 M€).

Par ailleurs, il est estimé que le casque permettrait de réduire le nombre de blessés graves (MAIS3+) parmi les cyclistes et les usagers d'EDPm de respectivement 144 et 252 blessés, pour des gains respectifs de 152 et 265 M€.

Les bénéfices économiques associés au port du casque et à la réduction du nombre de blessés légers à modérés sont moindres, avec 178 M€ estimés pour les deux modes réunis. Pour autant, le bénéfice social de la réduction de ces blessés resterait important, avec plus de 2 300 cyclistes et près de 3 000 usagers d'EDPm blessés légers à modérés évités.

Le casque représente un investissement peu onéreux et sa généralisation permettrait des bénéfices sociaux et économiques majeurs.

¹ Comité des experts du CNSR, Sécurité routière et déplacements à vélo : enjeux dans une perspective de mobilités décarbonées, 2026.

Gains attendus avec le port du gilet airbag 2RM

Équipe	Université Gustave Eiffel (Thierry Serre et al.), Comité des experts (Emmanuel Lagarde), ONISR
Méthodologie	Formule de Levin
Périmètre	France métropolitaine, 2025
Mots clés	Airbag 2RM, lésions, vies sauvées

Le projet intitulé « REGAM » impliquant plusieurs laboratoires de l'Université Gustave Eiffel (LBA, LMA, UMRESTTE) a comparé les lésions lors de différentes configurations de choc (chutes, impact direct contre obstacle...) en 2RM avec et sans gilet airbag. Les résultats montrent que le port du gilet airbag chez le motocycliste offre une réduction notable des lésions ou de la mortalité.

Application de la formule de Levin

La formule de Levin permet d'estimer le nombre de tués et de blessés évités parmi les usagers 2RM si le port du gilet airbag était généralisé.

Tués/blessés 2RM évitables (2025)

= Total 2RM tués/blessés (2025)

× % lésions au tronc

× $\Delta_{\text{tués/blessés}}$

Où $\Delta_{\text{tués/blessés}} = (P_e - P_e') \times \frac{RR_{\text{tués/blessés}} - 1}{1 + P_e \times (RR_{\text{tués/blessés}} - 1)}$

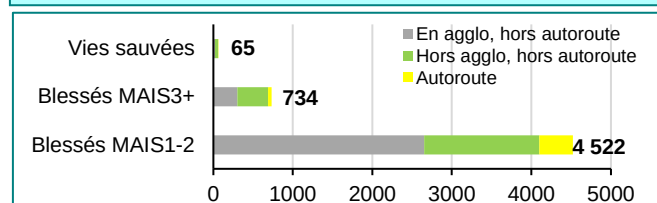
est la réduction relative du risque obtenue en faisant passer le port du gilet airbag de sa valeur actuelle à la valeur visée. Avec :

- P_e , le taux de non port du gilet dans la population 2RM (situation actuelle)* ;
- P_e' , le taux de non-port résiduel visé ($P_e' = 0$)
- $RR_{\text{tués/blessés}} = \frac{1}{1 - E_{\text{tués/blessés}}}$, le risque relatif du non-port, et $E_{\text{tués/blessés}}$, l'efficacité du gilet**.

* Enquête Parc Auto/2RM, KANTAR, 2025

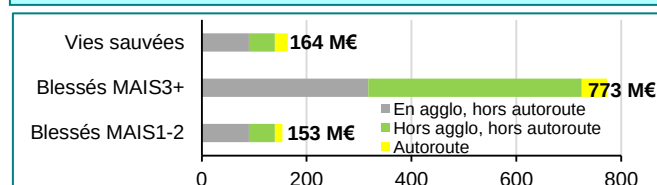
** Données issues de l'étude PIONEERS, thèse F. Saint-Louis³

Usagers 2RM non équipés d'un airbag : potentiel de vies sauvées et de blessés évités en 2025



Source : Estimation de l'UGE avec appui de l'ONISR

Usagers 2RM non équipés d'un airbag : gains économiques potentiels du gilet airbag en 2025



Source : Estimation de l'UGE avec appui de l'ONISR

Les usagers de deux-roues motorisés (2RM) restent l'une des populations les plus touchées par l'accidentologie routière en 2025. Parmi les segments corporels les plus fréquemment atteints, le tronc (thorax, abdomen, épaule et colonne vertébrale) figure comme celui qui représente le plus de lésions graves. La protection de cette zone apparaît donc essentielle, et les nouvelles technologies de gilet airbag peuvent s'avérer salvatrices.

Depuis plus d'une décennie, l'airbag se démocratise parmi les usagers de 2RM. Lors de la détection de l'impact par le capteur embarqué (ou de l'arrachage du cordon dans le cas des filaires), le gilet se gonfle et vient envelopper la poitrine, le dos, la nuque et l'abdomen et protège les zones vitales du tronc.

Méthode d'estimation

La méthodologie repose sur l'application de la formule de Levin, avec une distinction selon le milieu. La formule appliquée intègre plusieurs variables, dont le taux de non port du gilet airbag dans la population des usagers 2RM, ainsi que l'effet propre de l'airbag. Le taux de port du gilet airbag actuel demeure mineur, estimé à seulement 8 %¹. De nombreux paramètres, tels que la vitesse d'impact ou la cylindrée, n'ont pas été pris en compte mais pourraient être considérés afin d'affiner cette évaluation.

Le gilet airbag ne protège pas contre toutes les lésions, mais essentiellement celles du tronc. Plusieurs hypothèses clés sont posées : 20 % des tués pourraient être évités avec un gilet airbag², et 30 % des lésions toutes gravités pourraient être évitées avec un gilet airbag déclenché et gonflé³.

Résultats : gains estimés

Les résultats de l'étude montrent que parmi l'ensemble des usagers 2RM décédés en 2025, **la généralisation du gilet airbag aurait permis de sauver 65 vies**, pour des bénéfices économiques estimés à 164 M€.

Chez les blessés, il est estimé que plus de 5 000 lésions au tronc auraient pu être évitées, dont **734 blessés graves MAIS3+, et plus de 6 fois plus de blessés légers à modérés MAIS1-2 (4 522)**. Les gains économiques sont les plus significatifs pour les blessés graves, avec 773 M€, contre 153 M€ pour les blessés légers à modérés.

Toutes gravités confondues, les gains économiques les plus importants concernent les accidents survenus hors agglomération, là où les accidents ont lieu avec des motos plus lourdes et des vitesses pratiquées plus importantes qu'en milieu urbain.

¹ Enquête Parc Auto/2RM, KANTAR, 2025

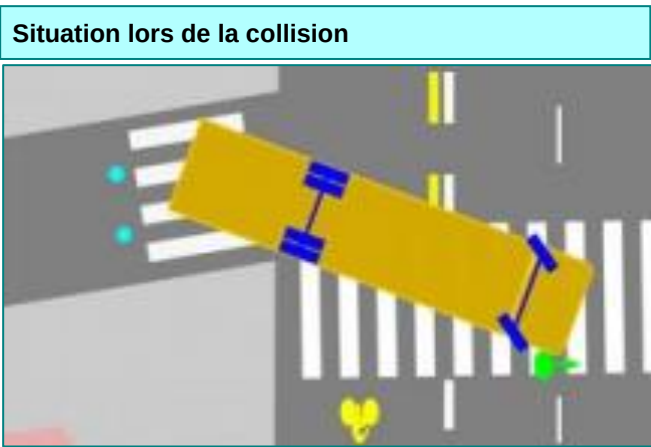
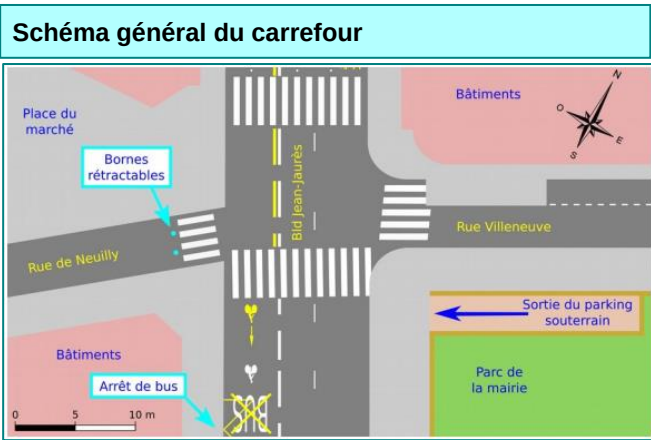
² T. Serre, et al., *Protective Innovations of New Equipment for Enhanced Rider Safety* (PIONEERS), 2021

³ F. Saint-Louis, *Analyse de l'efficacité des dispositifs airbags à protéger les motocyclistes à partir de données épidémiologiques et accidentologiques*, juin 2026

BEA-TT : Angles morts des véhicules lourds

Équipe	Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT)
Achèvement	Août 2022
Méthodologie	Investigation post-accident sur site, analyse des enregistrements de vidéo-surveillance et du véhicule, simulations et reconstitution
Périmètre	Clichy (Hauts-de-Seine)
Mots clés	Piéton, poids lourd, angle mort, passage piéton, carrefour, visibilité

Le Bureau d'Enquêtes Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT) dispose de pouvoirs d'investigation spéciaux. Il émet des recommandations.



Le BEATT rappelle les recommandations des guides « carrefours à feux » et « carrefours urbains » du CERTU (2010) : assurer la **continuité du cheminement piéton** mais **éloigner le passage piéton de 2 à 5 m du carrefour** pour assurer la covisibilité entre piétons et conducteurs.

L'accident

Le 4 mai 2021 à Clichy (Hauts-de-Seine), vers 9h20, un poids lourd (PL) tournant à droite depuis la rue de Neuilly vers le boulevard Jean-Jaurès a percuté une piétonne traversant le boulevard. La piétonne, âgée de 90 ans, a été projetée au sol. Le conducteur du camion ne s'est pas rendu compte de la collision et a poursuivi son mouvement. La roue avant droite du PL a roulé sur la victime, la tuant sur le coup.

Les causes

La cause directe de l'accident est **l'absence de perception réciproque de la présence de l'autre** protagoniste. La piétonne, dont l'audition était déficiente, n'a pas entendu le camion et ne l'a pas non plus vu se rapprocher sur son arrière gauche. Le conducteur a, quant à lui, focalisé son attention sur un premier groupe de piétons traversant sur le passage. Son champ de vision restreint depuis la cabine rendait de plus la piétonne soit non visible, soit très faiblement.

L'absence d'arrondi de l'angle du trottoir et le débord du passage piéton sur la zone centrale du carrefour ont également pu contribuer à la collision en forçant le PL à s'engager à partir d'une position ne favorisant pas la visibilité et la prise d'informations.

Recommandations finales

Les rétroviseurs présentent de nombreuses lacunes que les systèmes alternatifs à base de caméras et moniteurs ne compensent qu'en partie. Pour la prévention des accidents avec angle mort, la piste d'action la plus prometteuse est de rechercher une extension du champ de vision directe du conducteur du PL. Compte tenu des évolutions réglementaires à l'étude au plan européen, le BEA-TT ne formule pas de recommandation sur ce thème.

En complément, les véhicules lourds mis en circulation à compter de juillet 2024 doivent être dotés de systèmes de détection des usagers vulnérables. Le BEA-TT recommande de faire une étude sur les **performances de ces systèmes** destinés à équiper les véhicules lourds, en vue notamment de définir un protocole permettant d'évaluer la proportion de fausses alarmes, puis d'appliquer ce protocole à un panel de systèmes commercialisés.

Enfin, le BEA-TT recommande aux gestionnaires de voirie concernés d'étudier **l'éloignement du débouché de la rue** de Neuilly sur le boulevard Jean-Jaurès ou le passage piéton, en déplaçant l'un ou l'autre de ces éléments, et de créer à cette occasion un **arrondi de trottoir**.

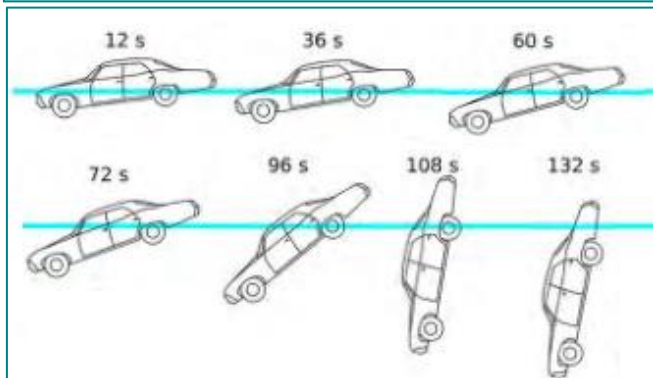
¹ Source : BEA-TT, *Rapport d'enquête technique sur le heurt d'une piétonne par un poids lourd survenu le 4 mai 2021 à Clichy* (92), 2022, <https://www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr/clichy-92-4-05-2021-heurt-d-une-pietonne-par-un-r312.html>

BEA-TT : Immersion des véhicules

Équipe	Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT)
Achèvement	Octobre 2025
Méthodologie	Étude d'enjeux (analyse d'articles de presse, visites virtuelles) ; Bibliographie ; Analyse de PV
Périmètre	France métropolitaine
Mots clés	Accidents mortels, immersion,

Le fichier BAAC n'a pas de modalité pour repérer les accidents avec immersion. Pour l'étude d'enjeux (1^{ère} partie de l'étude), le BEA-TT a identifié 291 accidents par la veille de la presse entre janvier 2018 et juin 2021, et construit une base de données à partir de sources disponibles (BAAC, visite virtuelle, etc.). Une exploitation parallèle de la base FLAM a été faite par le Cerema. La 2^{nde} partie poursuit l'analyse et décrit ce qu'un véhicule tombé à l'eau subit et dans comment ses occupants peuvent l'évacuer, à partir de sources bibliographiques internationales puis de l'analyse de 65 PV d'accidents survenus sur le territoire français entre 2022 et 2024.

Cinématique de l'immersion d'un véhicule en essai



Source : Sliepceвич et al. 1970, mise en forme BEA-TT

Analyse comparative de l'accidentalité avec immersion et de l'accidentalité des VT seuls

	Base immersion BEA-TT	Accidents VT seul (BAAC 2021-2025)
Létalité	43%	12%
Alcoolémie positive	58%	30%
Part de jeunes de moins de 35 ans impliqués	53%	46%
Saisonnalité	Hiver (décembre à février)	Équilibrée sur l'année

Source : BEA-TT, BAAC.

Différents types de poinçons testés pour casser les vitres de VT



Les accidents de véhicules avec immersion, bien que peu fréquents, provoquent environ 40 décès par an en France et impliquent presque toujours un véhicule de tourisme (VT) seul.

Les circonstances des accidents

Dans environ 85 % des cas, la noyade est la cause de décès, et les victimes présentent rarement un traumatisme physique grave. Comme pour les accidents de VT seuls du BAAC, les conducteurs jeunes et peu expérimentés sont surimprimés.

Les conducteurs sont souvent fortement alcoolisés (plus de 1,5 g/l de sang), surtout parmi les 25-54 ans. Le week-end, les accidents de nuit sont presque systématiquement avec présence d'alcool.

Le réseau secondaire est le plus exposé (50 % sur RD, 40 % sur VC). Le lieu de la sortie de route est rarement équipé d'un dispositif de retenue et la plupart des ponts sont dotés d'un garde-corps incapable de retenir un véhicule.

La profondeur de l'eau et la position finale du véhicule sont les déterminants majeurs de la survie. En cas d'immersion totale, la part des accidents mortels est de 71 % lorsque le véhicule est sur le toit, et de 33 % lorsqu'il termine sur ses roues.

Par ailleurs, le véhicule peut être un obstacle à l'évacuation : un court-circuit créé par l'eau peut forcer le verrouillage de la fermeture centralisée, ou la ceinture peut rester bloquée.

Enfin, les secours spécialisés sont trop tardifs pour pouvoir aider les victimes qui restent dans l'habitacle. Il est également dangereux d'attendre que le véhicule s'immerge complètement pour équilibrer la pression entre l'intérieur et l'extérieur afin d'ouvrir une portière.

Les recommandations

Le BEA-TT fait 9 recommandations, dont :

- L'implantation systématique d'un dispositif de retenue lors de la construction/réfection d'une route franchissant un cours ou un plan d'eau ;
- Le lancement d'une action de sensibilisation du grand public sur la conduite à tenir en cas d'immersion d'un véhicule, et sur l'intérêt de disposer dans l'habitacle d'un outil brise-vitres et coupe-ceinture ;
- L'intégration d'un volet traitant de la conduite à tenir en cas d'immersion d'un véhicule au cours de la formation théorique au permis de conduire.
- L'équipement systématique du poste de conduite des futurs modèles de véhicules particuliers d'un outil brise-vitre.

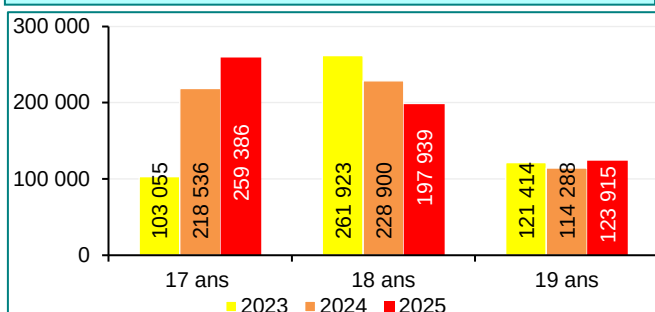
- BEA-TT, *Les accidents avec immersion d'un véhicule dans un cours d'eau ou un plan d'eau : Étude des enjeux*, 2025, <https://tinyurl.com/nhzdma5m>

- BEA-TT, *Les accidents avec immersion d'un véhicule dans un cours d'eau ou un plan d'eau : les circonstances des accidents*, 2025, <https://tinyurl.com/y97a742m>

Obtenir le permis B et conduire à 17 ans

Un décret en Conseil d'Etat abaisse de 18 à 17 ans l'âge minimum pour obtenir le permis B et conduire à partir du 1^{er} janvier 2024.

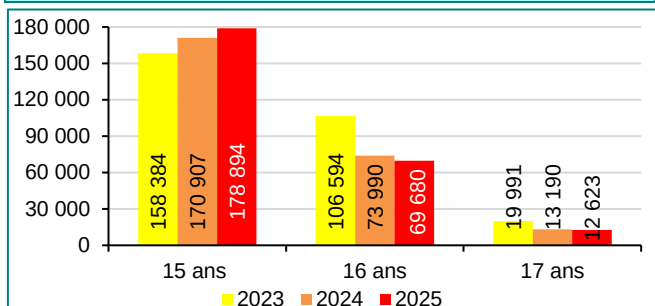
Nombre de permis B délivrés chez les 17-19 ans en 2023, 2024 et 2025



Note : les candidats en apprentissage anticipé de la conduite (AAC) pouvaient avant la réforme passer leur examen à compter de 17 ans et n'obtenaient leur titre qu'à 18 ans.

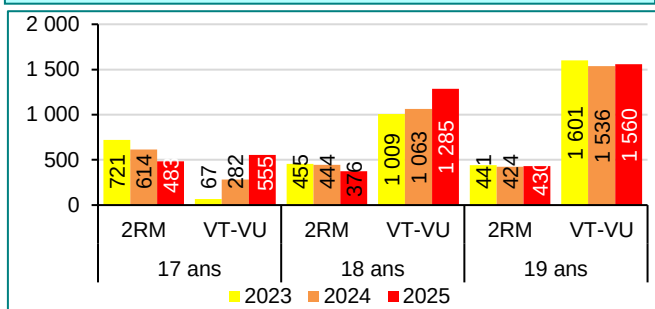
Source : Fichiers des examens du permis de conduire

Inscription à la conduite accompagnée chez les jeunes de 15 à 17 ans en 2023, 2024 et 2025



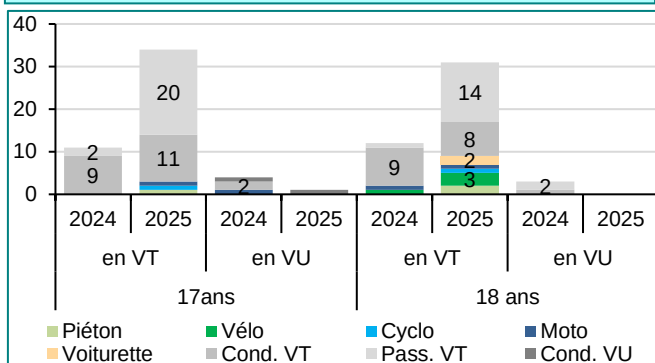
Source : Fichiers des examens du permis de conduire

Nombre de conducteurs de 17 à 19 ans impliqués dans un accident en 2023, 2024 et 2025



Source : BAAC

Tués dans un accident impliquant un conducteur ayant eu son permis B à 17 ans en 2024 et 2025



Source : BAAC

Hausse de l'obtention du permis B pour les jeunes de 17 ans

La réforme du permis à 17 ans a provoqué une forte augmentation des inscriptions des jeunes et des présentations à l'examen du permis de conduire. En 2024, 300 326 jeunes entre 17 et 18 ans ont passé l'examen pratique en 2024 contre 129 669 en 2023, soit une hausse de 170 648 jeunes (+132 %).

Cette tendance se poursuit en 2025, 365 641 jeunes entre 17 et 18 ans ont passé l'examen pratique soit une hausse de + 22 % par rapport à 2024. Parmi eux, 259 391 jeunes ont réussi l'examen en 2025, soit un taux de réussite de 71 %, supérieur au taux de réussite national global de 60 %. Ce taux est toutefois en baisse par rapport à 2024 (73 %) et 2023 (79 %). Cette baisse peut en partie s'expliquer par une moindre part des jeunes ayant bénéficié de la conduite accompagnée.

Le nombre de permis B délivrés en 2025 pour les 17-19 ans a augmenté de + 20 % par rapport à 2023 et de + 3 % par rapport à 2024. Ces hausses s'expliquent notamment par les 17 ans seuls (+ 19 % par rapport à 2024 et + 152 % par rapport à 2023).

Une baisse des inscriptions en conduite accompagnée (AAC)

En 2025, les inscriptions en AAC ont diminué de - 8 % par rapport à 2024. Les baisses sont particulièrement importantes chez les 16 et 17 ans (respectivement - 35 % et - 37 %), tandis qu'elles ont augmenté chez les 15 ans (+ 20 510 inscrits, + 13 %). Le passage du permis à 17 ans semble avoir réduit l'intérêt pour l'AAC chez les 16 ans, qui peuvent désormais passer l'examen l'année suivante sans inscription en AAC. En revanche, la hausse des inscriptions à 15 ans témoigne d'un réel engouement à cet âge.

Une hausse de la mortalité

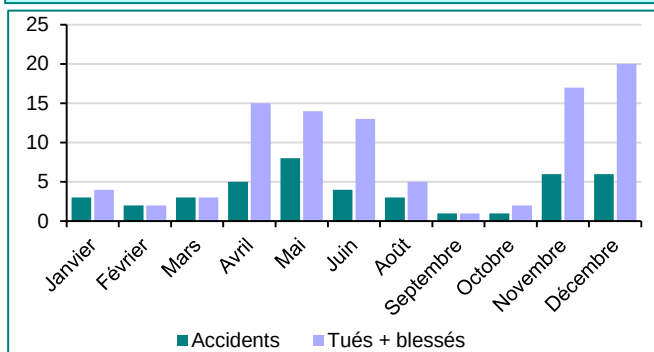
En 2025, le nombre de conducteurs (VT ou VU) de 17 ans impliqués dans un accident corporel est supérieur à celui des années antérieures (273 conducteurs VT-VU de plus impliqués par rapport à 2024 et 448 par rapport à 2023), alors que le nombre de conducteurs de 2RM de 17 ans impliqués dans un accident corporel ou mortel est en baisse (131 conducteurs de moins par rapport à 2024). S'agissant des 18 ans, le nombre de conducteurs impliqués dans un accident corporel est en hausse pour les conducteurs de VT-VU (222 conducteurs de plus).

En 2025, 66 personnes sont décédées dans un accident impliquant un conducteur de VT-VU qui a eu son permis à 17 ans (lorsque l'âge d'obtention du permis est connu), dont 29 qui sont les jeunes conducteurs eux-mêmes. C'est deux fois plus qu'en 2024, et 31 % ont été tués par un conducteur qui avait encore 17 ans, et 28 % par un conducteur qui avait désormais 18 ans.

Protoxyde d'azote et accidents de la route

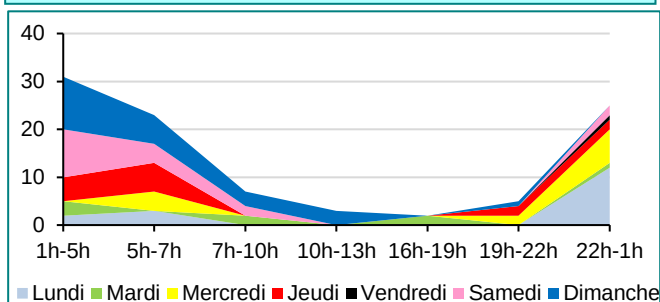
En 2025, 42 accidents corporels dont 8 mortels, ont été identifiés dans les BAAC avec la présence de protoxyde d'azote. Au total, 12 tués et 84 blessés ont été comptabilisés dans ces accidents.

Répartition des accidents et des tués + blessés selon le mois en 2025



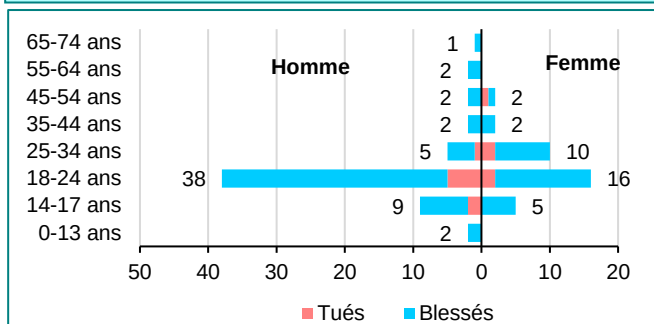
Source : ONISR données définitives 2025

Répartition des tués et blessés par tranche horaire et jour de la semaine en 2025



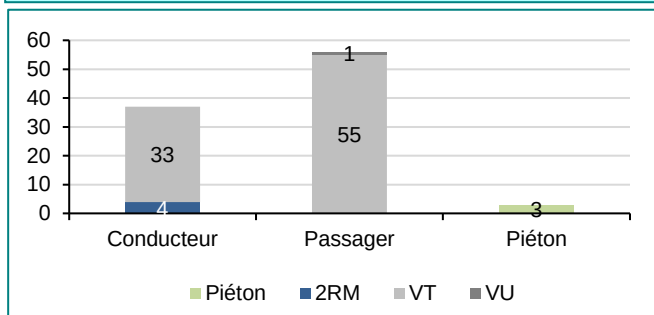
Source : ONISR données définitives 2025

Répartition des tués et blessés par tranche d'âges et sexe en 2025



Source : ONISR données définitives 2025

Répartition des tués et blessés selon leur mode de déplacement et leur catégorie en 2025



Source : ONISR données définitives 2025

Le **protoxyde d'azote**, ou monoxyde de diazote, oxyde nitreux, hémioxyde d'azote ou gaz hilarant, est un composé chimique de formule N_2O .

La vente de protoxyde d'azote peut être localement interdite, en particulier pour les mineurs, notamment dans des commerces de proximité (conditionnement en bonbonnes ou en cartouches d'acier ovales).

La fiche « Effets des substances psychoactives sur la conduite » (p. 176-177) apporte des précisions sur l'utilisation de ce produit par les jeunes (enquête Ipsos-Fondation VINCI Autoroutes).

En 2025, 96 personnes (auteurs ou victimes de l'accident) ont été tuées ou blessées dans des accidents avec protoxyde d'azote. Il s'agit d'accidents où il existe soit une suspicion de consommation de protoxyde (signes apparents ou présence de bonbonnes de protoxyde d'azote dans le véhicule), soit une reconnaissance par l'auteur de l'accident d'une consommation du produit.

Saisonnalité et horaires

Ces accidents se produisent principalement au printemps (17 accidents et 42 victimes entre avril et juin) puis au cours des mois de novembre et décembre (12 accidents et 37 victimes sur ces deux mois). Ces deux mois comptabilisent en moyenne plus de 3 victimes par accident. Les victimes sont concentrées sur le week-end (21 victimes de 1h à 7h du matin) ainsi que les lundis et mercredis soir de 22h à 1h du matin (avec 19 victimes).

Ces accidents se produisent principalement en agglomération : 34 accidents et 77 victimes. Sur les routes hors agglomération, 5 accidents comptabilisent 12 victimes. Sur autoroute, on compte 3 accidents et 7 victimes.

Les présumés responsables

Dans ces accidents, 42 conducteurs susceptibles d'avoir consommé du protoxyde d'azote ont été identifiés par les forces de l'ordre comme présumés responsables (PR), 3 sont décédés, 22 sont blessés et 17 sont indemnes (dont 6 en fuite non retrouvés).

Ces présumés responsables sont des conducteurs de véhicule de tourisme (VT), 81 % ont moins de 25 ans (29 parmi 36 dont l'âge est connu), 18 disposent d'un permis de conduire probatoire et 6 sont sans permis.

Parmi ces PR, 10 avaient également une alcoolémie positive et 7 étaient également positifs aux stupéfiants.

Les victimes non responsables

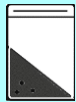
Parmi les 96 victimes, 71 victimes étaient présumées non responsables : 56 étaient passagers (44 dans le VT du PR et 12 dans un autre véhicule), 12 conducteurs d'un autre véhicule (8 d'un VT et 4 d'un 2RM) et 3 piétons.

Effets des substances psychoactives sur la conduite

Équipe	Comité des experts du CNSR - Groupe de travail dirigé par Nathalie Milan, experte en toxicologie (Ministère de l'Intérieur)
Achèvement	Décembre 2026
Méthodologie	État de l'art, auditions
Mots clés	Stupéfiants, protoxyde d'azote, psychotropes, nouveaux produits de synthèse, polyconsommation

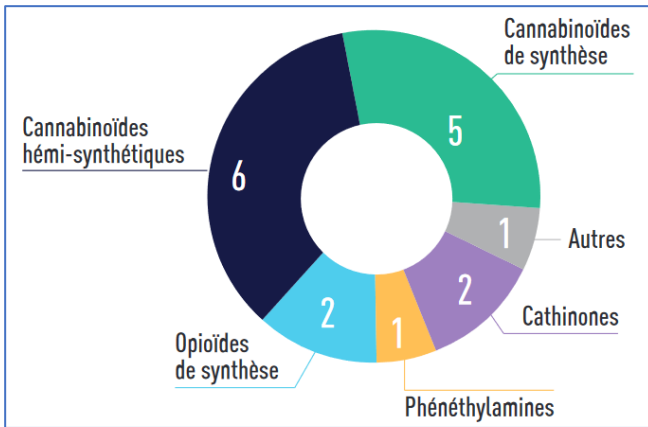
Les substances psychoactives agissent sur le système nerveux central et altèrent les fonctions essentielles à la conduite : coordination, perception, réflexes, jugement et vigilance. Leurs effets varient selon la substance et la dose. En France, les produits stupéfiants sont impliqués dans 1 décès routier sur 5. Leur consommation au volant engage la responsabilité pénale du conducteur.

Effets sur l'organisme et conséquences sur la conduite par substance [1]

	Effets sur l'organisme	Conséquences sur la conduite
Cannabis 	▫ Euphorie, désinhibition, altération de la perception du temps et de l'espace ▫ Troubles de la mémoire, de la concentration et de la coordination motrice ▫ Ralentissement des réflexes ▫ Somnolence, paranoïa possible à fortes doses	▫ Altération du contrôle du véhicule, zigzags et sorties de voie ▫ Temps de réaction allongé ▫ Sous-estimation du temps et des distances ▫ Incapacité à maintenir les distances de sécurité ▫ Vigilance soutenue réduite ▫ Risque de causer un accident mortel x 1,65 à 1,8 [7,8]
Cocaïne 	▫ Phase initiale : euphorie, sentiment de toute-puissance, indifférence à la fatigue ▫ Fortes doses : délires, hallucinations, paranoïa, agressivité ▫ Phase tardive : dysphorie, dépression, fatigue, insomnie	▫ Conduite agressive à haute vitesse ▫ Comportements impulsifs et à haut risque : virages brusques, dépassements dangereux, erreurs de jugements ▫ Perte de contrôle du véhicule ▫ En phase de descente : somnolence brutale
Amphétamines "speed" 	▫ Phase initiale : hypervigilance artificielle, agitation, impulsivité ▫ Fortes doses : hallucinations, paranoïa ▫ Phase tardive (crash) : fatigue extrême, somnolence, désorientation	▫ Excès de vitesse ▫ Sorties de route ▫ Non-respect des stops et feux ▫ Conduite erratique, changements de voie ▫ Attention divisée réduite, conduite inattentive ▫ Impatience, comportements à haut risque ▫ Somnolence et confusion en phase de sevrage
MDMA ecstasy 	▫ Euphorie, hyperactivité ▫ Altérations sensorielles : vision double, floue ▫ "Crash" post-effet : confusion, dépression, fatigue, insomnie	▫ Altération du contrôle du véhicule ▫ Acceptation de niveaux de risque plus élevés ▫ Traitement de l'information altéré, réactions lentes ▫ Non-respect des feux ▫ Hallucinations/délires, sentiment de détachement ▫ Fatigue intense entraînant perte de vigilance
Opioides 	▫ Euphorie intense, somnolence, sédation ▫ Alternance éveil/somnolence ▫ Réflexes diminués ▫ Incoordination motrice ▫ Confusion mentale, déconnexion de la réalité	▫ Conduite lente, trajectoire sinueuse ▫ Mauvais contrôle du véhicule ▫ Réponse lente aux stimuli, temps de réaction allongé ▫ Difficulté à suivre des instructions ▫ Endormissement au volant
Kétamine 	▫ Dissociation, état de rêve, hallucinations intenses ▫ Désorientation, confusion, amnésie ▫ Incoordination, vision floue	▫ Sentiment de flotter, déconnexion du réel ▫ Temps de réaction augmenté, non-réactivité ▫ Perte totale de contrôle

[1] NHTSA, Drugs and Human Performance Fact Sheets, 2014.
[2] Observatoire français des drogues et des tendances addictives (OFDT), *Drogues et addictions, chiffres clés*, édition 2024, janvier 2025.
[3] Yockey R.A. et al., Social Media Portrayals of Nitrous Oxide Normalize Use and Encourage Youth Exposure, *J Stud Alcohol Drugs*, 28 févr. 2026, DOI : 10.15288/jsad.25-00301
[4] OFDT, Tendances n°141, Substances psychoactives, usagers et marchés - Tendances récentes (2019-2020), décembre 2020.
[5] OFDT, « 3 minutes sur la 3-MMC, nouvelle cocaïne ? », 2023.
[6] Société Française de toxicologie analytique, Etude NPS Alert – Prévalence des Nouveaux Produits de Synthèse (NPS) sur les routes françaises. Rapport d'analyse, mars 2026
[7] Résultats de l'étude « Stupéfiants et Accidents Mortels » (ActuSAM), 2016. Disponible sur : <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etudes-et-recherches/risques-comportementaux/alcool-stupefiants/resultats-de-l-etude-2016-%C2%AB-stupefiants-et-accidents-mortels-%C2%BB-actusam>
[8] OFDT, Stupéfiants et accidents mortels de la circulation routière [Projet SAM]. Synthèse des principaux résultats, 2005
[9] Fondation Vinci Autoroutes, « Protoxyde d'azote : rien d'hilarant », Dossier de presse, 23 octobre 2025

Répartition des 17 NPS identifiés en France par catégories de substances en 2023 (OFDT [2])



Le protoxyde d'azote : un cas particulier

Le protoxyde d'azote (N_2O), plus connu sous le nom de « gaz hilarant », est un gaz à usage médical ou alimentaire (anesthésie, chantilly), détourné à des fins récréatives, notamment en milieu festif. Le protoxyde d'azote provoque des effets à court terme (euphorie, désorientation, vertiges, perte de connaissance, arrêt respiratoire, etc.) et à long terme (troubles neurologiques sensitifs et moteurs, etc.). La brièveté des effets favorise la répétition de la consommation. Ces effets altèrent dangereusement les capacités de conduite*.

Selon l'enquête Ipsos-Fondation VINCI Autoroutes, en juin 2025 : 1 jeune de moins de 35 ans sur 10 a déjà consommé du N_2O , et parmi eux, 1 sur 2 en a pris en conduisant. 10 % des 16-24 ans ne considèrent pas la consommation de ce produit au volant comme dangereuse [9].

Le protoxyde d'azote n'est pas classé comme stupéfiant, mais le cadre juridique entourant sa consommation est en cours de renforcement. Depuis la loi n°2025-622 du 9 juillet 2025, la consommation de substances psychoactives figure parmi les circonstances aggravantes de l'homicide routier.

*Sur l'accidentalité liée à l'usage de protoxyde d'azote, cf. page 175

Effets de la polyconsommation sur la conduite

Substances combinées	Effets combinés sur l'organisme	Conséquences sur la conduite
Alcool + Cannabis	Sédation, ralentissement cognitif, mauvaise coordination	Temps de réaction allongé, conduite imprécise, baisse de vigilance
Alcool + Cocaïne	Formation de cocaéthylène (métabolite actif prolongeant et amplifiant les effets), faux sentiment de contrôle, hyperactivité, baisse de jugement	Prise de risque, vitesse excessive, inattention
Cocaïne + MDMA	Hyperstimulation, euphorie, déshydratation, troubles cardiovasculaires	Sur-confiance, agressivité, épuisement soudain

Source : Milan N., Les stupéfiants et la conduite, Parlons sécurité routière, 11/09/2025

Nouvelles tendances

Le paysage des substances psychoactives évolue rapidement, avec une diffusion croissante de certains produits. Le protoxyde d'azote voit son usage amplifié par les réseaux sociaux, où il est présenté comme socialement acceptable et divertissant [3]. La baisse des prix de certaines substances, comme la cocaïne ou la MDMA, couplée à une augmentation de leur pureté, notamment pour la cocaïne et l'héroïne, les rend plus accessibles et accroît les risques sanitaires associés. La kétamine et la 3-MMC sont de plus en plus présentes dans les espaces festifs, dans un contexte d'offre abondante et de prix faibles [4,5].

Les modes d'approvisionnement se sont transformés : commercialisation et diversification des substances proposées via applications de messagerie et réseaux sociaux, livraison à domicile, un phénomène d'abord limité aux grandes métropoles, désormais étendu aux zones périurbaines et aux petites et moyennes villes [4].

Nouveaux produits de synthèse

Les nouveaux produits de synthèse (NPS) sont des substances psychoactives aux effets proches de ceux des drogues illicites connues. Ils représentent la classe de drogues ayant le plus progressé ces dernières années : 950 NPS ont été répertoriés en Europe ; 450 en France depuis 2008, dont 17 en 2023 [2].

Leur composition chimique est régulièrement modifiée pour contourner les contrôles, ce qui rend difficile leur identification et l'évaluation de leur toxicité. Les NPS peuvent altérer la conduite en provoquant une somnolence, des hallucinations une confusion mentale, voire une perte totale de contrôle du véhicule. Les dispositifs de dépistage salivaire actuels, limités aux 4 classes de stupéfiants réglementés (arrêté du 13 décembre 2016), ne les détectent pas. Selon une étude menée sur 2 553 prélèvements salivaires analysés en laboratoire, les cathinones et les dissociatifs figurent parmi les NPS les plus identifiés parmi les conducteurs contrôlés, avec une prévalence toutefois faible (0,27 %) [6].

Polyconsommation

La polyconsommation désigne l'usage simultané ou rapproché de plusieurs substances psychoactives. Les combinaisons les plus fréquentes amplifient les effets : sentiment de puissance, désinhibition et amoindrissement des réflexes se cumulent. Parmi les conducteurs responsables d'accidents mortels sous influence du cannabis, plus d'un sur deux est également sous influence de l'alcool. L'association alcool/cannabis multiplie par 29 le risque d'être responsable d'un accident mortel [7].

Face à ces évolutions, le renforcement des dispositifs de dépistage, de prévention et l'adaptation du cadre réglementaire constituent des enjeux majeurs pour la sécurité routière.

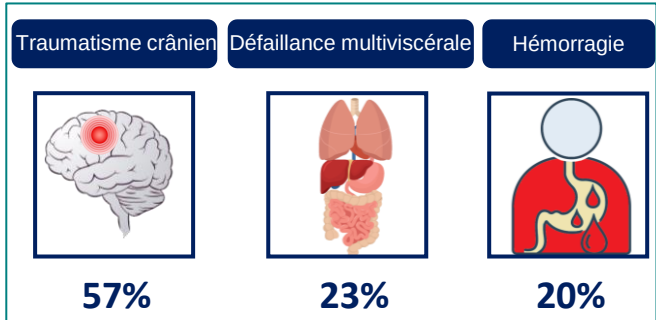
Parcours hospitalier des victimes très graves (SPOTE)

Équipe	Groupe Traumabase, Hôpital Bicêtre APHP (Pr Anatole Harrois)
Achèvement	Novembre 2027
Méthodologie	Traitement et analyses statistiques de données issues de la Traumabase
Périmètre	Île de France, Hauts de France, Normandie, Grand Est, Occitanie, Provence Alpes Côte d’Azur et Guyane. Deux périodes étudiées : 2013-2023 et 2024
Mots clés	Traumatisme, accident de la voie publique, blessés graves, décès

La Traumabase

Mise en place en 2011 sur le territoire français, la Traumabase est un Registre de données structurées des patients traumatisés graves, élaboré par plusieurs équipes médicales hospitalières. La Traumabase collecte des données épidémiologiques, géographiques, lésionnelles, médicales et pronostiques de patients âgés d’au moins 15 ans. Elle prend en compte les patients traumatisés graves ou jugés à risque d’être graves, admis vivants à l’hôpital. La Traumabase vise à assurer la surveillance de l’activité traumatologique grave au sein des réseaux régionaux, à répondre aux questions sanitaires en traumatologie et à développer la recherche clinique en traumatologie.

Causes de mortalité en soins intensifs



Évolution de la part des blessés enregistrés entre 2017-2020 et 2021-2024 selon le mode

	2017 - 2020	2021 - 2024
Blessés	9 918	11 794
VT	37,1%	39,7%
2RM	40,1%	36,6%
Piéton	14,7%	12%
Vélo	7,4%	8,3%
EDPm	0,8%	3,2%

Source : Données issues de la Traumabase

Le traumatisme grave : chiffres clés et tendances

Deuxième cause de mortalité prématurée et d’années de vie perdues avant 65 ans derrière le cancer, la traumatologie grave constitue un enjeu majeur de santé publique, avec une incidence particulièrement élevée chez les jeunes adultes. Au-delà, ces traumatismes graves induisent une morbidité importante, incluant à court terme des dysfonctionnements d’organes et, à plus long terme, des handicaps sévères.

Les accidents de la route sont au premier plan, représentant 55 % des traumatisés graves sur la période 2017-2023.

Si la part des traumatismes liés à un déplacement en VT et en 2RM connaît une baisse ces dernières années, celle liée à un déplacement en vélo et en EDPm est marquée par une hausse notable.

Une population jeune principalement touchée, et des sujets âgés plus à risque

Les **traumatisés de la route** admis dans les centres Traumabase sont majoritairement **jeunes et en bonne santé**. Leur âge médian s’élève à 34 ans sur la période 2011-2024.

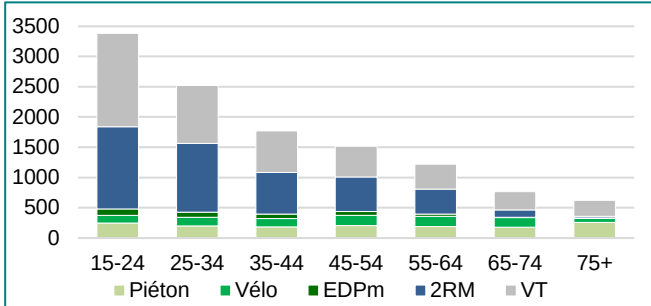
Chez les jeunes patients, les accidents impliquant un 2RM ou VL prédominent. À l’inverse, chez les plus de 65 ans, l’accidentalité est surtout liée aux accidents de voiture et de piétons. Cette tendance s’accroît nettement après 75 ans, âge à partir duquel ces deux modes (VT et piéton) représentent plus de 84 % des accidents de la voie publique (AVP). Cette proportion reste comparable chez les 75-85 ans et les 85 ans et plus. Par ailleurs, **les patients admis pour un traumatisme sévère à plus de 65 ans présentent une mortalité particulièrement élevée, atteignant 23 %, et jusqu’à 47 % pour les plus de 85 ans.**

Profilés lésionnels et devenir des patients

Malgré la diversité et l’évolution des mécanismes observés ces 15 dernières années, la mortalité et la sévérité des lésions demeurent stables sur cette même période.

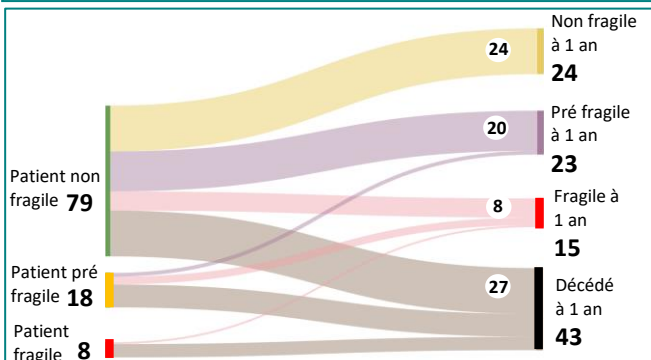
Les **lésions des membres**, les lésions **thoraciques**, **cérébrales** et enfin **abdominales** sont les **plus fréquemment retrouvées**. Sur la population générale des traumatisés, **62 % des lésions** sont localisées au niveau des **extrémités et du pelvis**, dont 26 % de lésions graves, et **45 %** souffrent d’un **traumatisme crânien**, dont 14 % de traumatisme grave. Au total, 60 % ont au moins des lésions touchant deux régions, tandis que 35 % présentent une association d’au moins deux lésions graves.

Répartition des blessés enregistrés dans la Traumabase selon l'âge et le mode de déplacement (2021-2024)



Source : Données issues de la Traumabase sur 11 794 blessés entre 2021 et 2024

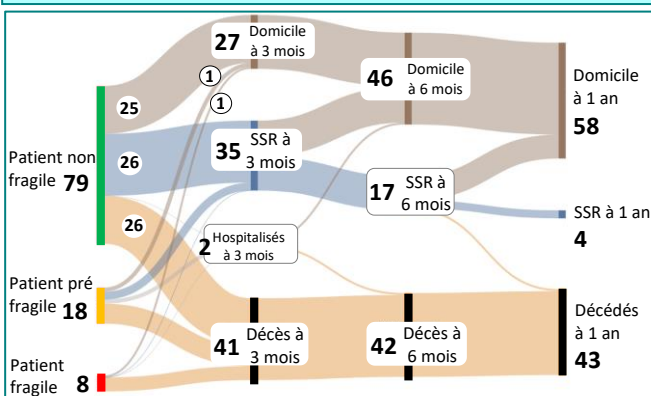
Evolution de la fragilité à un an chez les patients de plus de 65 ans



Source : Données issues du centre 014 CHU de REIMS de la Traumabase entre 2018 et 2023

Lecture : Parmi les 79 patients de plus de 65 ans initialement non fragiles (score de fragilité CFS ≤ 3) avant l'accident, on n'en dénombre que 24 qui le sont restés un an après l'accident. 20 présentent un état pré-fragile (CFS 4-5) et 8 un état fragile après l'accident (CFS ≥ 6), tandis que 27 décèdent à un an.

Trajectoire des accidentés chez les patients de plus de 65 ans



SSR : Soins de suite et de réadaptation

Source : Données issues du centre 014 CHU de Reims de la Traumabase entre 2018 et 2023

Lecture : Sur les 79 patients de plus de 65 ans initialement non fragiles avant l'accident, 25 rejoignent leur domicile au bout de 3 mois suivant l'accident, 26 suivent des SSR à 3 mois et 26 décèdent à 3 mois. Parmi les patients qui rejoignent leur domicile à 3 mois, 25 présentaient un état non fragile, 1 un état pré-fragile et 1 un état fragile.

Les profils lésionnels sont cependant variables selon le mécanisme d'accident. Les hémorragies sévères concernent par exemple davantage les piétons (9,4 %) que les autres modes de déplacement (2,1 % pour les EDPm et 6,7% pour les accidentés en voiture). Les traumatismes crâniens sont plus fréquents chez les cyclistes et les conducteurs d'EDPm et les piétons (61-63 %) par rapport aux motards (35 %) et aux accidentés en voiture (45 %). Ce résultat s'explique par le faible taux de port du casque chez les cyclistes admis en état grave (48 %) et les usagers d'EDPm (17 %). Les lésions du torse (thorax et abdomen) touchent en revanche davantage les motards et les accidentés en voiture.

S'agissant du devenir des patients, ceux admis en soins intensifs décèdent principalement des suites d'un **trauma crânien** (51,6 %), d'une **défaillance multiviscérale** (23 %) ou d'une **hémorragie** (12 %).

Des patients sous anticoagulants, seconde sous-population fragile exposée à un sur-risque

La prévalence d'un traitement antithrombotique chez les patients pris en charge pour un AVP entre 2013 et 2023 reste faible : 1,5 % des patients de l'échantillon étaient traités par anticoagulants, contre 3,1 % traités par antiplaquettaires au long cours. Cette population, majoritairement masculine (3 cas sur 4), est essentiellement constituée de personnes plus âgées que la population habituelle prise en charge pour un AVP : plus de la moitié des patients ont plus de 70 ans dans le cas d'un traitement anticoagulant.

Cependant l'usage d'un tel traitement n'est pas sans conséquence sur le pronostic de la victime en cas d'accident. Si la consommation d'un traitement antithrombotique s'avère efficace pour prévenir les risques d'accident vasculaire cérébral des patients atteints de pathologie cardiovasculaire, **l'usage d'anticoagulants induit une surmortalité précoce à J1 et à la fin de la première semaine, multipliant par 2,3 le risque d'hémorragie massive**. La réversion du traitement peut néanmoins améliorer considérablement le pronostic et réduire ce risque.

Spécificité territoriale de la traumatologie routière

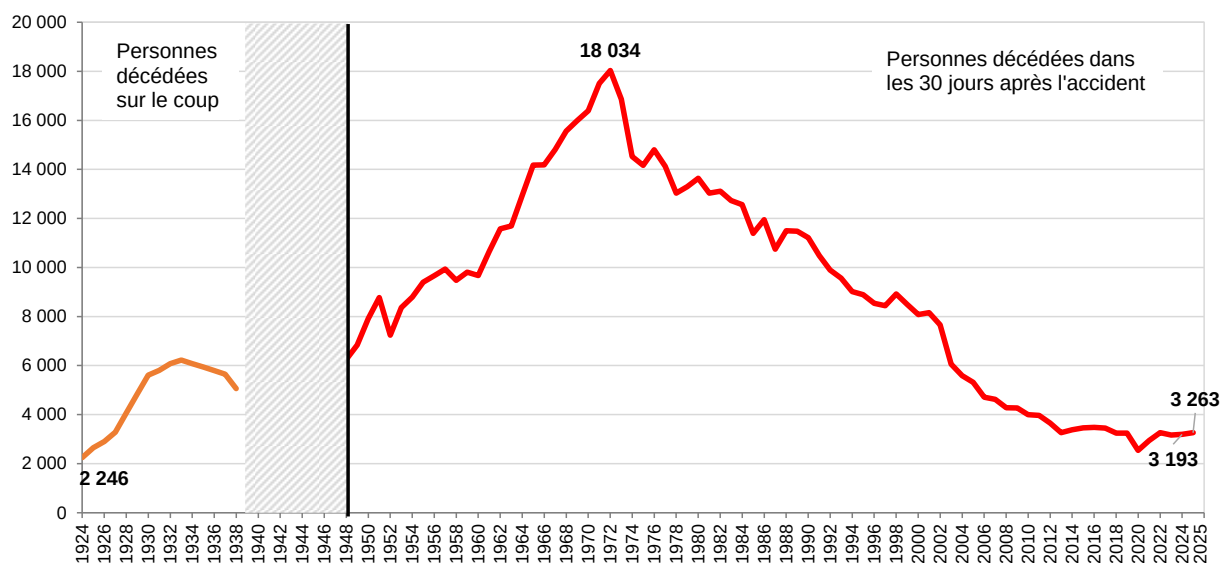
Des **différences épidémiologiques et de prises en charge** des patients traumatisés sévères existent **selon la densité de la commune où s'est produit le traumatisme**. Les accidents de piétons et d'EDPm représentent une réelle problématique en ville. Ces usagers sont respectivement **4 et 2 à 4 fois plus fréquemment concernés par une admission à l'hôpital dans les lieux à forte densité urbaine**, que dans les lieux à densité plus faible. Par ailleurs, plus la densité urbaine du lieu de l'accident est faible, plus le délai d'admission à l'hôpital des blessés est long.



1924 – 2025 : plus de 100 ans de statistiques de l'insécurité routière

1954 – 2025 : plus de 70 ans de bilans annuels

Évolution de la mortalité en France métropolitaine entre 1924 et 2025
(Source : ONISR)



A retrouver sur le site internet de l'ONISR :

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



Annexes

Bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation (BAAC)	182
Le fichier national des accidents corporels de la route	183
La gravité des lésions et des séquelles	184
Les sources de données des infractions au code de la route	185
Les grandes dates de la sécurité routière	186
Comparaisons internationales – Tableaux IRTAD	190
Les séries longues du BAAC	194
Les données estimées du nombre de blessés, France métropolitaine	198
Les résultats bruts du BAAC	200
Glossaire et sigles	206
Liens utiles et sources	208
Mentions	209

IDENTIFIANT															BULLETIN D'ANALYSE D'ACCIDENT CORPOREL DE LA CIRCULATION 2017																
CODE UNITE		NUMERO DE PV		N° FEUIL		ETABLI PAR		1 - Cédant autorisé 2 - Infirmité de Paris 3 - C.R.S. 4 - F.A.F. 5 - Sécurité Publique																							
3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17																	
1 - CARACTERISTIQUES																															
LUMIERE																															
1 - Plein jour - 1 2 - Crépuscule ou aube - 2 3 - Nuit sans éclairage public - 3 4 - Nuit avec éclairage public : non allumé - 4 5 - allumé - 5																															
LOCALISATION																															
1 - Hors intersection 2 - En intersection 3 - En X 4 - En Y 5 - A plus de 4 branches 6 - Gironde 7 - Place 8 - Passage à niveau 9 - Autre																															
INTERSECTION																															
1 - Hors intersection 2 - En intersection 3 - En X 4 - En Y 5 - A plus de 4 branches 6 - Gironde 7 - Place 8 - Passage à niveau 9 - Autre																															
CONDITION ATMOSPHERIQUE																															
Normale - 1 Pluie légère - 2 Pluie forte - 3 Neige - grêle - 4 Brouillard - 5 Vent fort - tempête - 6 Temps d'orage - 7 Temps couvert - 8 Autre - 9																															
TYPE DE COLLISION																															
Accident impliquant : 1 - Deux véhicules 2 - Frontale 3 - Par le côté 4 - Par l'arrière 5 - Tête-bêche 6 - Trois véhicules et + 7 - En chaîne 8 - Collisions multiples 9 - Sans collision																															
VEILLE DE FÊTE																															
1 - Indicateur de provenance 2 - Latitude 3 - Longitude 4 - Adresse postale - Indiquer le numéro, la nature et le nom de la voie																															
CODAGE GPS																															
1 - Indicateur de provenance 2 - Latitude 3 - Longitude 4 - Adresse postale - Indiquer le numéro, la nature et le nom de la voie																															
DATE																															
Jour : 18 Mois : 12 Année : 2017																															
HEURE																															
Heure : 20 Minute : 22 Secondes : 23																															
CODE INSEE LIEU ACCIDENT																															
Département : 30 Commune : 33 Lieu : 28																															
REGIME DE CIRCULATION																															
ROUTE : A sens unique - 1 2 - Bi-directionnelle - 2 3 - A chaussées séparées - 3 4 - Avec voies d'infraction variable - 4 5 - Sans objet - 5																															
VOIE																															
1 - Route nationale (ou territoriale) 2 - Route départementale (ou provinciale) 3 - Voie communale 4 - Cédex-le-passage 5 - Route prioritaire 6 - Route prioritaire 7 - Route de service 8 - Gironde 9 - Autre																															
REGIME DE PRIORITE																															
1 - Hors intersection 2 - En intersection 3 - En X 4 - En Y 5 - A plus de 4 branches 6 - Gironde 7 - Place 8 - Passage à niveau 9 - Autre																															
VOIE SPECIALE																															
1 - Piste cyclable 2 - Bande cyclable 3 - Voie réservée 4 - Bas de côte																															
PROFIL EN LONG																															
1 - Plat 2 - Pente 3 - Somme de Côte 4 - Bas de Côte																															
POINT KILOMETRIQUE																															
(se repérer par rapport à la borne amont) N° de borne : 32 Mètres : 33																															
OBSTACLE																															
1 - Piéton 2 - Véhicule 3 - Véhicule sur rail 4 - Véhicule métallique 5 - Animal domestique 6 - Animal sauvage 7 - Autre																															
MOBILE HEURTE																															
01 - Véhicule en stationnement 02 - Autre sur accotement 03 - Glissière métallique 04 - Glissière béton 05 - Autre glissière 06 - Bâtiment, mur, pile de pont 07 - Support signalisation verticale 08 - Poste d'appel d'urgence 09 - Poteau 10 - Mobilier urbain 11 - Rétro, refuge, borne haute 12 - Bordure de trottoir 13 - Fossé, talus, paroi rocheuse 14 - Autre obs. fixe sur chaussée 15 - Autre obs. fixe sur trottoir 16 - Sortie chaussée sans obstacle 17 - base - tête d'aqueduc																															
CHOC INITIAL																															
1 - Avant 2 - Avant droit 3 - Avant gauche 4 - Arrière 5 - Arrière droit 6 - Arrière gauche 7 - Coût droit 8 - Coût gauche 9 - Chocs multiples (loneux)																															
POINT DE CHOC INITIAL																															
1 - A gauche 2 - A droite 3 - A gauche 4 - A droite 5 - A gauche 6 - A droite 7 - A gauche 8 - A droite 9 - A gauche 10 - A droite																															
MANOEUVRE PRINCIPALE AVANT L'ACCIDENT																															
01 - Sans changement de direction 02 - En marche arrière 03 - En franchissant le terre-plein central 04 - Dans le couloir de bus - dans le sens inverse 05 - En faisant 1/2-tour 06 - En faisant 1/2-tour 07 - Dans le couloir de bus - dans le sens inverse 08 - En faisant 1/2-tour 09 - En insertion 10 - En insertion																															
FACTEUR LIE AU VEHICULE																															
1 - Défauts mécaniques 2 - Éclairage - signalisation 3 - Pneumatique usé 4 - Éclatement de pneumatique 5 - Chargement 6 - Déplacement du véhicule 7 - Incendie du véhicule 8 - Véhi. peu familier au cond. 9 - Autre																															
APPARTENANT A																															
1 - Conducteur 2 - Véhicule volé 3 - Propriétaire consentant 4 - Administration 5 - Entreprise 6 - Location de courte durée 7 - Location en libre service 8 - Véhi. peu familier au cond. 9 - Autre																															
VEHICULE SPECIAL																															
1 - Taxi 2 - Ambulance 3 - Pompier 4 - Police - Gendarmerie 5 - Transport scolaire 6 - Matières dangereuses 7 - Aménagé au handicap 8 - Véhi. avec système de conduite autonome 9 - Véhi. du gestionnaire 10 - Véhi. du gestionnaire																															
IMMATRICULATION																															
1 - Véhi. en fuite 2 - Véhi. non retrouvé 3 - Véhi. en fuite 4 - Véhi. non retrouvé 5 - Véhi. en fuite 6 - Véhi. non retrouvé 7 - Véhi. en fuite 8 - Véhi. non retrouvé 9 - Véhi. en fuite 10 - Véhi. non retrouvé																															
SENS DE CIRCULATION																															
1 - Véhi. en fuite 2 - Véhi. non retrouvé 3 - Véhi. en fuite 4 - Véhi. non retrouvé 5 - Véhi. en fuite 6 - Véhi. non retrouvé 7 - Véhi. en fuite 8 - Véhi. non retrouvé 9 - Véhi. en fuite 10 - Véhi. non retrouvé																															
LETRE CONVENTIONNELLE																															
1 - Véhi. en fuite 2 - Véhi. non retrouvé 3 - Véhi. en fuite 4 - Véhi. non retrouvé 5 - Véhi. en fuite 6 - Véhi. non retrouvé 7 - Véhi. en fuite 8 - Véhi. non retrouvé 9 - Véhi. en fuite 10 - Véhi. non retrouvé																															
4 - USAGERS																															
CATEGORIE																															
1 - Conducteur 2 - Passager 3 - Piéton																															
PLACE DANS LE VEHICULE																															
1 - Indienne 2 - Tué (30) 3 - Blessé hosp. 4 - Blessé léger																															
GRAVITE																															
1 - Indienne 2 - Tué (30) 3 - Blessé hosp. 4 - Blessé léger																															
RESIDENCE																															
1 - Masculin 2 - Féminin																															
DEPARTEMENT D'ORIGINE																															
1 - Masculin 2 - Féminin																															
TAUX D'ALCOOLÉMIÉ																															
1 - Indienne 2 - Tué (30) 3 - Blessé hosp. 4 - Blessé léger																															
DATE D'OBTENTION DU PERMIS																															
1 - Indienne 2 - Tué (30) 3 - Blessé hosp. 4 - Blessé léger																															
PERMIS DE CONDUIRE																															
1 - Valable et non probatoire 2 - Pénalité 3 - Suspendu, retenu 4 - Conduite en auto-école 5 - Catégorie non valable 6 - Défaut de permis 7 - Conduite accompagnée ou supervisée 8 - Inconnu 9 - Perm. annulé, invalidé 10 - Perm. probatoire 2 ans 11 - Perm. probatoire 3 ans																															
TRAJET																															
1 - Domicile - travail 2 - Domicile - école 3 - Courses - achats 4 - Utilisation prof. 5 - Promenade - loisir 6 - Autre																															
UTILISATION (auto)																															
1 - Auto 2 - Vélo 3 - Scooter 4 - Pédale 5 - Autre																															
LOCALISATION DU PIETON																															
1 - A + 50 m. du passage piéton 2 - A - 50 m. du passage piéton 3 - Sans signalisation lumineuse 4 - Avec signalisation lumineuse 5 - Sur trottoir 6 - Sur accotement ou BAU 7 - Sur refuge 8 - Sur contre allée 9 - Inconnue																															
MANOEUVRE DU PIETON																															
1 - Sens vèhi. heurtant 2 - Sens inverse vèhi. 3 - Divers 4 - Traversant 5 - Masqué 6 - Jouant, courant 7 - Quittant l'arrêt TC 8 - Accédé à l'arrêt TC 9 - Autre																															
FACTEUR LIE A L'USAGER																															
1 - Non fatigué 2 - Fatigué 3 - Non fatigué 4 - Fatigué 5 - Non fatigué 6 - Fatigué 7 - Non fatigué 8 - Fatigué 9 - Non fatigué 10 - Fatigué																															
FACTEUR LIE A L'USAGER																															
1 - Non fatigué 2 - Fatigué 3 - Non fatigué 4 - Fatigué 5 - Non fatigué 6 - Fatigué 7 - Non fatigué 8 - Fatigué 9 - Non fatigué 10 - Fatigué																															

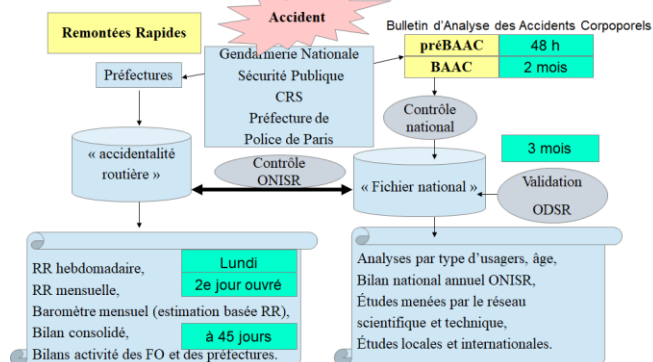
Le fichier national des accidents de la route

L'ONISR assure l'administration du **fichier national des accidents de la route** enregistrés par les forces de l'ordre (FO). Ses missions sont régies par le **décret n° 75-360 du 15 mai 1975** relatif au Comité interministériel de la sécurité routière. Il travaille en toute indépendance, garant de la qualité statistique des données. Les séries statistiques labellisées ou reconnues d'intérêt général par l'**Autorité française de la statistique publique** sont repérées par les logos  . Le **Conseil d'Orientation** de l'ONISR l'assiste sur les méthodes de recueil et d'analyse statistiques.

Dans le cadre de l'ouverture des données numériques, les données n'ayant pas un caractère confidentiel lié à l'enquête sont accessibles sur le site www.data.gouv.fr.

Organisation de la collecte et de l'exploitation des données de l'accidentalité en 2025

Deux chaînes de remontées statistiques



Les **remontées rapides** des préfectures sont des données agrégées transmises chaque semaine et en début de mois à l'ONISR. Elles permettent de vérifier la complétude de l'alimentation au fil de l'eau de TRAx en pré-BAAC, et de vérifier qu'une personne décédée ultérieurement est bien inscrite comme telle dans le BAAC (jusqu'à 30 jours).

Décision du Conseil de l'Union européenne 93/704/CE du 30 novembre 1993 créant la base statistique européenne en matière d'accidentalité (dénommée « CARE » pour *Community road accident database*)

Les **Bulletins d'analyse des accidents corporels** (BAAC) existent depuis 1952 ; leur définition est reprise dans la **loi du 9 août 2004** relative à la politique de santé publique et l'**arrêté du 27 mars 2007**.

L'**instruction ministérielle INTS1711116J du 18 avril 2017** rappelle que tout accident corporel de la circulation routière connu des forces de l'ordre fait l'objet d'une fiche BAAC. Un pré-BAAC (début d'enregistrement du BAAC) doit être rédigé dans les 48 heures qui suivent un accident et mis à jour par les forces de l'ordre jusqu'à devenir un BAAC dans les deux mois après l'accident. Les forces de l'ordre assurent l'enregistrement des informations dans leurs propres systèmes d'information, PROCEA Web pour les services de police, et PULSAR BAAC pour la gendarmerie nationale. Une synchronisation des systèmes d'information permet l'envoi quotidien des pré-BAAC et BAAC dans **TRAx** (Trafic Route Accident, coordonnées xy), le système d'information de l'ONISR. La fiche BAAC décrit la situation de l'accident, les véhicules et les usagers impliqués. Elle ne comporte pas les identités des personnes impliquées dans les accidents mais l'accident étant localisé précisément, une attention particulière est portée au respect du **Règlement Général de Protection des Données**.

Le Guide de production du fichier national des accidents corporels de la circulation routière peut être consulté sur le site www.onisr.securite-routiere.gouv.fr.

Consolidation des données

Au niveau national, le Cerema Sud-Ouest procède à un 1^{er} niveau de contrôle qualité : vérification des formats et de la complétude des rubriques permettant d'identifier chaque accident (commune, organisme, date de l'accident...). Les observatoires départementaux de sécurité routière (ODSR) et certains gestionnaires de voirie assurent un 2^e niveau de vérification et la correction d'anomalies de saisie, de champs non renseignés... Le fichier national est validé par l'ONISR courant avril de l'année suivante et devient la source des statistiques officielles d'accidentalité qui sont communiquées au public et institutionnels (alimentation des bases de données internationales OMS, CARE et IRTAD).



La gravité des lésions et des séquelles

Echelle de gravité des lésions

L'échelle AIS (*Abbreviated Injury Scale*, version 2005) est une classification internationale utilisée en traumatologie. Elle a été développée afin de standardiser la description des lésions et d'en évaluer la gravité. L'échelle AIS permet de coder chaque lésion selon sa localisation et sa nature, et de lui attribuer un score de gravité allant de 1 (lésion mineure) à **6 (lésion mortelle)**. Ce score de **gravité immédiate**, appelé score AIS, repose sur plusieurs critères, tels que le risque vital, la rapidité, la complexité et la durée attendue des soins. Grâce à cette classification, il est possible de calculer l'AIS maximal (MAIS), score de la lésion la plus grave chez une victime présentant plusieurs lésions. Les personnes considérées comme **gravement blessées ont un score supérieur ou égal à 3 (MAIS 3+)**¹.

Codification AIS (*Abbreviated Injury Scale*) : lésions les plus fréquentes par niveau de gravité AIS et en fonction de la région corporelle.

AIS	Gravité	Tête	Face	Cou	Thorax	Abdomen	Colonne	Membres sup.	Memb. inf., bassin	Peau
1	Mineure	Traumatisme crânien sans perte de connaissance	Plaies cutanées mineures	Contusion cervicale	Contusion costale	Contusion pariétale abdominale	Entorse cervicale	Contusion	Contusion	Derm-abrasions
2	Modérée	Traumatisme crânien avec perte de connaissance	Fracture maxillaire	Fracture os hyoïde	Fracture sternum	Plaie rate	Fractures vertèbres lombaires	Fracture clavicule	Fracture péroné	Brûlures 2° degré
3	Sérieuse	Hémorragie méningée Fracture base crâne	Fracture de type Lefort III	Plaie mineure artère carotide	Fractures de 3 côtes et plus	Fracture rate	Fractures corps vertébraux lombaires	Fracture radius complexe	Fracture fémur	Brûlures 2°-3° degré
4	Sévère	Fracture complexe base crâne	Lefort III hémorragique	Plaie majeure artère carotide	Contusion pulmonaire bilatérale sévère	Plaie foie	Tétraparésie	Amputation bras	Fracture du bassin	Brûlures 3° degré
5	Critique	Œdème cérébral Lésions axonales		Plaie artère vertébrale avec thrombose	Volet costal bilatéral	Rupture rate	Paraplégie		Fracture complexe du bassin	
6	Maximale	Destruction massive crâne et cerveau		Fracture larynx	Rupture aorte thoracique	Rupture foie	Section complète de moelle cervicale			Carbonisation totale

Echelle de gravité des séquelles

Adossé à l'AIS version 2005, l'indice de capacité fonctionnelle (FCI), défini par un processus itératif auprès d'un panel d'experts, permet de déterminer les lésions responsables de **déficiences fonctionnelles probables à 1 an**, et les classes selon un niveau de **1 (déficit total)** à 5 (absence de déficit). Le FCI est basé sur dix dimensions² : l'alimentation, l'excrétion, la sexualité, la déambulation, la préhension, la flexion et le levage, la vision, l'audition, la parole et la cognition. **La douleur n'en fait pas partie.**

Codification FCI (*Functional Capacity Index*) : lésions les plus fréquentes responsables de séquelles par niveau de déficience FCI et en fonction de la région corporelle.

FCI	Déficit fonctionnel	Tête	Face	Cou	Abdomen	Colonne	Membres supérieurs	Membres inférieurs / bassin
1	Majeur	Pneumo-encéphalie			Amputation pénis	Tétraplegie	Amputation bras	Section nerf sciatique
2	Sévère	Œdème cérébral	Lésion de l'oreille interne	Plaie artère vertébrale avec déficit neurologique	Rupture colon / rupture urètre	Arrachement racine nerveuse	Rupture plusieurs tendons de la main	Fracture articulaire plateau tibial
3	Sérieux	Contusions cérébrales multiples	Lésions de l'oreille (sans autre précision)	Lésions cordes vocales	Rupture intestin grêle / plaie reins		Fracture articulaire olécrane	Fracture articulaire acétabulum
4	Modéré		Lésion de l'oreille interne avec vertiges		Rupture veine iliaque	Contusion plexus brachial	Fracture articulaire du radius	Fracture malléole externe

Source : Registre du Rhône

¹ Concernant la version 2005 de l'AIS : un certain nombre de lésions AIS3 dans la version 1990 sont passées AIS2, conduisant à une diminution de la proportion de blessés MAIS3+ selon cette nouvelle définition.

² L'échelle des séquelles adossée à l'AIS version 1990, l'Injury Impairment Scale (IIS), prenait en compte des éléments différents tels que les atteintes esthétiques ou la douleur. En particulier pour les accidents de la route, la lésion la plus fréquente chez les automobilistes, le « coup du lapin », ne présente pas de déficit fonctionnel (FCI=5) alors qu'elle est source de douleurs (IIS=1, séquelle mineure).

Moments-clés de la politique de la sécurité routière

Le récit habituel fait débiter la politique de la sécurité routière en 1972 avec le pic de mortalité entraînant la création du CISR, la nomination du premier DISR. Si l'année 1972 a bien été décisive, elle s'inscrit dans la continuité d'une histoire plus ancienne.

Avant l'automobile : les premières règles de circulation

Les premières règles de circulation ne visent pas la sécurité. Au XVIII^e siècle, la police du roulage (ensemble des règles encadrant le transport de marchandises par voitures attelées sur les grandes routes) vise avant tout à préserver les chaussées de l'usure, en limitant par exemple le nombre de bêtes attelées. La police des routes, elle, a vocation à réprimer notamment les stationnements gênants et les empiètements sur la chaussée¹. Ainsi, l'ordonnance du 1^{er} janvier 1780 impose aux rouliers de ne prendre qu'un côté de la chaussée, afin que les autres voitures puissent passer librement et sans risque. Celle du 17 juillet 1781 leur interdit de tenir le milieu du pavé à la rencontre des voitures de voyageurs « au risque de les heurter et d'occasionner des accidents »². Sous la Révolution, la Proclamation du Conseil exécutif provisoire du 30 mai 1793 fixe en dix articles l'obligation de tenir sa droite et de se croiser à gauche, la circulation en file, l'interdiction de s'arrêter en travers du chemin, l'obligation de céder le passage, l'interdiction des violences entre conducteurs, et confie à la gendarmerie le constat des contraventions³. Ces règles forment les bases de notre Code de la route actuel⁴.

Le XIX^e siècle : le motif de sécurité

La loi sur la police du roulage du 30 mai 1851 et le décret du 10 août 1852 encadrent davantage la circulation attelée : les voitures publiques doivent être visitées par un expert désigné par le préfet, afin de vérifier qu'elles ne présentent aucun vice de construction qui puisse occasionner des accidents. L'obligation d'éclairer les voitures à cheval est imposée en 1852 pour les véhicules agricoles et de marchandises, puis pour les voitures particulières en 1858 pour des motifs de sécurité. À la fin du XIX^e siècle, le développement de l'automobile oblige le préfet de Police de Paris à réglementer la circulation sur la voie publique via l'ordonnance du 14 août 1893. Elle institue le « certificat de capacité », ancêtre du permis de conduire et fixe les premières limitations de vitesse. L'examen doit apprécier la « prudence, le sang-froid et la présence d'esprit du candidat »⁵. Le décret du 10 mars 1899 étend le dispositif à tout le territoire et crée le récépissé de déclaration, ancêtre de la carte grise. Un ensemble d'articles intitulé « mesures de sûreté » impose, pour la première fois, des équipements de sécurité, dont deux systèmes distincts de freinage. Ces derniers font l'objet d'une vérification, « la perfection des moyens de freinage étant [...] essentielle pour la sécurité publique »⁶.

L'entre-deux-guerres : l'essentiel des règles est acquis en 1939

Le Code de la route du 27 mai 1921 est régulièrement complété par des dispositions supplémentaires : sur le conducteur (limites d'âge, contrôle médical), le véhicule (rétroviseur, essuie-glace), la circulation (priorité à droite, distances minimales), la signalisation (feux tricolores). « Les principaux usages de la circulation, en ville comme sur la route, sont pratiquement constitués en 1939. Les grands principes de positionnement sur la chaussée, de croisement, de dépassement, de priorité et de limitation de vitesse en ville sont acquis depuis longtemps. La signalisation est définie dans sa quasi-totalité [...]. Tout ce travail avait contribué à diminuer la fréquence des accidents »⁷. Le premier comité départemental de sécurité routière apparaît dès 1931. Un arrêté du 5 février 1937 confie la statistique d'accidents à un service central, assisté d'une « section permanente de la sécurité routière » qui réunit administrations, experts, assureurs et associations d'usagers ; la fiche de recensement qui en découle, ancêtre du fichier BAAC, est renseignée dès le 1^{er} janvier 1938.

1950-1973 : la motorisation de masse et l'émotion collective

En 1958, le Code de la route est refondu pour devenir le socle de notre Code actuel. L'éthylotest en cas d'infraction grave ou d'accident apparaît en 1965. L'expertise se construit avec la création de l'ONSER en 1961 et la politique s'organise avec la mission interministérielle en 1970. La motorisation de masse entraîne une hausse continue de la mortalité, qui atteint son record en 1972, marquant un tournant dans la perception du public en 1973 (cf. p.24).

1973-2000 : l'extension des règles et la responsabilisation du conducteur

Les règles posées en matière de comportements, d'équipements, de véhicule ou d'infrastructures au début des années 70 s'étendent progressivement : limitations de vitesse, ceinture, casque, seuils d'alcoolémie, etc. La loi Badinter de 1985 améliore l'indemnisation des victimes, et le permis à points (1992) engage la responsabilité du conducteur.

CNSR

Créé par le décret du 28 août 2001, le CNSR marque une nouvelle étape : la concertation. Face à des politiques partagées entre l'Etat et les collectivités, il réunit divers acteurs pour éclairer la décision publique.

¹ Conchon, A. « Policer les circulations en France au XVIII^e siècle ». *Policer les mobilités*, Éditions de la Sorbonne, 2018.

² Ordonnances du 1^{er} janvier 1780 et du 17 juillet 1781, reproduites par J. Orselli, « Usages et usagers de la route », tome 4, p. 46.

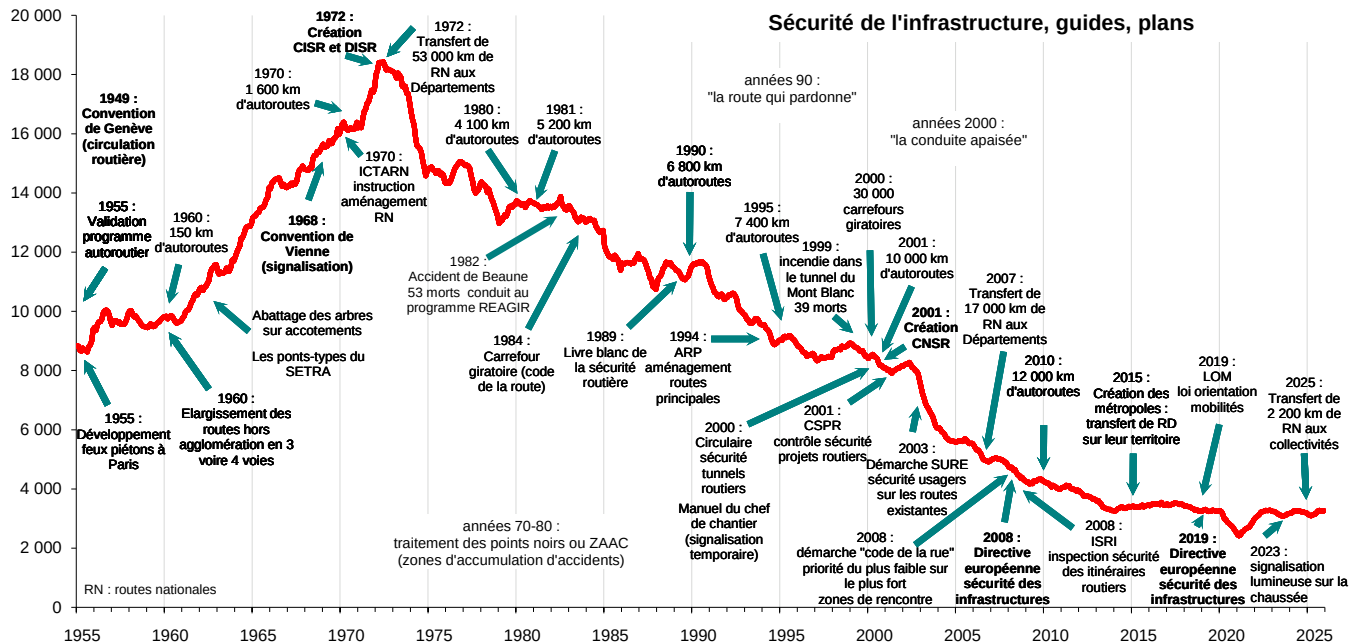
³ Archives nationales, F/1a/65, cité par Lévêque R., « La police du roulage (1624-1921) », reproduite par J. Orselli.

⁴ Lévêque R. « La police du roulage (1624-1921) », thèse, 1995.

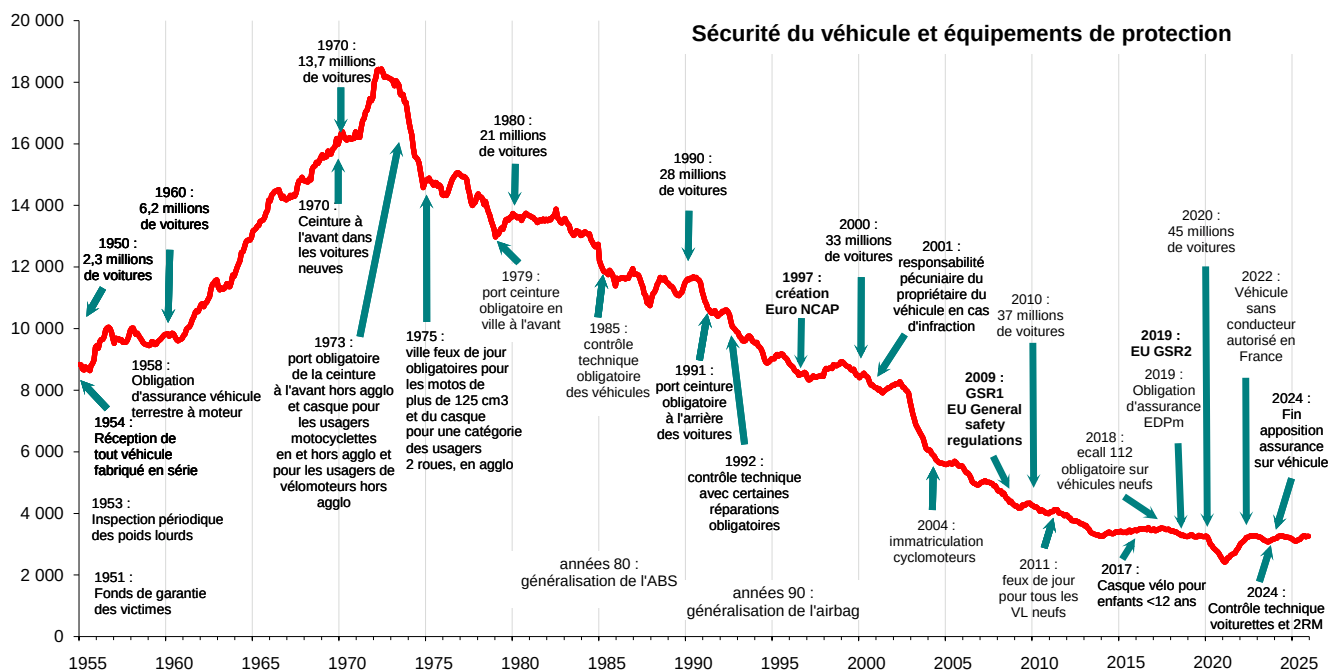
⁵⁻⁷ Orselli J., « Usages et usagers de la route, mobilités et accidents », tome 1 (1860-1921), p.187-189 ; p. 6.

Les grandes dates de la sécurité routière

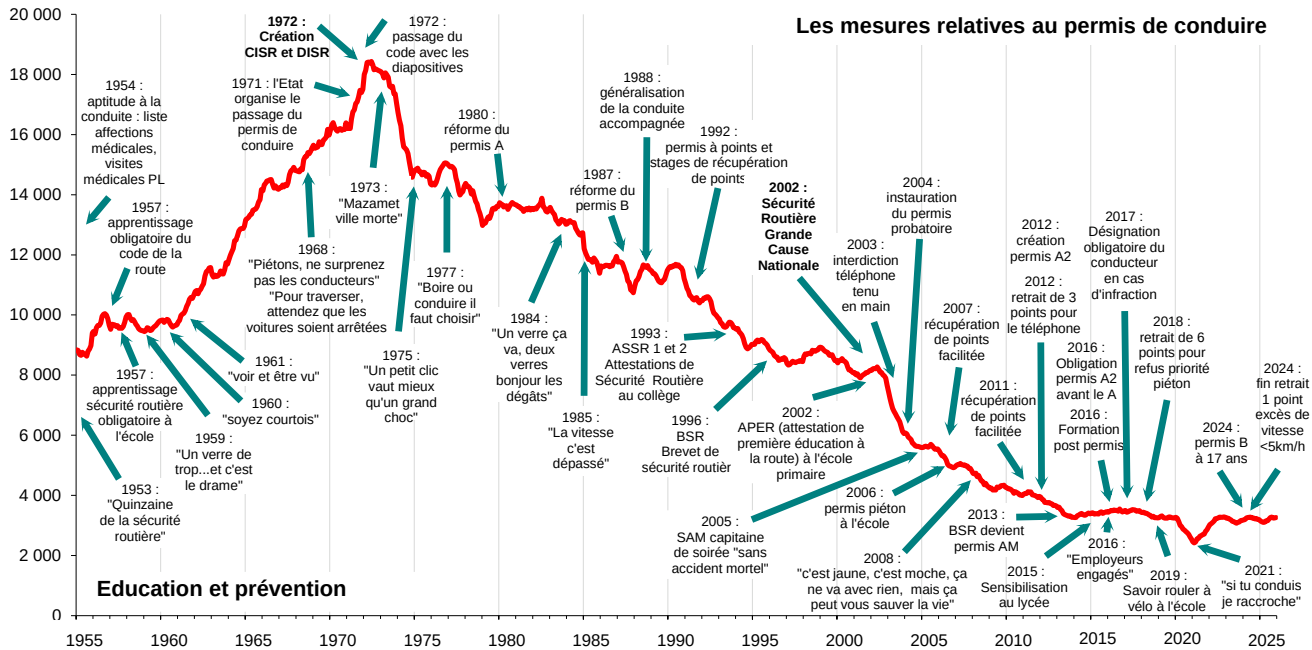
Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1955 - 2025 (moyenne glissante sur 12 mois)



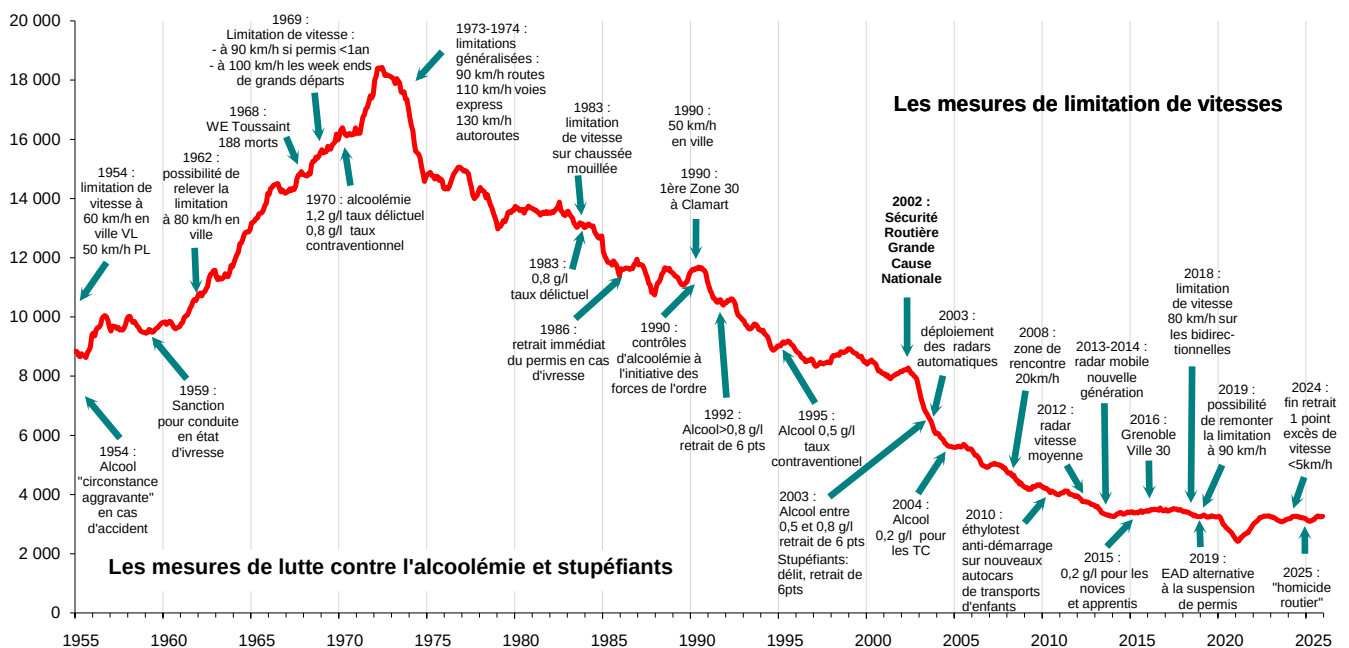
Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1955 - 2025 (moyenne glissante sur 12 mois)



Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1955 - 2025 (moyenne glissante sur 12 mois)



Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1955 - 2025 (moyenne glissante sur 12 mois)



1808 : Premier décret instaurant des règles du partage de la route et des voies à double sens.

1893 : Définition du certificat de capacité valable pour conduire des véhicules.

1899 : Premier décret visant la circulation automobile :

- vitesse maximale autorisée (VMA) de 30 km/h en rase campagne, 20 km/h en agglomération ;
- récépissé de déclaration de mise en circulation (carte grise) ;
- certificat de capacité pour la conduite des véhicules.

1909 : Premiers panneaux d'indication (croisement, virage, passage à niveau, dos d'âne)

1917 : Création des premières auto-écoles.

1921 : Instauration du Code de la route.

1922 : Le 'certificat de capacité' devient 'permis de conduire'.

1931 : Première convention internationale relative à l'unification et la mise en place des panneaux de circulation.

1936 : Adoption des phares jaunes pour la circulation nocturne.

1945 : Mise en service du premier tronçon d'autoroute.

1949 : Création de la Prévention routière

- Adoption de la Convention internationale de Genève sur la circulation routière et sur la signalisation routière (en vigueur en 1952).

1954 : Règlement général sur la police de la circulation routière.

- Loi autorisant la recherche du taux d'alcool dans le sang du conducteur en cas d'accident grave. Limitation à 60 km/h en ville.

1956 : Instauration de la vignette automobile.

1957 : Mise en place du premier Service médical d'urgence (SMUR) à Salon-de-Provence.

1958 : Loi instituant l'obligation d'assurance pour les conducteurs automobiles.

1959 : Instauration d'une sanction pour conduite en état d'ivresse ou sous empire d'un état alcoolique.

1962 : Relèvement possible de la limitation de vitesse en ville à 80 km/h dans certaines traverses sur les grands itinéraires.

1965 : Autorisation du dépistage d'alcool par l'air expiré chez les conducteurs lors d'infractions graves (alcootest).

1968 : Convention internationale de Vienne sur la circulation routière et sur la signalisation routière (en vigueur en 1977).

1969 : VMA à 90 km/h pour les titulaires du permis depuis moins d'un an.

1970 : Obligation du contrôle de l'alcoolémie après une infraction ou un accident, avec les seuils de 0,80 g/l de sang pour la contravention ; 1,20 g/l de sang pour le délit.

- Équipement obligatoire de ceintures trois points aux places avant des véhicules neufs.

1972 : Création du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) et de la fonction de Délégué interministériel à la sécurité routière (DISR).

1973 : Obligation du port du casque pour les motocyclistes en et hors agglomération et pour les conducteurs de vélomoteurs hors agglomération.

- Obligation du port de la ceinture de sécurité à l'avant hors agglomération dans les véhicules automobiles récents (>1970).

• VMA à 120 km/h sur les autoroutes et abaissement à 90 km/h sur l'ensemble des routes hors agglomération.

1974 : Relèvement de la VMA à 130 km/h sur les autoroutes et à 110 km/h sur les routes à chaussées séparées, maintient à 90 km/h sur les autres routes.

1975 : Port du casque obligatoire en vélomoteur sur tout le réseau.

- Port de la ceinture de sécurité obligatoire à l'avant des véhicules sur voies rapides urbaines et en agglomération de 22h à 6h.
- VMA 45 km/h imposée aux constructeurs de cyclomoteur.

1976 : Obligation du port du casque hors agglomération en cyclomoteur.

- Création du système de bonus-malus sur les primes d'assurances

1979 : Obligation généralisée du port de la ceinture à l'avant

1980 : Généralisation du port du casque en cyclomoteur

1983 : Création de la Ligue contre la violence routière

- VMA par temps de pluie et autres précipitations : 110 km/h sur les autoroutes, 100 km/h sur routes à chaussées séparées, 80 km/h sur les autres routes.

- Limiteurs de vitesse obligatoires pour les PL et TC : 100 km/h pour les PL équipés d'antiblocage des roues ; 90 km/h pour les PL de 10 à 19 T ; 80 km/h pour les PL > 19 T et TC ;

- Abaissement du taux délictuel de l'alcoolémie au volant de 1,2 g/l à 0,8 g/l de sang (ou 0,40 mg/l d'air expiré).

- Décret instituant le régime de la priorité au carrefour à sens giratoire.

1985 : Loi pour améliorer la situation des victimes des accidents de circulation et accélérer l'indemnisation.

- Vitesse minimale de 80 km/h sur voie de gauche d'autoroute.

1986 : Année européenne de la sécurité routière.

- Obligation du contrôle technique, sans obligation de réparation, pour les véhicules > 5 ans, objets d'une transaction
- Loi instituant la possibilité de retrait immédiat du permis en cas de conduite en état alcoolique.

1988 : Généralisation de la conduite accompagnée.

1990 : VMA en agglomération à 50 km/h.

- Port obligatoire de la ceinture de sécurité à l'avant et à l'arrière des véhicules sur tout le réseau

1992 : Renforcement du contrôle technique obligatoire avec obligation de réparation.

- Mise en application du permis à points.
- VMA 50 km/h tous réseaux si la visibilité est inférieure à 50m.
- Obligation d'utiliser les moyens de retenue homologués pour le transport d'enfants de moins de dix ans
- Distinction entre petits et grands excès de vitesse (progressivité dans les retraits de points).

1993 : Création de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) placé auprès du DISR.

1994 : VMA spécifiques pour les conducteurs novices à 80, 100 ou 110 km/h selon les axes routiers.

1995 : Abaissement du taux contraventionnel de l'alcoolémie au volant de 0,7 g/l à 0,5 g/l.

1996 : Accès à la conduite 2RM précisé par décret :

- Accès progressif moto à partir de 16 ans jusqu'à 21 ans.
- Autorisation de conduire une moto de 125 cm³ si on possède le permis B depuis au moins deux ans.
- Brevet de sécurité routière (jeunes > 14 ans) pour le cyclo.

1999 : Décret sur l'apposition d'un pictogramme concernant les risques induits par l'usage de certains médicaments.

2000 : La sécurité routière est « grande cause nationale ».

- Première Semaine de la sécurité sur la route (23-29 octobre)

2001 : Dépistage de stupéfiants chez les conducteurs impliqués dans un accident mortel.

- Création du Conseil national de la sécurité routière (CNSR).

2002 : Premiers États généraux de la sécurité routière.

- Obligation pour le conducteur de cyclomoteur et de quadricycle léger à moteur d'avoir au moins 16 ans et le brevet de sécurité routière.

2003 : Dépistage de stupéfiants pour tout conducteur impliqué dans un accident de la circulation.

- Aggravation des sanctions pour non-port de la ceinture de sécurité et du casque.
- Loi renforçant la lutte contre la violence routière : aggravation des peines et instauration du permis probatoire.
- Interdiction du téléphone portable au volant.
- Inauguration du premier radar automatique et mise en place du contrôle automatisé.

2004 : Mise en application du permis probatoire.

- Seuil d'alcoolémie des conducteurs de TC à 0,2 g/l de sang.
- Aggravation des sanctions pour les excès de vitesse > 50 km/h et minoration pour les excès de vitesse de moins de 20 km/h hors agglomération.

2005 : Naissance de SAM, capitaine de soirée : « Celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas ».

- Mise en application du délit de conduite sans permis et de défaut d'assurance (loi Perben II du 9 mars 2004).

2006 : Aggravation des sanctions pour les excès de vitesse > 50 km/h en renforçant la peine de confiscation du véhicule.

2007 : Décret sur le permis de conduire permettant :

- L'acquisition progressive du capital de 12 points pendant la période probatoire du permis de conduire ;

- La possibilité d'obtenir, au terme d'un délai de six mois d'invalidation, un nouveau permis ;

- La possibilité de connaître à tout moment son capital de points à travers un accès sécurisé sur Internet.

2008 : Création de zones de circulations particulières en agglomération (zones 30...) ;

- VMA pour les véhicules de transport de personnes ;
- Obligation pour les cyclistes hors agglomération de revêtir un gilet rétro-réfléchissant de nuit et en cas de visibilité insuffisante.

2009 : Déploiement des premiers radars feux rouges.

- Arrêté instaurant l'apprentissage supervisé de la conduite.

2010 : 25 novembre : transfert au ministre de l'Intérieur de la politique de sécurité et d'éducation routières.

2011 : Loi d'orientation et de programmation pour la Performance de la Sécurité Intérieure (LOPPSI 2) :

- Extension du cadre des dépistages de stupéfiants ;
 - Peine complémentaire de confiscation du véhicule ;
 - Immobilisation et mise en fourrière du véhicule par le préfet ;
 - Conditionnement possible par l'autorité judiciaire du maintien du droit de conduire pour l'auteur d'un délit « alcool » à l'installation d'un éthylotest anti-démarrage.
- Déploiement des premiers radars discriminants.

2012 : Radars « passage à niveau » et « vitesse moyenne ».

- Obligation du casque à vélo pour les moins de 12 ans.

2013 : Suppression de l'obligation de conduire deux ans une moto < 35 kW pour les conducteurs ayant 21 ans au permis A.

- Premiers radars mobiles permettant le contrôle en circulation.

2014 : Arrêté complétant la liste des mentions restrictives qui peuvent figurer sur le permis de conduire et permettant de limiter la conduite pour raisons médicales.

- Conduite accompagnée dès 15 ans avec épreuve pratique à 17 ans et demi et conduite autonome à 18 ans.

- Premiers radars « double face ».

2015 : Abaissement du taux légal d'alcool à 0,2 g/l de sang pour les conducteurs en permis probatoire ou en apprentissage, et interdiction à tous les conducteurs de porter à l'oreille un dispositif susceptible d'émettre du son (sauf surdité).

- Transposition de la directive européenne facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

- Possibilité pour les maires d'abaisser la VMA à moins de 50 km/h sur une grande partie de leur agglomération.

2016 : Loi rendant le dépistage de stupéfiants possible pour tout conducteur, accompagnateur d'élève y compris hors accident.

- Obligation pour les plus de 18 ans de détenir le permis A2 depuis au moins deux ans et de suivre une formation de 7h pour obtenir le permis A (moto de puissance > 35 kW).

- Création de l'amende forfaitaire délictuelle applicable aux délits de conduite sans permis et sans assurance.

- Immobilisation du véhicule et placement en fourrière par les forces de l'ordre en cas de grand excès de vitesse.

- Extension des infractions constatables sans interception (radars ou vidéo verbalisation).

2017 : Obligation pour les chefs d'entreprise de signaler le conducteur ayant commis une infraction avec un véhicule de la société, sous peine d'amende.

- Expérimentation de la lecture automatisée des plaques d'immatriculation pour lutter contre le défaut d'assurance.

2018 : Limitation de la VMA à 80 km/h sur routes bidirectionnelles hors agglomération.

- Restriction par le préfet de la conduite d'un auteur d'infraction alcool s'il n'est pas équipé d'un EAD.

- Augmentation du nombre de points retirés de 4 à 6 en cas de non-respect des règles de priorité aux piétons.

2019 : Loi d'orientation des mobilités (LOM) permettant aux collectivités locales de relever la VMA à 90 km/h après avis de la commission départementale de sécurité routière.

- Intégration des « engins de déplacement personnel motorisés » (EDPM) dans le code de la route.

2020 : Rétenion du permis pour les conducteurs tenant un téléphone en main et commettant une autre infraction.

- Allongement de la durée maximale de 6 mois à 1 an du droit à conduire avec un EAD alternatif à la suspension du permis.

- Conducteurs en récidive d'infraction de conduite en état alcoolique ne pourront conduire qu'un véhicule équipé d'un EAD, avec suivi médico-psychologique.

- Interdiction de stationnement à moins de 5 mètres en amont des passages piétons (travaux d'ici le 31 décembre 2026)

2021 : Les PL et les TC doivent être équipés d'autocollants visibles signalant les angles morts des véhicules lourds.

- Obligation de vendre des éthylotests à côté des boissons alcoolisées en vente libre ou sur internet.

- Loi Montagne rendant obligatoire l'équipement de véhicules en pneumatiques hiver entre le 01/11 et 01/03 dans certaines zones montagneuses. 34 départements concernés.

2022 : Arrêté élargissant la liste des affections médicales incompatibles, ou compatibles avec ou sans aménagements ou restrictions, avec l'obtention du permis de conduire.

- Décret permettant de satisfaire la condition « avoir un conducteur » si le système de conduite automatisée est conforme.

2023 : Autorisation de l'installation de dispositifs de signalisation lumineuse au sol pour améliorer la visibilité des passages piétons ou des lignes d'effet des feux tricolores.

- Renforcement de la réglementation des EDPM : relèvement de l'âge minimal de 12 ans à 14 ans pour conduire, durcissement des sanctions pour transport de passager et circulation sur une voie interdite.

2024 : Abaissement de l'âge minimal légal pour conduire (permis B) de 18 ans à 17 ans.

- Les excès de vitesse inférieurs à 5 km/h au-dessus de la VMA ne sont plus soumis au retrait d'un point.

- Contrôle technique obligatoire tous les 3 ans pour tous les véhicules de la catégorie L : 2RM, 3RM et quadricycles.

2025 : Loi portant création de l'homicide routier.

- Délictualisation des grands excès de vitesse (>50 km/h au-dessus de la VMA).

- Autorisation de la circulation inter-files (CIF) pour les 2RM et 3RM, sur les autoroutes et les voies rapides.

Comparaisons internationales – Tableaux IRTAD

Vitesses maximales autorisées (VMA)

Pays	En agglomération	Routes hors agglomérations	Autoroutes
Allemagne	50km/h	90km/h	Pas de limite, mais 130km/h recommandé
Argentine	40 – 60km/h Buenos Aires : 20 – 70km/h	110km/h	120 – 130km/h
Australie	50km/h (par défaut) 60-80 (artères principales) 40km/h ou moins si nombreux piétons	100 ou 110km/h	100km/h par défaut, mais souvent porté à 110km/h (voire 130km/h dans le Territoire du Nord)
Autriche	50km/h (sections à 30 ou 40km/h)	100km/h	130km/h
Belgique	30 – 50km/h 20km/h dans les zones de rencontres	70 – 90km/h	120km/h
Bosnie Herzégovine	50km/h	80 ou 100km/h	130km/h
Canada	40 – 70km/h	80 – 90km/h	100 – 110km/h
Chili	50km/h (ou moins selon la voie) 30km/h près des écoles	90km/h (cars en milieu rural, PL, transports scolaires) 100km/h (bus et cars en interurbain)	120km/h par défaut, varie jusqu'à 100km/h sur certaines sections
Colombie	50km/h	90km/h	120km/h
Corée du Sud	50km/h 30km/h près des écoles	60 – 80km/h	110km/h (100km/h en zone urbaine)
Costa Rica	40- 80km/h (sauf présence d'un panneau 50km/h)	40 - 100km/h (60km/h s'il n'y a pas de panneau)	pas d'autoroutes
Danemark	50km/h (sections à 30, 40 ou 60km/h) 20 (rue à sens unique avec trottoir), 30 (rue à double sens à 1 voie) ou 50km/h (rue à 2 voies ou plus à double sens)	80km/h (sections à 60, 70 ou 90km/h)	110 ou 130km/h
Espagne	Défini par chaque État	90km/h	120km/h
Etats Unis	Défini par chaque État	Défini par chaque État	55 – 80 mph (88 – 129km/h), défini par État
Finlande	30 à 60km/h	80 ou 100km/h	100 ou 120km/h
France	50km/h par défaut, 30 (dans certaines zones urbaines), 70 (sous conditions)	80km/h (90km/h sur créniaux de dépassements) ; 70 ou 90km/h selon décision locale ; 110km/h sur 2x2 voies	130km/h (110km/h par temps de pluie ou pour les conducteurs novices)
Grèce	30km/h sur les rues à sens unique ou à double sens à double sens à 1 voie	90km/h	130km/h
Hongrie	50km/h (sections à 30, 40, 60 ou 70)	90km/h	130km/h (110km/h sur routes express)
Irlande	60km/h sur voies majeures, 30 en aggro.	80km/h ou 100km/h	120km/h
Islande	50km/h (30km/h en zone résidentielle)	90km/h (80 sur routes de graviers)	pas d'autoroutes
Israël	30 ou 50km/h 70km/h sur les routes principales	80, 90km/h	100, 110, 120km/h
Italie	50km/h (30km/h en zone résidentielle)	70 – 90km/h (110km/h sur certaines 2x2 voies) 60km/h	130km/h (110 par temps de pluie ; 100 pour les novices) ; jusqu'à 150km/h sous conditions
Japon	60km/h	90km/h (80km/h sur route de graviers)	100km/h
Lettonie	50km/h	90km/h (80km/h sur route de graviers)	120km/h (90km/h en hiver)
Luxembourg	50km/h	90km/h	130km/h (110km/h par temps de pluie)
Maroc	60km/h (30km/h en zone résidentielle)	80-100km/h	120km/h
Mexique	10 – 80km/h (20km/h près des écoles)	60-110km/h (60 sur réseau secondaire) 80km/h (70 sur routes à haut risque et 90 sur routes avec un très faible trafic)	110km/h
Norvège	50km/h (30km/h rues résidentielles)	100km/h (la VMA peut être inférieure sur certains axes spécifiques)	90,100 ou 110km/h
Nouvelle-Zélande	50km/h (la VMA peut être inférieure ou supérieure sur certains axes)	100km/h (la VMA peut être inférieure sur certains axes spécifiques)	100km/h (110km/h sur certaines sections)
Pays Bas	30 – 50km/h	60 – 80km/h	100km/h sur 6h-19h, jusqu'à 130 sur 19h-6h
Pologne	50km/h	90, 100 (120km/h sur voie rapide)	140km/h (120 sur voie rapide)
Portugal	50km/h (30km/h selon sections)	90km/h	120km/h
République tchèque	50km/h	90km/h	130km/h
Royaume-Uni	30mph (48km/h), 20mph au P. de Galles	60 ou 70mph (96 ou 113km/h)	70mph (113km/h)
Serbie	50km/h	80 ou 100km/h	130km/h
Slovénie	50km/h	90km/h	130km/h (110km/h sur routes express)
Suède	30, 40 ou 50km/h	60, 70, 80, 90 ou 100km/h	110km/h ou 120km/h
Suisse	50km/h (30 km sur certaines sections)	80km/h	120km/h (100km/h sur routes express)

Source: IRTAD, *Road Safety Annual Report*, 2025.

Alcool et conduite – Seuils

Pays	Seuil d'alcoolémie - Général	Seuil d'alcoolémie - Conducteurs novices et conducteurs professionnels
Allemagne	0,5 g/l Conducteurs avec alcoolémie entre 0,3 et 0,5 g/l peuvent avoir un retrait de permis si leur capacité de conduire est réduite	0,0 g/l pour conducteurs de moins de 21 ans, conducteurs novices, conducteurs professionnels transportant des passagers ou des matières dangereuses
Argentine	0,0 g/l	0,0 g/l pour les conducteurs professionnels et pour les 2RM
Australie	0,5 g/l	0,0 g/l pour conducteurs novices 0,2 g/l pour conducteurs professionnels
Autriche	0,5 g/l	0,1 g/l pour cyclomotoristes de moins de 20 ans, conducteurs novices (moins de 3 ans), conducteurs de bus (>9 places) et poids lourds (>7.5 tonnes)
Belgique	0,5 g/l	0,2 g/l pour conducteurs professionnels (depuis janvier 2015)
Bosnie	0,3 g/l	0,0 g/l pour conducteurs professionnels et TC, apprentis conducteurs et instructeurs, moins de 21 ans, novices ou moins de 3 ans d'expérience
Canada	0,8 g/l	0,4 g/l ou 0,5 g/l dans la plupart des provinces 0,0 g/l pour moins de 21 ans et les novices dans la plupart des provinces
Chili	0,3 g/l	n.a.
Colombie	0,2 g/l	n.a.
Corée du Sud	0,3 g/l	n.a.
Costa Rica	0,5 g/l	0,2 g/l pour les conducteurs novices
Danemark	0,5 g/l	0,2 g/l pour les conducteurs novices (les trois premières années)
Espagne	0,5 g/l	0,3 g/l pour conducteurs novices et conducteurs professionnels, 0,0 g/l pour les conducteurs < 18 ans
États-Unis	0,8 g/l (sauf un état à 0,5g/l)	0,4 g/l pour conducteurs professionnels 0,0 à 0,2 g/l pour conducteurs < 21 ans
Finlande	0,5 g/l	n.a.
France	0,5 g/l	0,2 g/l pour conducteurs de bus et car et pour les conducteurs novices
Grèce	0,5 g/l	0,2 g/l pour conducteurs professionnels, 2RM, conducteurs novices
Hongrie	0,0 g/l	n.a.
Irlande	0,5 g/l	0,2 g/l pour apprentis conducteurs, conducteurs professionnels ou novices
Islande	0,5 g/l	n.a.
Israël	0,5 g/l	0,1 g/l pour les jeunes <24 ans, conducteurs professionnels ou novices
Italie	0,5 g/l	0,0 g/l pour les jeunes <21 ans, les conducteurs professionnels ou novices
Japon	0,3 g/l	n.a.
Lettonie	0,5 g/l	0,2 pour les apprentis conducteurs, les conducteurs professionnels ou novices
Luxembourg	0,5 g/l	0,2 g/l pour conducteurs novices et conducteurs professionnels
Maroc	0,2 g/l	n.a.
Mexique	0,5 g/l	0,0 g/l pour conducteurs professionnels 0,2 g/l pour conducteurs de motocycles
Norvège	0,2 g/l	n.a.
Nouvelle-Zélande	0,5 g/l	0,0 g/l pour conducteurs de moins de 20 ans
Pays-Bas	0,5 g/l (y compris pour les cyclistes)	0,2 g/l pour conducteurs novices (5 premières années)
Pologne	0,2 g/l	n.a.
Portugal	0,5 g/l	0,2 g/l pour conducteurs novices (3 premières années) et conducteurs professionnels (depuis 01 janvier 2014)
République Tchèque	0,0 g/l	n.a.
Royaume-Uni	0,8 g/l (sauf Ecosse) et 0,5g/l en Ecosse	n.a.
Serbie	0,2 g/l	0,0 g/l pour conducteurs novices et conducteurs professionnels et 2RM
Slovenie	0,5 g/l	0,0 g/l pour novices (3 premières années) et conducteurs professionnels
Suède	0,2 g/l	n.a.
Suisse	0,5 g/l	0,0 g/l pour novices (3 premières années) et conducteurs professionnels

Source: IRTAD, *Road Safety Annual Report*, 2025.

Port de la ceinture de sécurité

Pays	Sièges avant		Sièges arrière	
	Date d'application	Taux de port en circulation	Date d'application	Taux de port en circulation
Allemagne	1976	98,5% (cond.), 98,5% (pass.)	1984	93,5% adultes, 99% enfants (2024)
Argentine	1995	55% / 43% (cond. / pass.) en ville (2018)	1995	20% (en ville) (2018)
Australie	Années 1970	97% (2018)	Années 1970	96% (2019)
Autriche	1984	98% (cond.), 98% (pass.)	1990	95%
Belgique	1975	94% (cond.), 92% (pass.)	1991	79% (2024)
Bosnie Herzégovine	2006	En agglom.: 58% / 64% (cond. / pass.) H. agglom.: 71% / 74% (cond. / pass.)	2006	En agglom. : 24% (pass. adultes) Hors agglom. : 34% (pass. adultes) Autoroutes: 15% (pass. adultes)
Canada	1976-1988	97,5% (2017)	1976-1988	95% (2015)
Chili	1985	88% (cond.), 78% (pass.) (2024)	2002	57% (2024)
Colombie	2002	67% (cond.), 49% (pass.) (2022)	2004	---
Corée du Sud	1990	85% (cond.), 88% (pass.) (2024)	2008 sur autoroutes, partout depuis 2018	37% (2024)
Costa Rica	2014	77% (cond.), 70% (pass.) (2023, routes nationales)	2014	42% (2023, routes nationales)
Danemark	Années 1970	98% (cond.) (2024)	Années 1980	94,5% des pass. de plus de 15 ans (2024)
Espagne	1974 hors agglom. 1992 en agglom.	98% (cond. et pass.) (2023)	1992	99% (2023)
Etats-Unis	Oui sauf 1 Etat	91% (2024)	Varie selon les Etats	80% (2023)
Finlande	1975	97% en ville, 98% hors agglom. (2024)	1987	91% (2024)
France*	1973 hors agglom. 1975 en agglom de nuit 1979 tout le temps	99,5% (hors agglom) 99,4% (traversées petites agglom) 98,3% (grandes agglom)	1991	Sur autoroute : 91% (adultes), 97% (enfants) Grandes agglom : 90% (adultes), 96% (enfants)
Grèce	1979	72% (cond.), 69% (pass.)	1993	57%
Hongrie	1976	92% (cond.), 90% (pass.) (2024)	1993 hors agglom, 2001 agglom	64% (2024)
Irlande	1979	97% (conducteur), 96% (pass.)	1992	96%
Islande	---	97% (cond. et pass.) (2024)	---	93% (2024)
Israël	1975	93% cond., 91% (pass. (2019)	1995	71% (2019)
Italie	1988	88% (cond.), 83% (pass.) (2024)	2006	25% (2024)
Japon	1985	98% / 97% (cond. / pass.) (2024)	2008	72% (2024)
Lettonie	1980	96% (cond.), 88% (pass.)	1980	79% (2021)
Luxembourg	1975	93% (cond.), 86% (pass.) (2015)	1992	76% (2015)
Maroc	1977 hors agglom. 2005 en agglom.	62% (cond.), 57% (pass.) (2024)	2005 hors agglom	36% (2018)
Mexique	2022 (nouvelle loi)	79% (cond.), 65% (pass.) (2017)	2022 (nouvelle loi)	46% (2017)
Norvège	1975	En agglom: 98% / 95% (cond./pass.) H. agglom: 96% / 93% (2024)	1985	---
Nouvelle-Zélande	1972	97% (cond.), 96% (pass.) (2023)	1979	92% (2014)
Pays-Bas	1975	99% (2024)	1992	98% (2024)
Pologne	1983	96% (cond. et pass.) (2024)	1991	90%
Portugal	1975	99% (cond.), 98% (pass.) (2024)	1994	77%, 92% enfants avec dispositif (2024)
République tchèque	1966	95% / 93% (cond. / pass.) (2024)	1975	85% (donnés 2024)
Royaume-Uni	1983	98% / 95% (cond. / pass.) (Grande Bretagne)	1989 (enfants); 1991 (adultes)	92% (2021 Grande Bretagne)
Serbie	1982	87% (cond.), 84% (pass.) (2024)	2009	21% (2024)
Slovénie	1977	96% (cond.), 96% (pass.) (2018)	1998	86% adultes (2018)
Suède	1975	97% (cond.) (2023)	1986, 1988 disp. enfants	94% (2017)
Suisse	1981	96% (cond.), 95% (pass.) (2024)	1994	92% (2024)

Source : IRTAD, *Road Safety Annual Report*, 2025. / *ONISR, Observatoire des comportements de l'année 2025 (France métropolitaine), 2026

Port d'un casque de protection

Pays	Deux-roues motorisés		Cyclistes	
	Législation sur le port du casque	Taux de port en circulation	Législation sur le port du casque	Taux de port en circulation
Allemagne	Oui	99,3% (cond.), 99,5 % (pass.)	Non	43% (en aggro y/c cycl. sportifs, 40% sans)
Argentine	Oui	69% (cond.), 42% (premier pass.), 21% (pass. supp.) en aggro	Oui	8% (2018)
Australie	Oui	99% cond. (2018)	Oui	---
Autriche	Oui	99,9%	Oui pour les enfants jusqu'à 12 ans	50% ; 90% (enfants)
Belgique	Oui	99,7% (2022)	Non	32% (2024)
Bosnie Herzégovine	Oui	---	Oui	---
Canada	Oui	---	Dans certaines juridictions	---
Chili	Oui	95% (cond.), 87% (pass.) (2021)	Oui en aggro.	67,3% (2019)
Colombie	Oui	97% (cond.), 94% (pass.) (2024)	Oui pour les enfants jusqu'à 18 ans	68% (2024)
Corée du Sud	Oui	96% (2024)	Oui	96% (2024)
Costa Rica	Oui	97% (cond.), 53% (pass.) (2022)	Oui	45% (estimation)
Danemark	Oui	93% (cyclos en aggro.) 100% (motos) (2024)	Non, oui pour les cyclos	51% en aggro., 61 % (VAE aggro) 82% (enfants), 69% (cyclo en aggro)
Espagne	Oui	99% (cond.), 97% (pass.), 99% en aggro., 99% en zone rurale) (2023)	Oui, hors aggro. pour tous, obligatoire enfants -6 ans en aggro.	32% en aggro., 82% hors aggro. (2023)
Etats-Unis	Selon État. Oui tous 2RM (18 États), Oui certains 2RM (29), Non (3)	65% (2022)	Oui pour certains âges dans 21 Etats et le District of Columbia	---
Finlande	Oui	99,7% (2019)	Non	58% (2024)
France*	Oui (1961 moto hors aggro, 1973 en aggro ; 1976 cyclos hors aggro, 1980 en aggro)	99,6% hors aggro 99,5% en aggro	Oui, pour les enfants de moins de 12 ans depuis 2017	Grandes aggllos : 34% en jours ouvrés, 47% le WE
Grèce	Oui depuis 1977	86% cond., 59% pass.	Non	---
Hongrie	Oui (motos 1965, cyclos 1998)	99,8% des cond. et 99,1 des pass. de motos, 92% cond. cyclos	Non	16% (2024)
Irlande	Oui depuis 1978	99%	Non	57%
Islande	Oui	n.a.	Oui, pour les enfants jusqu'à 14 ans	84% (2022)
Israël	Oui	n.a.	Oui, pour les enfants jusqu'à 18 ans, et pour tous hors aggro.	21% (2015)
Italie	Oui depuis 2000 (1986 motos/cyclo de -18 ans)	97% (2024)	Non	---
Japon	Oui	98% (2024)	Oui, depuis 2023	15% (2024)
Lettonie	Oui	99,9%	Oui, pour les enfants jusqu'à 16 ans	24,5%, 58% enfants
Luxembourg	Oui, depuis 1976	Estimé à 100% (2021)	Non	---
Maroc	Oui, depuis 1976	57% cond., 31% pass. (2022)	Non	---
Mexique	Oui	84% cond., 59% pass. (2021)	Oui sur route fédérale depuis 2012	11% (2017)
Norvège	Oui	Près de 100% (2021)	Non	66,4%, 65,2% (-12 ans), 78,3% (12 ans+) (2024)
Nouvelle-Zélande	Oui (1956 >30mph, 1973)	Près de 100% (2021)	Oui depuis 1994	94% (2015)
Pays-Bas	Oui (1972 motos, 1975 cyclos) ; oui pour les VAE (max. 25 km/h) 2023	Cyclos : 99% (2024)	Non	80% VAE, 42% VTT (2024)
Pologne	Oui, depuis 1997	Près de 100%	Non	25%
Portugal	Oui	100% (2024)	Non	38% en aggro. (2024)
République tchèque	Oui	91% (cond.), 78% (pass.) (2023)	Oui, pour les enfants jusqu'à 18 ans	48%, 89% (enfants-2024)
Royaume-Uni	Oui, 1973 moto, 1977 cyclo	---	Non	---
Serbie	Oui	Cyclo : 58% cond., 50% pass. ; Moto : 83% cond., 69% pass.	Non	6% (2024)
Slovénie	Oui	motos : 99,8% cond., 99,2% pass. cyclos : 97% cond., 96% pass.	Oui pour les enfants jusqu'à 18 ans	-14 ans: 90%, 14-18: 44%, 18-60: 45%, +60: 36%
Suède	Oui	98% (cyclos) (2021)	Oui pour les enfants jusqu'à 15 ans (depuis 2015)	46%, 42% / 64% (adult. / enf.) (2023)
Suisse	Oui, motos depuis 1981, cyclos depuis 1990	Près de 100% (motos) (2024)	Non pour les vélos méca., oui pour VAE > 25 km/h	59% (vélo), 70% (VAE), 86% (>25 km/h) (2024)

Source : IRTAD, Road Safety Annual Report, 2025. / *ONISR, Observatoire des comportements de l'année 2025 (France métropolitaine), 2026

Les séries longues du BAAC¹



Séries statistiques labellisées

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

Personnes tuées en France métropolitaine (1954-2025, données brutes)

Année	Janv.	Févr	Mars	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total	Évol. en %	
1954	516	407	560	606	601	712	775	874	705	736	649	398	7 539	-	Personnes décédées sur le coup ou dans les 3 jours après l'accident
1955	557	386	447	580	689	667	755	832	850	791	749	755	8 058	+6,9	
1956	606	308	630	641	690	740	945	886	871	751	644	571	8 283	+2,8	
1957	486	455	618	638	638	765	870	896	862	805	756	728	8 517	+2,8	
1958	553	461	508	572	668	698	804	843	784	772	738	725	8 126	-4,6	
1959	526	485	597	555	603	709	865	880	816	821	787	765	8 409	+3,5	
1960	535	501	523	603	643	693	779	807	773	850	802	786	8 295	-1,4	
1961	621	539	660	646	664	773	900	886	894	906	771	880	9 140	+10,2	
1962	722	569	570	738	697	858	970	1 110	1 018	938	843	895	9 928	+8,6	
1963	520	496	628	699	706	902	1 072	1 028	1 015	1 058	1 044	859	10 027	+1,0	
1964	646	618	725	793	934	918	1 193	1 170	1 068	1 074	1 040	926	11 105	+10,8	
1965	834	646	760	863	951	1 036	1 210	1 187	1 137	1 205	1 109	1 212	12 150	+9,4	
1966	804	814	801	928	961	1 062	1 218	1 055	1 026	1 268	1 036	1 185	12 158	+0,1	
1967	911	871	940	936	1 101	1 096	1 403	1 370	1 214	1 380	1 192	1 171	13 585	-	Personnes décédées sur le coup ou dans les 6 jours après l'accident
1968	901	851	926	1 033	1 067	1 402	1 494	1 386	1 327	1 344	1 265	1 278	14 274	+5,1	
1969	981	757	958	1 050	1 231	1 316	1 490	1 523	1 366	1 398	1 502	1 102	14 674	+2,8	
1970	1 117	930	1 017	915	1 152	1 273	1 550	1 540	1 315	1 426	1 498	1 303	15 036	+2,5	
1971	950	945	1 001	1 201	1 369	1 338	1 745	1 587	1 466	1 628	1 426	1 405	16 061	+6,8	
1972	1 256	1 066	1 249	1 198	1 366	1 371	1 647	1 438	1 483	1 615	1 403	1 453	16 545	+3,0	
1973	1 224	1 003	1 111	1 354	1 305	1 303	1 369	1 386	1 518	1 372	1 363	1 161	15 469	-6,5	
1974	955	757	935	958	1 034	1 215	1 326	1 286	1 253	1 150	1 151	1 307	13 327	-13,8	
1975	1 009	791	985	871	996	1 162	1 390	1 275	1 142	1 187	1 103	1 085	12 996	-2,5	
1976	995	845	912	954	1 161	1 308	1 503	1 341	1 170	1 247	1 100	1 041	13 577	+4,5	
1977	936	800	917	918	1 096	1 045	1 370	1 098	1 084	1 321	1 175	1 201	12 961	-4,5	
1978	1 013	717	917	865	925	1 134	1 175	966	1 002	1 144	1 037	1 061	11 956	-7,8	
1979	784	805	905	964	1 024	1 079	1 290	1 124	930	1 107	1 117	1 068	12 197	+2,0	
1980	891	774	884	900	1 036	1 109	1 183	1 326	1 103	1 180	1 090	1 038	12 514	+2,6	
1981	862	703	849	823	968	971	1 205	1 250	1 020	1 227	1 030	1 045	11 953	-4,5	
1982	836	751	849	892	1 048	1 040	1 373	1 003	979	1 120	996	1 143	12 030	+0,6	
1983	890	665	778	853	895	1 009	1 302	1 052	1 095	1 092	1 008	1 036	11 675	-3,0	
1984	924	742	820	806	881	1 008	1 154	971	1 016	1 059	1 061	1 083	11 525	-1,3	
1985	600	611	721	706	871	991	1 092	1 102	953	993	905	902	10 447	-9,4	
1986	826	576	737	743	870	985	1 056	1 140	938	1 116	960	1 012	10 959	+4,9	
1987	654	588	728	713	761	847	949	938	902	885	944	946	9 855	-10,1	
1988	854	747	769	808	911	910	1 088	908	857	944	843	909	10 548	+7,0	
1989	807	681	787	772	800	859	1 044	914	940	966	982	976	10 528	-0,2	
1990	881	729	762	824	789	912	997	942	881	944	889	739	10 289	-2,3	
1991	737	572	683	678	762	835	966	1 006	895	828	839	816	9 617	-6,5	
1992	732	650	671	729	762	776	876	790	765	788	791	753	9 083	-5,6	
1993	725	546	668	656	768	816	980	881	783	755	707	767	9 052	-0,3	
1994	682	573	555	622	710	707	811	768	740	784	753	828	8 533	-5,7	
1995	686	571	652	657	662	745	843	749	663	752	702	730	8 412	-1,4	
1996	626	535	615	562	623	732	742	760	702	738	755	690	8 080	-3,9	
1997	482	483	634	610	680	703	725	785	713	765	735	674	7 989	-1,1	
1998	659	555	611	641	688	684	843	765	698	795	749	749	8 437	+5,6	
1999	668	523	556	601	666	668	762	750	725	691	665	754	8 029	-4,8	
2000	593	590	563	663	595	645	717	616	637	699	604	721	7 643	-4,8	
2001	596	518	596	580	553	704	753	644	677	698	645	756	7 720	+1,0	
2002	592	568	603	576	612	631	661	634	601	666	572	526	7 242	-6,2	
2003	393	363	449	413	519	551	570	560	517	510	419	467	5 731	-20,9	
2004	404	331	349	368	468	441	529	504	493	505	401	439	5 232	-8,7	
2005	405	345	396	370	450	480	608	478	441	472	413	460	5 318	+1,6	Personnes décédées sur le coup ou dans les 30 jours après l'accident
2006	346	266	314	369	382	392	471	420	425	439	405	480	4 709	-11,5	
2007	395	286	318	411	346	385	478	399	428	368	396	410	4 620	-1,9	
2008	327	292	362	312	399	306	416	392	334	440	333	362	4 275	-7,5	
2009	288	299	294	327	386	403	396	412	384	429	349	306	4 273	-0,0	
2010	273	254	300	296	336	329	453	383	357	377	339	295	3 992	-6,6	
2011	324	269	301	360	322	336	354	370	347	351	296	333	3 963	-0,7	
2012	297	204	276	277	321	322	366	339	341	299	292	319	3 653	-7,8	
2013	243	221	200	236	224	293	344	322	312	308	252	313	3 268	-10,5	
2014	235	225	261	254	260	311	302	306	317	347	280	286	3 384	+3,5	
2015	262	235	219	258	267	299	353	332	257	378	296	305	3 461	+2,3	
2016	236	263	255	243	294	285	356	301	334	315	258	337	3 477	+0,5	
2017	255	204	267	281	297	324	343	297	297	319	272	292	3 448	-0,8	
2018	229	218	235	284	268	290	328	246	322	274	268	286	3 248	-5,8	
2019	239	254	255	235	243	292	328	290	310	257	257	284	3 244	-0,1	
2020	263	218	152	102	207	211	293	242	266	203	173	211	2 541	-21,7	
2021	179	178	189	202	216	289	316	273	276	298	230	298	2 944	+15,9	
2022	258	215	226	253	289	295	338	303	267	297	242	284	3 267	+11,0	
2023	229	218	196	223	241	286	306	285	296	309	288	290	3 167	-3,1	
2024	246	226	256	236	242	293	275	290	266	318	266	279	3 193	+0,8	
2025	202	195	235	248	284	294	334	340	283	281	275	292	3 263	+2,2	

¹ Source : Fichier national des accidents corporels enregistrés par les Forces de l'Ordre, ONISR et archives du Cerema Nord-Picardie

Personnes tuées par classe d'âge, France métropolitaine (1967-2025, données brutes)

SL	Année	Age ind	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75-84 ans	85 ans et +	Total	
	1967		1 218	675	2 426	3 568	3 499	1 394	668	134	13 582	Personnes décédées sur le coup ou dans les 6 jours après l'accident
	1968		1 115	809	2 518	3 860	3 677	1 490	665	134	14 268	
	1969		1 095	853	2 796	3 876	3 690	1 530	716	108	14 664	
	1970		1 153	865	2 877	3 823	3 841	1 586	765	126	15 036	
	1971	54	1 205	956	3 346	4 109	3 871	1 612	768	140	16 061	
	1972	42	1 138	1 025	3 640	4 378	3 759	1 633	796	134	16 545	
	1973	47	1 124	980	3 446	4 072	3 394	1 490	783	133	15 469	
	1974	24	905	934	2 906	3 495	2 905	1 330	698	130	13 327	
	1975	24	889	857	2 964	3 246	2 888	1 322	686	120	12 996	
	1976	34	824	972	3 147	3 427	2 884	1 399	758	132	13 577	
	1977	114	838	848	3 089	3 331	2 685	1 241	641	174	12 961	
	1978	135	761	796	2 858	2 930	2 473	1 211	647	145	11 956	
	1979	96	778	801	3 084	3 162	2 381	1 117	650	128	12 197	
	1980	109	770	865	3 154	3 222	2 446	1 115	699	134	12 514	
	1981	84	701	694	3 014	3 260	2 384	1 002	684	130	11 953	
	1982	63	683	687	3 008	3 336	2 437	908	744	164	12 030	
	1983	60	642	589	2 932	3 373	2 403	857	675	144	11 675	
	1984	61	616	561	2 852	3 459	2 355	764	725	132	11 525	
	1985	45	555	547	2 494	3 211	2 055	717	726	97	10 447	
	1986	34	561	536	2 723	3 375	2 104	791	727	108	10 959	
	1987	41	508	484	2 337	3 085	1 888	719	666	127	9 855	
	1988	33	495	488	2 551	3 302	1 886	817	797	179	10 548	
	1989	30	477	504	2 536	3 460	1 897	704	756	164	10 528	
	1990	26	448	486	2 520	3 466	1 840	694	658	151	10 289	
	1991	24	439	393	2 377	3 337	1 620	658	610	159	9 617	
	1992	20	373	345	2 315	3 030	1 626	721	511	142	9 083	
	1993	10	372	410	2 173	3 001	1 636	714	565	171	9 052	
	1994	11	369	377	1 971	2 743	1 564	804	494	200	8 533	
	1995	8	356	429	1 857	2 794	1 562	743	471	192	8 412	
	1996	9	331	421	1 666	2 685	1 502	751	505	210	8 080	
	1997	11	322	447	1 673	2 668	1 461	703	525	179	7 989	
	1998	8	313	377	1 825	2 902	1 512	722	536	242	8 437	
	1999	52	290	420	1 746	2 667	1 490	636	530	198	8 029	
	2000	133	280	394	1 633	2 522	1 411	590	508	172	7 643	
	2001	82	240	395	1 726	2 579	1 410	603	523	162	7 720	
	2002	85	215	324	1 562	2 435	1 356	601	538	126	7 242	
	2003	82	172	296	1 218	1 858	1 065	460	467	113	5 731	
	2004	13	147	248	1 227	1 718	981	369	434	95	5 232	
	2005	20	112	291	1 222	1 645	1 034	384	490	120	5 318	Personnes décédées sur le coup ou dans les 30 jours après l'accident
	2006	65	106	250	1 037	1 404	946	343	431	127	4 709	
	2007	8	139	225	981	1 491	892	356	392	136	4 620	
	2008		104	193	958	1 342	867	282	388	141	4 275	
	2009		98	213	901	1 366	899	288	353	155	4 273	
	2010	1	111	180	831	1 249	856	264	366	134	3 992	
	2011	1	105	167	813	1 272	847	280	330	148	3 963	
	2012		99	147	753	1 082	827	264	341	140	3 653	
	2013		91	108	636	1 005	740	254	293	141	3 268	
	2014	1	97	131	582	1 041	761	283	310	178	3 384	
	2015		85	141	619	1 024	761	312	319	200	3 461	
	2016		96	108	597	994	796	320	366	200	3 477	
	2017		93	112	562	1 008	804	342	343	184	3 448	
	2018		76	116	503	921	790	332	301	209	3 248	
	2019		61	92	549	899	794	317	317	215	3 244	
	2020		62	89	449	679	619	291	229	123	2 541	
	2021		85	101	505	764	719	321	274	175	2 944	
	2022		59	98	549	886	793	386	316	180	3 267	
	2023		49	116	497	830	788	370	338	179	3 167	
	2024		46	94	529	841	783	365	346	189	3 193	
	2025		58	133	528	825	799	382	344	194	3 263	
	Var 2025/2024		+26,1%	+41,5%	-0,2%	-1,9%	+2,0%	+4,7%	-0,6%	+2,6%	+2,2%	

Personnes tuées selon le mode de déplacement, France métropolitaine (1954-2024, données brutes)

SL	Année	Marche	Vélo	EDPm*	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Ensemble	
	1954	1 544	1 322		648	1 888	1 970	ND	ND	ND	167	7 539	Personnes décédées sur le coup ou dans les 3 jours après l'accident
	1955	1 790	1 363		862	1 970	1 951	ND	ND	ND	122	8 058	
	1956	1 768	1 165		1 143	1 932	2 168	ND	ND	ND	107	8 283	
	1957	1 829	1 046		1 384	1 982	1 772	176	161	23	144	8 517	
	1958	1 802	827		1 444	1 542	2 072	156	122	28	133	8 126	
	1959	1 892	856		1 601	1 291	2 302	178	140	16	133	8 409	
	1960	1 889	848		1 625	1 004	2 540	118	110	27	134	8 295	
	1961	2 088	905		1 887	770	3 011	185	172	8	114	9 140	
	1962	2 372	853		2 020	574	3 567	217	162	25	138	9 928	
	1963	2 272	819		1 978	389	4 081	224	135	15	114	10 027	
	1964	2 577	843		2 259	279	4 604	238	133	52	120	11 105	
	1965	2 874	828		2 362	254	5 329	211	150	11	131	12 150	
	1966	2 748	753		2 387	190	5 538	244	169	18	111	12 158	
	1967	3 120	838		2 497	184	6 438	200	175	7	126	13 585	Personnes décédées sur le coup ou dans les 6 jours après l'accident
	1968	3 062	822		2 602	188	7 046	202	207	24	121	14 274	
	1969	3 117	820		2 598	236	7 285	233	232	16	127	14 664	
	1970	3 202	795		2 638	306	7 523	189	226	28	129	15 036	
	1971	3 341	738		2 666	549	8 100	246	253	52	116	16 061	
	1972	3 180	728		2 647	700	8 627	242	274	32	115	16 545	
	1973	2 914	665		2 526	739	7 916	224	260	72	153	15 469	
	1974	2 690	574		2 319	721	6 373	243	269	17	121	13 327	
	1975	2 517	565		2 131	698	6 431	275	201	47	131	12 996	
	1976	2 463	643		2 079	770	7 014	235	251	7	115	13 577	
	1977	2 371	577		1 735	842	6 780	277	229	26	124	12 961	
	1978	2 125	571		1 618	782	6 233	260	214	35	118	11 956	
	1979	2 092	589		1 381	970	6 547	263	202	38	115	12 197	
	1980	2 201	659		1 273	1 057	6 701	267	209	34	113	12 514	
	1981	1 952	555		1 058	813	6 970	234	215	25	131	11 953	
	1982	1 910	501		1 113	807	7 111	214	183	64	127	12 030	
	1983	1 879	536		955	846	6 956	152	198	27	126	11 675	
	1984	1 760	465		864	820	7 121	193	159	18	125	11 525	
	1985	1 557	426		797	810	6 419	161	148	15	114	10 447	
	1986	1 639	438		714	790	6 867	171	207	14	119	10 959	
	1987	1 479	419		675	793	6 002	174	177	9	127	9 855	
	1988	1 592	401		717	862	6 439	216	192	19	110	10 548	
	1989	1 472	407		688	930	6 514	217	180	15	105	10 528	
	1990	1 407	401		657	946	6 295	238	194	32	119	10 289	
	1991	1 327	364		504	980	5 992	188	154	29	79	9 617	
	1992	1 165	348		504	945	5 725	187	123	6	80	9 083	
	1993	1 131	329		490	861	5 835	159	136	23	88	9 052	
	1994	1 126	321		472	816	5 423	154	122	18	81	8 533	
	1995	1 027	374		471	780	5 389	126	128	41	76	8 412	
	1996	987	300		478	741	5 240	139	113	8	74	8 080	
	1997	929	329		471	831	5 069	122	110	34	94	7 989	
	1998	988	301		418	901	5 491	143	108	13	74	8 437	
	1999	882	307		466	901	5 161	136	104	8	64	8 029	
	2000	793	255		431	886	5 006	75	116	19	62	7 643	
	2001	778	242		426	1 011	4 998	75	135	13	42	7 720	
	2002	819	211		366	973	4 602	76	125	10	60	7 242	
	2003	592	190		372	813	3 481	75	107	44	57	5 731	
	2004	550	167		321	814	3 186	58	80	20	36	5 232	
	2005	635	180		356	881	3 065	56	90	14	41	5 318	Personnes décédées sur le coup ou dans les 30 jours après l'accident
	2006	535	181		317	769	2 626	120	87	6	68	4 709	
	2007	561	142		325	830	2 464	131	68	35	64	4 620	
	2008	548	148		291	795	2 205	135	76	19	58	4 275	
	2009	496	162		299	888	2 160	145	54	5	64	4 273	
	2010	485	147		248	704	2 117	146	65	4	76	3 992	
	2011	519	141		220	760	2 062	134	67	0	60	3 963	
	2012	489	164		179	664	1 882	145	56	6	68	3 653	
	2013	465	147		159	631	1 612	133	57	7	57	3 268	
	2014	499	159		165	625	1 663	143	56	9	65	3 384	
	2015	468	149		155	614	1 796	120	56	43	60	3 461	
	2016	559	162		121	613	1 760	130	55	12	65	3 477	
	2017	484	173		117	669	1 767	99	51	14	74	3 448	
	2018	470	175		133	627	1 637	92	44	3	67	3 248	
	2019	483	187	10	134	615	1 622	98	36	4	55	3 244	
	2020	391	178	7	100	479	1 243	59	33	3	48	2 541	
	2021	414	227	24	96	572	1 414	103	44	4	46	2 944	
	2022	488	245	35	124	594	1 565	104	48	1	63	3 267	
	2023	439	221	44	95	611	1 512	125	45	5	70	3 167	
	2024	456	224	45	123	597	1 518	120	30	7	73	3 193	
	2025	503	235	79	118	579	1 543	109	42	9	46	3 263	
	Var 2025/2024	+10,3%	+4,9%	+75,6%	-4,1%	-3,0%	+1,6%	-9,2%	+40,0%	+28,6%	-37,0%	+2,2%	

* Depuis l'année 2019, le fichier BAAC distingue les Engins de Déplacement Personnel motorisés

Accidentalité dans les départements et régions d'Outre-mer

Personnes tuées selon le mode de déplacement, 2010-2025

Année	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Ensemble
2010	28	6		36	46	50	11	0	0	3	180
2011	34	8		34	33	37	1	0	0	1	148
2012	47	17		18	45	50	4	3	2	3	189
2013	40	14		18	32	43	8	1	1	2	159
2014	44	4		27	39	51	6	1	0	1	173
2015	37	10		22	39	42	3	0	0	2	155
2016	42	12		31	35	53	3	1	1	0	178
2017	35	8		20	33	54	0	0	0	2	152
2018	38	8		17	37	35	4	1	0	4	144
2019	43	9		18	32	51	7	0	0	2	162
2020	30	5		25	43	50	5	3	0	4	165
2021	37	10	1	25	47	54	6	0	0	3	183
2022	32	11	0	17	52	53	5	0	0	2	172
2023	29	11	1	13	30	46	2	2	0	1	135
2024	34	8	1	15	39	56	3	2	1	1	160
2025	37	11	0	17	47	61	4	1	0	1	179
Var 2025/2024	+8,8%	NS	-	+13,3%	+20,5%	+8,9%	NS	NS	-	NS	+11,9%

Personnes tuées par classe d'âge, 2010-2025

Année	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75-84 ans	85 ans et +	Total	Évol. en %
2010	5	17	53	61	31	8	2	3	180	-
2011	6	9	37	53	30	11	1	1	148	+21,6
2012	6	6	33	79	42	11	10	2	189	+27,7
2013	4	4	46	47	39	10	8	1	159	-15,9
2014	3	5	39	77	34	9	4	2	173	+8,8
2015	7	9	38	53	36	5	4	3	155	-10,4
2016	7	14	36	67	35	11	6	2	178	+14,8
2017	7	12	25	59	32	13	3	1	152	+17,1
2018	9	3	28	62	32	7	2	1	144	-5,3
2019	8	4	32	54	42	10	11	1	162	+12,5
2020	4	6	34	59	43	8	9	2	165	+1,9
2021	4	11	36	70	32	17	11	2	183	+10,9
2022	6	4	37	62	40	11	10	2	172	-6,0
2023	6	3	9	59	34	10	12	2	135	-21,5
2024	4	0	26	62	45	14	6	3	160	+18,5
2025	6	5	32	69	47	10	5	5	179	+11,9
Var 2025/2024	NS	NS	+23,1%	+11,3%	+4,4%	-28,6%	-16,7%	NS	+11,9%	

Accidentalité dans les Outre-mer hors DR0M*

Personnes tuées* selon le mode de déplacement, 2010-2025

Année	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Ensemble
2010	8	4		10	14	55	7	1	0	1	100
2011	12	4		8	10	42	6	2	0	1	85
2012	21	2		9	7	42	9	2	1	1	94
2013	12	1		8	9	28	8	1	1	0	68
2014	6	2		7	14	41	16	2	0	1	89
2015	13	3		4	5	33	12	0	0	1	71
2016	8	3		6	15	42	6	0	0	3	83
2017	11	3		6	15	42	6	1	0	0	84
2018	11	2		11	16	40	15	0	0	1	96
2019	10	5		8	13	44	9	2	0	1	92
2020	6	4		9	10	36	7	0	0	2	74
2021	11	4		11	15	35	16	0	0	0	92
2022	17	2	1	11	19	48	12	0	0	1	111
2023	10	4	0	9	20	38	11	0	3	1	96
2024	11	1	0	14	15	30	7	0	0	1	79
2025	7	3	0	8	19	27	9	0	0	0	73
Var 2025/2024	-36,4%	NS	NS	-42,9%	26,7%	-10,0%	28,6%	-	-	NS	-7,6%

Personnes tuées* par classe d'âge, 2010-2025

Année	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75-84 ans	85 ans et +	Total	Évol. en %
2010	7	6	25	41	18	2	0	1	100	-
2011	3	3	31	31	13	2	1	1	85	-15,0
2012	4	4	29	38	13	4	2	0	94	+10,6
2013	6	1	17	27	11	4	2	0	68	-27,7
2014	3	8	22	37	15	2	1	1	89	+30,9
2015	2	5	21	29	11	3	0	0	71	-20,2
2016	2	6	16	40	16	2	1	0	83	+16,9
2017	3	2	19	32	18	8	2	0	84	+1,2
2018	3	5	23	46	14	3	0	2	96	+14,3
2019	5	6	17	32	26	4	1	1	92	-8,0
2020	7	4	16	26	18	1	2	0	74	-19,6
2021	7	4	22	34	17	4	3	1	92	+24,3
2022	6	4	21	53	18	6	3	0	111	+20,7
2023	2	3	25	29	23	8	5	1	96	-13,5
2024	4	5	21	26	14	6	3	0	79	-17,7
2025	2	3	13	31	15	6	3	0	73	-7,6
Var 2025/2024	NS	NS	-38,1%	+19,2%	+7,1%	NS	NS	-	-7,6%	

* 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

Les données estimées du nombre de blessés, France métropolitaine

Les données de blessés présentées dans ces tableaux proviennent initialement des travaux de modélisation réalisés par l'Université Gustave Eiffel jusqu'en 2016 à partir des données des BAAC et du Registre du Rhône. Les données annuelles¹ pour les **blessés graves (MAIS3+)** et **blessés légers ou modérés (MAIS1-2)** sont estimées par l'ONISR à partir de l'année 2017, fondée sur des coefficients de redressement obtenus d'une modélisation de l'Université Gustave Eiffel sur 2012-2016 (pour plus de détails sur la méthodologie utilisée, voir le site internet de l'ONISR² et sur l'échelle *Abbreviated Injury Scale* – AIS – des lésions, cf p. 184).



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

Les blessés selon le mode de déplacement

SR	MAIS1-2							SR	MAIS3+						
	Marche	Vélo	EDPm	2RM	Voiture	Autre	Total		Marche	Vélo	EDPm	2RM	Voiture	Autre	Total
2010	22 514	37 638		85 539	123 946	7 976	277 613		2738	2 129		7 789	5 854	682	19 193
2011	22 036	39 750		80 971	115 827	6 995	265 578		2748	2 262		7 443	5 649	580	18 682
2012	21 010	30 718		71 208	109 270	7 278	239 485		2529	1 828		6 538	5 215	654	16 764
2013	20 189	30 722		63 087	101 708	6 660	222 365		2520	1 864		5 925	4 882	650	15 841
2014	20 735	35 805		65 910	105 428	6 138	234 017		2603	2 107		6 138	5 067	580	16 496
2015	19 518	31 939		61 883	103 890	6 179	223 409		2602	2 095		6 009	5 080	569	16 355
2016	19 336	34 333		59 780	112 962	6 286	232 698		2565	2 166		6 013	5 481	547	16 773
2017p	19 001	33 546		59 757	110 151	6 218	228 672		2446	2 259		6 131	5 511	539	16 887
2018p	17 655	34 157	459	57 533	101 268	6 968	218 041		2253	2 302	20	5 844	5 120	565	16 104
2019p	17 705	35 411	4 261	56 231	102 190	6 999	222 797		2315	2 314	158	5 742	5 173	547	16 248
2020p	12 842	35 986	5 785	45 336	78 672	5 463	184 084		1720	2 314	211	4 751	3 898	443	13 337
2021p	15 184	41 439	10 843	54 154	96 236	6 186	224 042		1967	2 709	413	5 653	4 670	531	15 944
2022p	15 059	39 886	15 281	50 056	93 895	6 701	220 878		1996	2 628	604	5 346	4 807	576	15 956
2023p	15 064	38 569	16 837	49 327	92 687	6 418	218 900		2006	2 543	671	5 367	4 791	558	15 936
2024p	14 786	37 923	20 234	46 481	93 062	7 200	219 686		1977	2 577	833	5 071	4 817	649	15 924
2025p	14 071	40 372	27 527	45 691	95 918	6 825	230 404		1950	2 814	1 154	5 193	5 040	599	16 751

Les blessés selon l'âge

MAIS1-2										MAIS3+									
SR	0-13	14-17	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75 +	SR	0-13	14-17	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75 +
2017p	15 368	20 839	49 547	46 273	31 700	28 469	18 570	10 199	7 707	886	1 622	2 842	2 689	2 121	2 241	1 800	1 362	1 323	
2018p	14 045	19 655	47 209	44 160	30 347	27 266	18 275	9 999	7 084	792	1 506	2 717	2 596	1 990	2 142	1 794	1 351	1 215	
2019p	14 173	19 883	49 639	45 428	30 334	27 503	18 402	10 078	7 358	788	1 501	2 806	2 615	1 959	2 163	1 791	1 367	1 259	
2020p	11 527	16 614	41 294	38 364	25 223	22 150	15 486	7 931	5 496	624	1 235	2 315	2 206	1 622	1 734	1 540	1 104	959	
2021p	14 738	21 736	52 753	46 110	29 698	25 984	17 230	9 455	6 337	810	1 637	2 889	2 580	1 925	1 991	1 704	1 332	1 076	
2022p	14 492	21 121	50 274	44 943	29 359	25 870	18 444	9 567	6 809	794	1 581	2 739	2 546	1 909	2 015	1 857	1 353	1 162	
2023p	13 414	21 324	50 699	43 201	29 789	25 549	18 162	9 690	7 073	742	1 591	2 787	2 458	1 930	2 004	1 807	1 385	1 232	
2024p	13 546	22 252	50 461	43 087	29 640	25 156	17 865	9 960	7 721	726	1 585	2 790	2 443	1 908	1 956	1 781	1 416	1 318	
2025p	15 930	24 766	51 880	44 304	30 809	25 714	19 000	10 112	7 889	826	1 669	2 841	2 540	2 018	2 017	1 986	1 470	1 383	

Les blessés selon le milieu

MAIS1-2 	Marche			Vélo		EDPm		2RM			Voiture			Autre			Total		
	A	HAHA	EAHA	HAHA	EAHA	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA
2017p	76	895	18 030	6 993	26 553			4 059	15 501	40 196	17 379	50 966	41 806	1 110	2 675	2 433	22 624	77 030	129 018
2018p	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
2019p	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
2020p	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
2021p	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
2022p	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
2023p	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
2024p	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
2025p	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

MAIS3+ 	Marche			Vélo		EDPm		2RM			Voiture			Autre			Total		
	A	HAHA	EAHA	HAHA	EAHA	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA
2017p	99	316	2 031	1 001	1 257			333	2 832	2 966	625	3 763	1 124	86	326	127	1 143	8 238	7 506
2018p	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
2019p	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
2020p	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
2021p	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
2022p	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
2023p	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
2024p	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
2025p	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

A : Autoroute ; HAHA : Routes hors agglomération (hors autoroute) ; EAHA : voies en agglomération (hors autoroute)

¹ Les valeurs sont ici présentées telles que calculées, mais il convient de les arrondir lors de leur utilisation.

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

Les blessés selon la présence d'une personne impliquée extérieure (tiers)

MAIS1-2	Piéton	Vélo		EDPm		2RM		VT		Autre		Total	
	Avec t	Avec t	Sans t	Avec t	Sans t	Avec t	Sans t	Avec t	Sans t	Avec t	Sans t	Avec t	Sans t
2010	22 514	9 405	28 233			36 676	48 863	79 859	44 087	3 952	4 024	152 405	125 208
2011	22 036	10 097	29 653			34 982	45 989	73 377	42 450	3 853	3 142	144 345	121 233
2012	21 010	9 214	21 504			30 956	40 252	70 655	38 615	3 783	3 495	135 619	103 866
2013	20 189	9 026	21 697			27 405	35 682	66 210	35 498	3 744	2 915	126 573	95 792
2014	20 735	9 444	26 361			28 452	37 458	69 646	35 781	3 595	2 543	131 873	102 144
2015	19 518	9 233	22 705			26 660	35 223	66 915	36 976	3 589	2 591	125 914	97 495
2016	19 336	9 302	25 031			25 777	34 003	73 750	39 212	3 703	2 584	131 868	100 830
2017p	19 001	9 401	24 144			25 327	34 430	71 188	38 963	3 590	2 628	128 507	100 165
2018p	17 655	9 583	24 574	133	327	24 491	33 043	65 323	35 945	4 117	2 850	121 302	96 739
2019p	17 705	9 965	25 447	1 239	3 022	23 938	32 294	65 859	36 330	4 188	2 810	122 894	99 903
2020p	12 842	10 135	25 852	1 687	4 099	19 126	26 210	50 841	27 831	3 223	2 339	97 854	86 230
2021p	15 184	11 647	29 792	3 142	7 701	22 802	31 352	62 425	33 810	3 588	2 598	118 789	105 253
2022p	15 059	11 218	28 668	4 415	10 866	20 962	29 094	60 327	33 569	3 879	2 822	115 859	105 019
2023p	15 064	10 858	27 710	4 864	11 973	20 526	28 801	59 514	33 172	3 711	2 707	114 537	104 363
2024p	14 786	10 662	27 261	5 825	14 409	19 349	27 133	59 734	33 328	4 139	3 061	114 495	105 192
2025p	14 071	11 319	29 054	7 906	19 621	18 853	26 838	61 292	34 626	3 919	2 906	117 359	113 045

MAIS3+	Piéton	Vélo		EDPm		2RM		VT		Autre		Total	
	Avec t	Avec t	Sans t	Avec t	Sans t	Avec t	Sans t	Avec t	Sans t	Avec t	Sans t	Avec t	Sans t
2010	2 738	712	1 418			4 546	3 243	3 061	2 794	276	406	11 333	7 860
2011	2 748	758	1 504			4 366	3 077	2 876	2 773	248	332	10 996	7 686
2012	2 529	723	1 105			3 849	2 689	2 749	2 466	256	398	10 106	6 658
2013	2 520	718	1 146			3 490	2 435	2 618	2 264	268	383	9 614	6 227
2014	2 603	737	1 370			3 597	2 541	2 746	2 321	263	317	9 947	6 549
2015	2 602	784	1 311			3 526	2 482	2 663	2 417	250	319	9 825	6 529
2016	2 565	762	1 404			3 514	2 499	2 972	2 509	238	308	10 052	6 720
2017p	2 446	825	1 433			3 537	2 594	2 933	2 579	232	308	9 973	6 914
2018p	2 253	842	1 460	8	13	3 381	2 462	2 721	2 399	246	319	9 451	6 653
2019p	2 315	850	1 464	62	96	3 323	2 419	2 749	2 424	239	307	9 537	6 710
2020p	1 720	851	1 463	83	128	2 729	2 022	2 075	1 823	192	250	7 651	5 686
2021p	1 967	994	1 715	161	252	3 244	2 409	2 492	2 179	229	303	9 086	6 858
2022p	1 996	964	1 663	233	370	3 057	2 289	2 550	2 257	247	328	9 048	6 908
2023p	2 006	934	1 609	259	412	3 055	2 312	2 540	2 251	239	318	9 034	6 902
2024p	1 977	945	1 632	319	513	2 888	2 183	2 555	2 263	278	371	8 961	6 963
2025p	1 950	1 027	1 787	441	713	2 935	2 258	2 667	2 374	257	343	9 277	7 474

Les blessés selon le genre et l'âge

MAIS1-2	0-13		14-17		18-24		25-34		35-44		45-54		55-64		65-74		75+		Total	
	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H
2017p	5 677	9 691	5 645	15 194	18 166	31 380	16 852	29 420	11 803	19 898	10 853	17 616	7 565	11 005	4 648	5 551	3 952	3 755	85 162	143 510
2018p	5 289	8 756	5 360	14 296	16 940	30 269	15 810	28 350	11 178	19 170	10 263	17 003	7 302	10 973	4 472	5 526	3 602	3 482	80 216	137 825
2019p	5 222	8 951	5 399	14 484	18 063	31 576	16 168	29 260	11 141	19 193	10 338	17 165	7 339	11 063	4 486	5 591	3 719	3 639	81 876	140 921
2020p	3 902	7 625	4 338	12 275	14 836	26 458	13 494	24 870	9 096	16 127	8 188	13 962	5 935	9 551	3 400	4 531	2 732	2 764	65 922	118 163
2021p	4 984	9 754	5 630	16 106	18 983	33 770	16 329	29 781	10 721	18 976	9 636	16 349	6 609	10 621	4 051	5 404	3 118	3 220	80 062	143 980
2022p	4 925	9 566	5 516	15 605	18 246	32 028	15 876	29 066	10 686	18 673	9 582	16 288	7 076	11 369	4 092	5 475	3 395	3 414	79 394	141 484
2023p	4 656	8 758	5 452	15 872	18 377	32 322	15 333	27 867	10 804	18 985	9 486	16 062	7 072	11 089	4 142	5 548	3 489	3 584	78 812	140 088
2024p	4 669	8 877	5 891	16 362	18 120	32 341	15 391	27 695	10 708	18 933	9 452	15 704	6 951	10 914	4 192	5 768	3 790	3 930	79 163	140 524
2025p	5 000	10 930	6 655	18 111	18 629	33 251	15 869	28 435	11 117	19 692	9 660	16 054	7 296	11 704	4 187	5 926	3 861	4 028	82 273	148 131

MAIS3+	0-13		14-17		18-24		25-34		35-44		45-54		55-64		65-74		75+		Total	
	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H
2017p	259	627	283	1 339	638	2 203	565	2 125	464	1 657	535	1 706	499	1 301	494	869	604	720	4 340	12 546
2018p	235	557	265	1 241	597	2 120	539	2 057	436	1 554	506	1 635	484	1 311	477	874	548	667	4 088	12 016
2019p	232	557	261	1 239	634	2 172	541	2 074	433	1 525	513	1 650	487	1 304	485	882	564	694	4 151	12 097
2020p	168	456	207	1 028	506	1 809	446	1 760	351	1 271	402	1 332	393	1 147	370	733	422	537	3 266	10 071
2021p	218	592	272	1 365	633	2 256	527	2 053	411	1 514	459	1 532	429	1 275	446	886	464	612	3 859	12 085
2022p	217	576	265	1 316	616	2 123	523	2 023	417	1 492	468	1 547	473	1 384	454	899	511	651	3 943	12 013
2023p	207	535	261	1 330	624	2 164	508	1 949	419	1 511	467	1 537	469	1 339	465	920	531	701	3 950	11 986
2024p	203	524	271	1 314	614	2 177	512	1 931	416	1 492	466	1 490	460	1 321	456	960	567	751	3 964	11 960
2025p	212	615	293	1 376	629	2 212	534	2 006	439	1 579	476	1 541	496	1 490	463	1 007	592	792	4 132	12 618

Lecture : il est estimé que plus de 2 000 hommes âgés de 25 à 34 ans ont été blessés gravement (MAIS3+) en 2025. F : Femme, H : Homme

Parts des séquelles dans le Rhône selon la zone atteinte et le mode

Victimes	FCI1-3				FCI4			
avec séquelles	Membres inférieurs	Membres supérieurs	Buste	Extrémité céphalique	Membres inférieurs	Membres supérieurs	Buste	Extrémité céphalique
Piéton	16,5%	2,4%	0,0%	7,7%	46,7%	26,7%	0,0%	0,0%
Vélo	10,7%	4,4%	0,2%	4,6%	31,6%	48,4%	0,0%	0,1%
EDPm	14,6%	5,0%	0,2%	7,5%	31,7%	41,0%	0,0%	0,0%
2RM	19,9%	3,1%	1,2%	4,5%	49,1%	22,1%	0,1%	0,1%
VL	19,9%	4,1%	1,0%	32,1%	23,1%	19,2%	0,2%	0,3%

Source : Registre du Rhône 2018-2022. Buste : thorax + abdomen + colonne dorsale + lombaires. Extrémité céphalique : tête + face + cou + colonne cervicale. Détails de l'échelle FCI page 184.

Annexes - Les données estimées du nombre de blessés

Les résultats bruts du BAAC

Accidentalité par département ou territoire

		Accidents corporels				Tués						Accidents corporels				Tués			
		GN	SP	CRS	PPP	GN	SP	CRS	PPP			GN	SP	CRS	PPP	GN	SP	CRS	PPP
1	Ain	358	88	4		46	5	0		58	Nièvre	98	40			22	2		
2	Aisne	187	76			39	5			59	Nord	300	599	111		36	31	9	
3	Allier	151	84			16	6			60	Oise	313	107			36	4		
4	Alpes-de-Haute-Provence	139	52			24	3			61	Orne	186	67			22	4		
5	Hautes-Alpes	135	82			14	3			62	Pas-de-Calais	259	370	22		28	31	0	
6	Alpes-Maritimes	337	439			19	32			63	Puy-de-Dôme	309	237			28	7		
7	Ardèche	207	81			16	3			64	Pyrénées-Atlantiques	180	780			16	14		
8	Ardennes	101	41			16	1			65	Hautes-Pyrénées	149	77			11	2		
9	Ariège	82	56			17	1			66	Pyrénées-Orientales	216	223			24	5		
10	Aube	119	214			25	5			67	Bas-Rhin	224	397	29		29	10	0	
11	Aude	153	152			44	13			68	Haut-Rhin	304	65			24	9		
12	Aveyron	139	62			17	7			69	Rhône	371	1 223	146		30	23	15	
13	Bouches-du-Rhône	303	1 106	637		39	47	13		70	Haute-Saône	96	30			17	0		
14	Calvados	320	268			30	8			71	Saône-et-Loire	265	162			31	7		
15	Cantal	63	80			10	2			72	Sarthe	195	302			33	8		
16	Charente	110	36			23	4			73	Savoie	224	138			28	4		
17	Charente-Maritime	219	157			38	8			74	Haute-Savoie	394	196			39	3		
18	Cher	113	43			19	1			75	Paris	0	0	29	3 652	0	0	0	32
19	Corrèze	117	157			18	0			76	Seine-Maritime	276	440			28	19		
2A	Corse-du-Sud	177	87			20	3			77	Seine-et-Marne	272	708	235		30	28	9	
2B	Haute-Corse	269	155			39	5			78	Yvelines	105	582	318		16	18	3	
21	Côte-d'Or	55	16			5	0			79	Deux-Sèvres	127	38			19	3		
22	Côtes-d'Armor	164	25			29	4			80	Somme	197	251			35	1		
23	Creuse	242	238			27	2			81	Tarn	175	129			24	5		
24	Dordogne	233	90			35	6			82	Tarn-et-Garonne	158	67			14	3		
25	Doubs	214	179			31	0			83	Var	380	310	127		47	14	3	
26	Drôme	148	81			24	5			84	Vaucluse	269	308			31	4		
27	Eure	521	363			49	8			85	Vendée	366	129			44	3		
28	Eure-et-Loir	106	108			9	1			86	Vienne	146	56			35	6		
29	Finistère	140	128			13	1			87	Haute-Vienne	104	302			16	7		
30	Gard	300	126			38	22			88	Vosges	168	53			28	2		
31	Haute-Garonne	281	333			42	18			89	Yonne	121	48			17	6		
32	Gers	109	31			15	2			90	Territoire de Belfort	58	14			6	1		
33	Gironde	341	601	336		39	17	9		91	Essonne	96	807	435		10	10	11	
34	Hérault	386	401			56	23			92	Hauts-de-Seine	0	0	393	1 896	0	0	2	22
35	Ille-et-Vilaine	249	433			41	10			93	Seine-Saint-Denis	0	0	575	1 780	0	0	7	12
36	Indre	109	45			15	1			94	Val-de-Marne	0	0	477	1 540	0	0	2	20
37	Indre-et-Loire	199	318			24	6			95	Val-d'Oise	97	342	421		9	14	8	
38	Isère	469	247	11		37	4	1		France métropolitaine									
39	Jura	160	73			23	5					18 511	20 081	4 377	8 868	2 383	691	103	86
40	Landes	162	43			27	5			971	Guadeloupe	182	348	0	0	42	7	0	0
41	Loir-et-Cher	144	68			22	8			972	Martinique	131	410	0	0	22	18	0	0
42	Loire	228	126	21		14	3	3		973	Guyane	126	514	0	0	39	4	0	0
43	Haute-Loire	136	99			10	2			974	La Réunion	269	655	0	0	33	9	0	0
44	Loire-Atlantique	321	334			55	8			976	Mayotte	53	41	0	0	3	2	0	0
45	Loiret	161	252			24	8			Total DROM		761	1 968	0	0	139	40	0	0
46	Lot	107	43			11	0												
47	Lot-et-Garonne	158	164			26	2			975	Saint-Pierre-et-Miquelon*	0		0	0	0		0	0
48	Lozère	67	15			8	0			977	Saint-Barthélemy*	22		0	0	0		0	0
49	Maine-et-Loire	224	469			40	6			978	Saint-Martin*	37		0	0	4		0	0
50	Manche	257	122			39	4			986	Wallis-et-Futuna*	9		0	0	0		0	0
51	Marne	205	460			33	8			987	Polynésie française*	164	116	0	0	29	6	0	0
52	Haute-Marne	86	19			20	2			988	Nouvelle-Calédonie*	107	72	0	0	31	3	0	0
53	Mayenne	94	6			17	0			Total COM - NC*		339	188	0	0	64	9	0	0
54	Meurthe-et-Moselle	152	410	16		22	14	3											
55	Meuse	90	19			17	2			Total Outre-mer*		1 100	2 156	0	0	203	49	0	0
56	Morbihan	282	359			34	6												
57	Moselle	214	124	34		20	8	5		Total France entière*		19 611	22 237	4 377	8 868	2 586	740	103	86

GN : Gendarmerie nationale ; SP : Sécurité Publique ; CRS : Compagnies Républicaines de Sécurité ; PPP : Préfecture de Police de Paris
* Données non labellisées pour les Collectivités d’Outre-mer et la Nouvelle Calédonie.
Source : ONISR - Fichier national des accidents corporels enregistrés par les Forces de l’Ordre - BAAC 2025.

Les données brutes des victimes des accidents de la circulation

Victimes selon le mode de déplacement

		France métropolitaine		DROM		COM-NC *	
		Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Marche	Marche à pied	501	7 958	37	431	7	55
	EDP sans moteur	2	65	0	2	0	0
	Ensemble	503	8 023	37	433	7	55
Bicyclettes (vélo mécanique ou musculaire)	Conducteurs	204	4 336	9	122	3	26
	Passagers	0	44	0	0	0	2
	Ensemble	204	4 380	9	122	3	28
Vélo à Assistance Electrique (VAE)	Conducteurs	31	796	2	24	0	3
	Passagers	0	29	0	1	0	0
	Ensemble	31	825	2	25	0	3
Engins de Déplacement Personnel motorisés (EDPm)	Conducteurs	78	3 081	0	133	0	8
	Passagers	1	182	0	19	0	3
	Ensemble	79	3 263	0	152	0	11
Cyclos y compris scooters <=50 cm3	Conducteurs	111	3 614	15	502	8	107
	Passagers	7	385	2	102	0	18
	Ensemble	118	3 999	17	604	8	125
Motos y compris scooters >50 cm3	Conducteurs	561	10 180	42	560	17	119
	Passagers	18	888	5	72	2	17
	Ensemble	579	11 068	47	632	19	136
Véhicules de tourisme	Conducteurs	1 183	19 608	35	883	15	104
	Passagers	360	10 018	26	507	12	84
	Ensemble	1 543	29 626	61	1 390	27	188
Véhicules utilitaires	Conducteurs	88	1 685	2	59	5	36
	Passagers	21	670	2	35	4	50
	Ensemble	109	2 355	4	94	9	86
Camions + tracteurs routiers seuls	Conducteurs	30	292	0	4	0	3
	Passagers	1	51	1	4	0	5
	Ensemble	31	343	1	8	0	8
Tracteurs routiers avec semi-remorque	Conducteurs	11	94	0	1	0	1
	Passagers	0	4	0	0	0	0
	Ensemble	11	98	0	1	0	1
Autobus	Conducteurs	1	81	0	6	0	0
	Passagers	1	273	0	27	0	0
	Ensemble	2	354	0	33	0	0
Autocars	Conducteurs	2	34	0	1	0	0
	Passagers	5	142	0	2	0	0
	Ensemble	7	176	0	3	0	0
Tracteurs agricoles	Conducteurs	13	49	0	0	0	0
	Passagers	0	6	0	0	0	0
	Ensemble	13	55	0	0	0	0
Voiturettes	Conducteurs	10	248	0	4	0	1
	Passagers	1	84	0	1	0	0
	Ensemble	11	332	0	5	0	1
Quads (lourds ou légers)	Conducteurs	10	122	1	8	0	4
	Passagers	4	47	0	5	0	1
	Ensemble	14	169	1	13	0	5
Autres (engins spéciaux, tramway...)	Conducteurs	7	179	0	25	0	9
	Passagers	1	121	0	15	0	7
	Ensemble	8	300	0	40	0	16
Total	Piétons	503	8 023	37	433	7	55
	Conducteurs	2 340	44 399	106	2 332	48	421
	Passagers	420	12 944	36	790	18	187
	Ensemble	3 263	65 366	179	3 555	73	663

Le tableau ci-dessus présente les données des BAAC recensées par les forces de l'ordre. L'Université Gustave Eiffel souligne que le nombre d'accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre et donc présents dans le fichier BAAC correspond à environ un quart des accidents corporels ayant réellement eu lieu. Le fichier BAAC sert de base d'études des accidents et, croisé avec le registre des victimes des accidents de la route dans le département du Rhône, il permet de produire des estimations du nombre des blessés en France métropolitaine, mais il n'est pas possible de les décliner par département ou territoire (voir pages 16-18, 184, et 198-199).

* Données non labellisées.

Source : ONISR, *fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les Forces de l'Ordre*, BAAC 2025.

Victimes selon l'âge et le sexe

	France métropolitaine				DROM				COM-NC *			
	Hommes		Femmes		Hommes		Femmes		Hommes		Femmes	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
0-4 ans	13	545	12	363	2	40	0	35	0	3	0	6
5-9 ans	10	758	9	520	1	67	1	34	0	2	0	4
10-14 ans	22	1 523	6	823	2	85	0	59	0	14	2	9
15-17 ans	103	2 988	16	1 225	2	134	3	73	2	32	1	7
18-19 ans	127	2 714	27	1 267	4	138	2	67	4	20	0	11
20-24 ans	321	6 283	53	2 860	21	336	5	166	8	66	1	28
25-29 ans	209	4 695	46	2 117	17	274	3	126	6	58	1	33
30-34 ans	182	3 841	34	1 719	19	223	1	128	8	59	1	31
35-39 ans	145	3 397	31	1 469	12	190	2	107	9	52	2	20
40-44 ans	136	2 961	42	1 415	15	161	0	87	4	44	0	11
45-49 ans	159	2 648	29	1 288	13	152	2	76	3	19	1	12
50-54 ans	170	2 733	40	1 385	5	148	3	67	4	28	0	11
55-59 ans	153	2 342	33	1 172	10	105	1	55	2	18	0	6
60-64 ans	163	1 881	52	1 066	10	101	3	48	5	20	0	7
65-69 ans	151	1 247	50	824	5	53	3	40	5	8	1	5
70-74 ans	124	1 016	57	746	1	45	1	28	0	9	0	1
75-79 ans	128	836	66	784	2	35	1	24	1	1	1	2
80-84 ans	98	487	52	549	2	21	0	15	1	3	0	1
85-89 ans	76	305	55	304	0	3	3	6	0	0	0	1
90-94 ans	29	104	26	125	0	2	1	1	0	0	0	1
95 ans et +	4	13	4	28	0	0	1	0	0	0	0	0
Âge indé.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	2 523	43 317	740	22 049	143	2 313	36	1 242	62	456	11	207

* Données non labellisées.

Victimes tous modes de déplacement, dont la marche (hors COM-NC)

	Tous modes de déplacement				Dont marche							
					Marche à pied				EDP sans moteur			
	France métropolitaine		DROM		France métropolitaine		DROM		France métropolitaine		DROM	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
0-4 ans	25	908	2	75	6	281	0	13	0	5	0	0
5-9 ans	19	1 278	2	101	2	372	2	35	1	18	0	1
10-14 ans	28	2 346	2	144	5	600	1	40	0	26	0	1
15-17 ans	119	4 213	5	207	8	421	0	27	0	1	0	0
18-19 ans	154	3 981	6	205	8	257	0	9	0	0	0	0
20-24 ans	374	9 143	26	502	26	520	3	28	0	1	0	0
25-29 ans	255	6 812	20	400	22	449	3	12	1	4	0	0
30-34 ans	216	5 560	20	351	24	384	0	20	0	1	0	0
35-39 ans	176	4 866	14	297	23	368	2	22	0	2	0	0
40-44 ans	178	4 376	15	248	25	392	1	24	0	0	0	0
45-49 ans	188	3 936	15	228	31	390	4	28	0	1	0	0
50-54 ans	210	4 118	8	215	15	439	2	30	0	2	0	0
55-59 ans	186	3 514	11	160	18	438	6	35	0	1	0	0
60-64 ans	215	2 947	13	149	30	451	2	30	0	1	0	0
65-69 ans	201	2 071	8	93	28	412	6	19	0	1	0	0
70-74 ans	181	1 762	2	73	40	461	1	22	0	0	0	0
75-79 ans	194	1 620	3	59	52	535	2	17	0	1	0	0
80-84 ans	150	1 036	2	36	45	407	0	18	0	0	0	0
85-89 ans	131	609	3	9	61	237	1	2	0	0	0	0
90-94 ans	55	229	1	3	27	122	1	0	0	0	0	0
95 ans et +	8	41	1	0	5	22	0	0	0	0	0	0
Âge indé.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	3 263	65 366	179	3 555	501	7 958	37	431	2	65	0	2

* Données non labellisées.
Source : ONISR, *fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les Forces de l'Ordre, BAAC 2025.*

Victimes en bicyclette, VAE ou EDPm (hors COM-NC)

	Bicyclette				VAE				EDP motorisé			
	France métropolitaine		DROM		France métropolitaine		DROM		France métropolitaine		DROM	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
0-4 ans	0	20	0	0	0	9	0	0	0	1	0	2
5-9 ans	1	75	0	1	0	7	0	1	0	39	0	0
10-14 ans	4	219	0	13	0	19	0	2	1	342	0	22
15-17 ans	3	196	1	12	0	27	0	3	5	460	0	37
18-19 ans	4	126	0	6	1	18	0	0	5	315	0	22
20-24 ans	4	380	0	11	0	86	0	2	11	523	0	24
25-29 ans	6	459	0	13	2	91	0	0	9	378	0	8
30-34 ans	5	381	1	10	1	79	0	2	8	301	0	13
35-39 ans	4	324	1	6	0	70	0	1	6	247	0	4
40-44 ans	5	273	1	9	0	58	0	1	6	224	0	5
45-49 ans	4	284	1	10	1	57	0	3	8	151	0	1
50-54 ans	19	350	1	10	3	64	0	3	6	126	0	6
55-59 ans	14	314	1	6	3	76	0	6	7	79	0	2
60-64 ans	29	299	1	8	4	53	1	0	3	35	0	3
65-69 ans	35	220	1	5	4	38	1	1	2	22	0	2
70-74 ans	26	207	0	1	3	24	0	0	0	11	0	0
75-79 ans	21	135	0	1	6	31	0	0	2	7	0	0
80-84 ans	13	75	0	0	3	11	0	0	0	0	0	1
85-89 ans	6	36	0	0	0	5	0	0	0	2	0	0
90-94 ans	1	6	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
95 ans et +	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Âge indéterminé	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	204	4 380	9	122	31	825	2	25	79	3 263	0	152

Victimes en deux-roues motorisé ou véhicule de tourisme (hors COM-NC)

	Cyclomoteur				Motocyclette				Véhicule de tourisme			
	France métropolitaine		DROM		France métropolitaine		DROM		France métropolitaine		DROM	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
0-4 ans	0	1	0	7	0	2	0	0	19	544	2	49
5-9 ans	0	3	0	8	0	21	0	7	15	663	0	45
10-14 ans	7	287	0	19	4	50	0	6	7	688	1	35
15-17 ans	36	1 349	0	66	6	227	2	17	54	1 289	2	33
18-19 ans	9	422	1	48	20	423	2	26	100	2 254	3	84
20-24 ans	7	475	5	81	82	1 849	5	104	222	4 801	12	235
25-29 ans	8	349	2	76	62	1 511	5	105	132	3 115	10	166
30-34 ans	9	272	2	67	62	1 248	12	91	91	2 514	5	126
35-39 ans	6	213	1	52	42	1 037	5	60	79	2 231	5	138
40-44 ans	8	167	1	51	51	910	8	65	71	1 989	4	80
45-49 ans	6	123	0	45	41	821	6	44	79	1 773	3	81
50-54 ans	4	110	1	30	55	950	0	41	83	1 728	3	75
55-59 ans	6	95	1	13	53	823	2	27	66	1 420	1	56
60-64 ans	3	50	3	19	44	643	0	23	83	1 214	4	60
65-69 ans	3	44	0	8	29	325	0	9	87	891	0	41
70-74 ans	2	20	0	7	16	158	0	4	88	809	0	34
75-79 ans	3	14	0	5	8	52	0	3	96	792	1	29
80-84 ans	1	5	0	2	3	16	0	0	80	501	2	13
85-89 ans	0	0	0	0	1	1	0	0	61	301	2	7
90-94 ans	0	0	0	0	0	1	0	0	27	91	0	3
95 ans et +	0	0	0	0	0	0	0	0	3	18	1	0
Âge indéterminé	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	118	3 999	17	604	579	11 068	47	632	1 543	29 626	61	1 390

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les Forces de l'Ordre, BAAC 2025.

Les données brutes des conducteurs impliqués dans les accidents corporels de la circulation, France métropolitaine

Conducteurs présumés responsables en véhicule de tourisme

Accidents mortels

Accidents avec un conducteur de VT présumé responsable*	Nombre d'accidents mortels	Tués parmi ces conducteurs présumés responsables*	Autres tués dans l'accident par mode de déplacement (dont conducteurs non présumés responsables)															Total de tués	
			En agglomération								Hors agglomération ou sur autoroute								
			Marche	Vélos / EDPm	Cyclos	Motos	VT	VU	PL	Autres	Marche	Vélos / EDPm	Cyclos	Motos	VT	VU	PL		Autres
0-13 ans	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
14-17 ans	35	12	0	1	0	0	3	0	0	0	1	0	0	1	24	0	0	0	
18-24 ans	418	208	26	11	0	13	42	0	0	0	19	8	7	18	116	1	0	1	
25-34 ans	314	159	28	5	2	6	20	0	0	0	17	11	3	17	68	1	0	1	
35-44 ans	234	103	25	8	3	6	8	0	0	1	15	8	3	14	51	1	0	1	
45-54 ans	191	111	17	2	0	4	2	0	0	0	10	3	5	12	33	2	0	1	
55-64 ans	190	118	14	8	0	2	2	0	0	0	9	3	1	12	30	1	0	0	
65-74 ans	187	121	24	2	1	2	4	0	0	0	4	3	1	8	25	2	0	0	
75-84 ans	195	134	25	0	0	1	1	0	0	0	3	2	1	9	25	0	0	3	
85 ans et +	80	60	11	1	0	1	2	0	0	0	1	3	0	2	5	0	0	0	
Indéterminé(1)	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	4	2	0	0	0	
Tous âges	1 833	1 026	173	38	6	36	82	0	0	1	74	41	21	96	366	7	0	7	

Lecture : en 2025, 191 accidents mortels impliquent un conducteur de VT présumé responsable âgé de 45 à 54 ans. Dans ces accidents, 202 personnes sont tuées, dont 111 sont parmi ces conducteurs de VT et 17 sont des piétons en agglomération.

Accidents corporels

Accidents avec un conducteur de VT présumé responsable*	Nombre d'accidents corporels	Blessés parmi ces conducteurs présumés responsables*	Autres blessés dans l'accident par mode de déplacement (dont conducteurs non présumés responsables)															Total de blessés	
			En agglomération								Hors agglomération ou sur autoroute								
			Marche	Vélos / EDPm	Cyclos	Motos	VT	VU	PL	Autres	Marche	Vélos / EDPm	Cyclos	Motos	VT	VU	PL		Autres
0-13 ans	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
14-17 ans	464	231	32	18	10	15	222	1	0	3	3	3	3	7	307	9	0	3	867
18-24 ans	6 829	3 146	646	391	171	446	1 897	66	7	50	40	40	62	230	2 787	123	17	21	10 140
25-34 ans	6 053	2 442	615	505	219	476	1 504	65	9	42	55	72	42	274	2 085	86	8	30	8 529
35-44 ans	4 761	1 707	628	509	157	418	953	52	0	24	32	62	31	248	1 613	96	15	45	6 590
45-54 ans	3 835	1 294	595	420	165	374	592	43	6	50	35	61	31	186	1 023	58	7	19	4 959
55-64 ans	2 991	947	567	364	100	254	392	15	1	31	24	63	41	161	678	46	5	5	3 694
65-74 ans	2 192	714	489	252	85	148	247	12	3	10	28	56	15	114	502	25	5	4	2 709
75-84 ans	1 832	636	456	166	51	111	190	11	0	9	14	40	11	88	449	27	9	9	2 277
85 ans et +	624	222	186	36	17	26	70	5	2	3	6	18	2	28	129	11	3	2	766
Indéterminé(1)	1 346	0	0	0	0	0	0	0	0	0	249	298	120	240	662	30	2	17	1 618
Tous âges	30 523	11 339	4 447	2 938	1 074	2 421	6 244	289	29	236	245	436	258	1 417	9 314	484	70	139	41 380

Part des conducteurs présumés responsables selon l'âge (tous véhicules)

Classe d'âge	Accidents mortels			Accidents corporels		
	Présumés responsables	Total conducteurs	%présumés responsables	Présumés responsables	Total conducteurs	%présumés responsables
0-14 ans	11	14	79%	612	965	63%
15-19 ans	246	297	83%	4 974	7 188	69%
20-24 ans	442	585	76%	7 627	11 710	65%
25-29 ans	286	419	68%	5 844	9 899	59%
30-34 ans	255	408	63%	4 652	8 429	55%
35-39 ans	217	361	60%	4 290	8 127	53%
40-44 ans	198	339	58%	3 803	7 254	52%
45-49 ans	179	338	53%	3 321	6 476	51%
50-54 ans	198	381	52%	3 369	6 598	51%
55-59 ans	187	330	57%	2 894	5 648	51%
60-64 ans	192	310	62%	2 303	4 325	53%
65-69 ans	175	246	71%	1 679	2 939	57%
70-74 ans	135	179	75%	1 422	2 321	61%
75-79 ans	140	186	75%	1 292	1 978	65%
80-84 ans	109	128	85%	839	1 167	72%
85-89 ans	64	74	86%	502	647	78%
90-94 ans	21	24	88%	154	187	82%
95 ans et +	3	3	100%	18	20	90%
Âge indé.t.*	24	27	89%	2 145	2 288	94%
Ensemble	3 082	4 649	66%	51 740	88 166	59%

* Les âges indéterminés correspondent à des usagers en fuite non retrouvés.
Source : ONISR, fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les Forces de l'Ordre, BAAC 2025.

Nombre de piétons et de véhicules impliqués, par milieu et type d'accident

	En agglomération				Hors agglomération				Autoroutes			Ensemble réseaux				
	EDPsm seul avec ou sans piéton	Un véhic. seul sans piéton	Un véhic. seul avec piéton	Au moins 2 véhic.	EDPsm seul avec ou sans piéton	Un véhic. seul sans piéton	Un véhic. seul avec piéton	Au moins 2 véhic.	Un véhic. seul sans piéton	Un véhic. seul avec piéton	Au moins 2 véhic.	EDPsm seul avec ou sans piéton	Un véhic. seul sans piéton	Un véhic. seul avec piéton	Au moins 2 véhic.	Total piétons et véhic.
PIÉTONS																
Piéton à pied	2	-	7 947	180	0	-	449	51	-	71	40	2	-	8 467	271	8 740
EDP sans moteur	4	-	62	0	2	-	2	1	-	0	0	6	-	64	1	71
Tous piétons	6	-	8 009	180	2	-	451	52	-	71	40	8	-	8 531	272	8 811
VÉLOS																
Bicyclettes	-	336	233	3 362	-	222	5	751	0	0	4	-	558	238	4 117	4 913
VAE	-	112	74	646	-	29	2	65	0	0	1	-	141	76	712	929
EDP MOTORISÉS																
EDP motorisés	-	443	287	2 653	-	40	3	114	0	0	4	-	483	290	2 771	3 544
CYCLOS																
Cyclos sauf scooters	-	369	97	1 454	-	245	3	465	2	0	5	-	616	100	1 924	2 640
Scooters ≤ 50 cm³	-	228	99	954	-	30	0	96	2	0	3	-	260	99	1 053	1 412
3 roues ≤ 50 cm³	-	11	0	21	-	1	0	2	0	0	0	-	12	0	23	35
MOTOS																
Motos ≤ 125 cm³ sauf scooters	-	133	61	737	-	141	1	233	12	0	87	-	286	62	1 057	1 405
Scooters > 50 et ≤ 125 cm³	-	129	85	927	-	48	3	111	30	0	138	-	207	88	1 176	1 471
3 roues > 50 et ≤ 125 cm³	-	6	6	23	-	1	0	3	4	0	6	-	11	6	32	49
Motos > 125 cm³ sauf scooters	-	564	180	2 894	-	1 058	12	1 867	215	1	842	-	1 837	193	5 603	7 633
Scooters > 125 cm³	-	58	48	365	-	25	0	54	20	0	76	-	103	48	495	646
3 roues > 125 cm³	-	37	25	247	-	28	0	39	16	0	62	-	81	25	348	454
VÉHICULES DE TOURISME																
Véhicules de tourisme	-	2 148	4 952	21 317	-	3 474	296	12 459	800	38	6 101	-	6 422	5 286	39 877	51 585
VÉHICULES UTILITAIRES																
Véhicules utilitaires	-	143	763	2 732	-	254	45	1 618	66	6	935	-	463	814	5 285	6 562
POIDS LOURDS																
PL 3,5 t < PTAC ≤ 7,5 t	-	7	47	150	-	9	4	96	3	0	48	-	19	51	294	364
PL > 7,5 t	-	3	62	201	-	38	3	153	7	1	130	-	48	66	484	598
PL avec remorques	-	7	21	165	-	29	11	402	23	8	325	-	59	40	892	991
Tracteurs routiers	-	1	1	5	-	0	0	10	0	0	8	-	1	1	23	25
Tracteurs avec semi-remorque	-	3	12	51	-	16	4	175	26	5	239	-	45	21	465	531
TRANSPORTS EN COMMUN																
Autobus	-	26	168	375	-	6	4	25	1	1	7	-	33	173	407	613
Autocars	-	7	29	73	-	7	2	56	4	0	19	-	18	31	148	197
AUTRES																
Tracteurs agricoles	-	9	8	42	-	26	2	174	0	0	0	-	35	10	216	261
Voitures	-	62	74	230	-	31	0	98	0	0	4	-	93	74	332	499
Quads ≤ 50 cm³	-	4	3	6	-	2	0	3	0	0	0	-	6	3	9	18
Quads > 50 cm³	-	41	5	16	-	67	1	18	0	0	0	-	108	6	34	148
Engins spéciaux	-	2	13	15	-	5	0	20	0	0	3	-	7	13	38	58
Trains	-	0	14	10	-	0	3	7	0	0	0	-	0	17	17	34
Tramways	-	0	56	77	-	0	0	1	0	0	0	-	0	56	78	134
Autres	-	28	15	161	-	16	2	55	5	0	19	-	49	17	235	301
Indéterminés	-	3	49	75	-	1	7	27	0	4	26	-	4	60	128	192
Tous véhicules	-	4 920	7 487	39 984	-	5 849	413	19 197	1 236	64	9 092	-	12 005	7 964	68 273	88 242

Lecture : en agglomération, 180 piétons et 21 317 véhicules de tourisme ont été impliqués dans les accidents à au moins deux véhicules.

Alcool dans les accidents mortels selon le mode de déplacement et l'âge

Conducteurs impliqués dans les accidents mortels	Vélos		Cyclos		Motos		Véhicules de tourisme		Poids lourds		Autres véhicules***		Tous les conducteurs		Piétons	
	Nb*	% avec alcool**	Nb*	% avec alcool**	Nb*	% avec alcool**	Nb*	% avec alcool**	Nb*	% avec alcool**	Nb*	% avec alcool**	Nb*	% avec alcool**	Nb*	% avec alcool**
0-13 ans	4	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	4	0%	17	0%
14-17 ans	4	0%	42	5%	7	0%	38	6%	0	0%	12	11%	103	5%	10	25%
18-24 ans	12	11%	17	58%	111	13%	526	26%	32	0%	91	15%	789	22%	43	47%
25-34 ans	16	36%	17	58%	137	41%	454	30%	76	0%	127	14%	827	26%	48	25%
35-44 ans	9	33%	14	73%	106	25%	375	23%	88	0%	108	18%	700	20%	57	39%
45-54 ans	27	30%	10	86%	102	29%	348	19%	112	1%	120	14%	719	18%	52	26%
55-64 ans	52	4%	10	50%	100	16%	304	12%	79	1%	95	7%	640	11%	55	12%
65-74 ans	71	0%	7	17%	46	11%	244	8%	20	0%	37	3%	425	7%	74	8%
75 ans et plus	51	0%	3	0%	12	0%	329	4%	0	0%	20	8%	415	4%	200	0%
N/C (en fuite)	1	0%	0	0%	0	0%	11	0%	3	0%	12	0%	27	0%	0	0%
Total	247	10%	120	36%	621	24%	2629	19%	410	1%	622	13%	4649	17%	556	16%

* Nb : nombre total de conducteurs (ou piétons) impliqués dans un accident mortel.

** % avec alcool : part de conducteurs (ou piétons) ayant un taux supérieur à 0,5 g/l parmi les conducteurs (ou piétons) testés impliqués dans un accident mortel.

*** Autres véhicules : comprend les EDPm, véhicules utilitaires, transports en communs, autres et indéterminés.

Source : ONISR, *fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les Forces de l'Ordre, BAAC 2025.*

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, voir page 180) ;
- **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+, voir page 180).

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, voir page 180).

Conducteur novice : conducteur dont le permis a moins de 2 ans (pour les analyses du fichier BAAC).

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 EDP-m.

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 : motocycle 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'utilisateur pédale, et s'arrête lorsqu'il s'arrête de pédaler ou au-delà de 25 km/h. Un vélo électrique sans pédalage est considéré comme un cyclomoteur.

Voiturette : voiture légère de faible encombrement et d'une cylindrée de 50 cm³ au maximum et dont la vitesse n'excède pas 45 km/h. 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 lourd : Un véhicule lourd est un véhicule routier de poids total autorisé en charge (PTAC) supérieur à 3,5 t affecté soit au transport de marchandises et d'animaux, soit au transport de personnes.

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).

Sigles

ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
ANSM : Agence nationale de sécurité du médicament et des produits de santé
ASFA : Association des sociétés françaises d'autoroutes et d'ouvrages à péage
BAAC : Bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation
BEA-TT : Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre
BAU : Bande d'arrêt d'urgence
CA : Contrôle automatisé (sauf en page 47 où CA : Communauté d'agglomération)
CARE : *Community database on Accidents on the Roads of Europe* – base de données des accidents UE
CCFA : Comité des constructeurs français d'automobiles
CEESAR : Centre européen d'études de sécurité et d'analyse des risques
CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CISR : Comité interministériel de sécurité routière
CNAMTS : Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés
CNSR : Conseil national de sécurité routière
COM-NC : Collectivités d'outre-mer et Nouvelle-Calédonie
DARES : Direction de l'animation de la recherche des études et des statistiques - Ministère du travail
DGO : Document général d'orientation – enjeux de sécurité routière au plan départemental
DIR : Direction interdépartementale des routes
DISR : Déléguee interministérielle à la sécurité routière
DITTT : Direction des infrastructures, de la topographie et des transports terrestres, Nouvelle-Calédonie
DROM : Départements et régions d'outre-mer
DREES : Direction de la recherche, des études, de l'évaluation et des statistiques - Ministère de la santé
DSR : Délégation à la sécurité routière (appelée DSCR avant avril 2017)
FSR : Fondation sécurité routière
ITF : *International transport forum* – Forum international des transports, organisation de l'OCDE
INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques
INSERM : Institut national de la santé et de la recherche médicale
INSERR : Institut national de sécurité routière et de recherches
IRTAD : *International Traffic Safety Data and Analysis group* – Groupe de travail permanent de ITF
LAB : Laboratoire d'accidentologie et biomécanique
MAIS : *Maximum Abbreviated Injury Scale* – niveau de gravité de la lésion présentant la gravité la plus forte
OCDE : Organisation de coopération et de développement économiques
OFDT : Observatoire français des drogues et des toxicomanies
OMS : Organisation mondiale de la santé
ONISR : Observatoire national interministériel de la sécurité routière
PDASR : Plan départemental d'actions de sécurité routière
PIARC : *Permanent International Association of Road Congresses* – Association mondiale de la route
REAGIR : Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier
SCA : Société Concessionnaire d'Autoroutes
SDES : Service de la donnée et des études statistiques du ministère des transports
SIS : Service d'incendie et de secours
SIV : Système d'immatriculation des véhicules
STRMTG : Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés
UCLIR : Unité de coordination de la lutte contre l'insécurité routière
UGE : Université Gustave Eiffel, anciennement IFSTTAR
UTAC : Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle
VMA : Vitesse maximale autorisée

Liens utiles et sources

Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre – BEA-TT

<http://www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr/>

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement – Cerema

<https://www.cerema.fr/fr>

- Memento des maires : <https://publications.cerema.fr/webdcdc/les-essentiels/securite-routiere/>
- Savoirs de base en sécurité routière : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/savoirs-base-securite-routiere-serie-fiches-pedagogiques-du>
- Cartographie de diagnostic des passages à niveau : <https://diagnostic-pn.cerema.fr/>
- Envisager autrement les espaces publics : <https://publications.cerema.fr/webdcdc/espaces-publics/>
- Chiffres clés : Trotinettes électriques : un vélo pour les jeunes ? : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/chiffres-cles-trotinettes-electriques-velo-jeunes>

Certimoov : Tests sur casques vélo et 2RM

<https://www.certimoov.com/>

Conseil national de la sécurité routière – CNSR

<https://conseilnational-securiteroutiere.fr/>

Délégation à la sécurité routière – DSR

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

European Road Safety Decision Support System – Safety cube DSS

<https://www.roadsafety-dss.eu/>

European Road Safety Observatory – ERSO

https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis_en

European Transport Safety Council – ETSC : PIN The Road Safety Performance Index

<https://etsc.eu/projects/pin/>

Établissement public de sécurité ferroviaire – EPSF

<https://securite-ferroviaire.fr/>

Institut national de la statistique et des études économiques – INSEE

<https://www.insee.fr/fr/accueil>

Ministère de la transition écologique, de la biodiversité, de la forêt, de la mer et de la pêche – MTE

<https://www.ecologie.gouv.fr/>

- Les passages à niveau : <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publicques/passages-niveau>
- Statistiques sur les transports : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transports>
- Rapports annuels sur le parc, le trafic et les événements d'exploitation des systèmes de tramways : <https://www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr/rapports-annuels-sur-le-parc-le-traffic-et-les-a556.html>

Ministère des sports, de la Jeunesse et de la vie associative- Bilan des JOP 2024

<https://www.sports.gouv.fr/premier-bilan-des-jeux-olympiques-et-paralympiques-de-paris-2024-3020>

National Technical University of Athens – NTUA : Road safety observatory :

<https://www.nrsn.ntua.gr/>

Observatoire national interministériel de la sécurité routière – ONISR :

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

Organisation de coopération et de développement économique – OCDE : International transport forum – ITF

<https://www.itf-oecd.org/>

Organisation mondiale de la santé – OMS : Road traffic injuries

https://www.who.int/health-topics/road-safety#tab=tab_1

Registre des Victimes d'Accidents de la Route dans le Rhône

<https://www.revrrhone.org/>

Réseau vélo et marche – RVM : Schéma national des véloroutes

<https://www.velo-territoires.org/schemas-itineraires/schema-national/>

SNCF Réseaux : Prévention ferroviaire

<https://www.sncf-reseau.com/fr/securite-ferroviaire/prevenir-les-prises-de-risque-sur-le-domaine-ferroviaire>

Université Gustave Eiffel – UGE

<https://www.univ-gustave-eiffel.fr/>

- Projet « Sécurité des usagers de la route et conduite automatisée » – SURCA : <https://surca.univ-gustave-eiffel.fr/>
- Département Transport Santé Sécurité - TS2 : <https://ts2.univ-gustave-eiffel.fr/ts2>

Mentions

Coordination rédactionnelle : Yann Fournier, Isabelle Moina-Obeka et Manuelle Salathé – ONISR ; Anne-Sarah Bernagaud, Mélanie D'Auria-Llexa, Thérésien Esbérard, Florian Vanco et Éric Villié – Cerema

Conception graphique : Yann Fournier et Isabelle Moina-Obeka, ONISR, d'après le graphisme de Mélanie D'Auria-Llexa, Cerema et d'Eric Rillardon, Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires. Figen Eker, ONISR, pour le graphisme de la page des Chiffres clés.

Équipe de production :

Claire Bazerque, Mathis Beltrami, Anne-Sarah Bernagaud, Xavier Broutin, Mélanie D'Auria-Llexa, Nathalie Demeurisse, Nicolas Dubos, Thomas Durlin, Thérésien Esbérard, Tatiana François, Fabien Gémy, Bastien Grassias, Vincent Ledoux, Guillaume Martinez, Nathalie Mompert, Pascal Muller, Marie-Laure Norbert, Camille Pannequin, Ikrame Ouassa, Linda Ourdane, Adrien Renoton, Axel Rimbaud, Stéphane Sadowski, Florian Vanco, Éric Villié – Cerema ;

Charles-Maxime Brodin, Matthieu Cassan, Enzo Dedry, Figen Eker, Yann Fournier, Arnaud Guénivet, Émilie Hureaux, Vincent Janes, Ornella Malagutti, Isabelle Moina-Obeka, Helga Mondésir, Manuelle Salathé, Céline Sautecœur – ONISR.

Constitution du fichier national des accidents de la route (dit fichier BAAC) :

- Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN)
- Direction générale de la police nationale (DGPn) pour le recueil sur le terrain des données sur les accidents corporels de la circulation
- Préfectures de département, pour le recueil et la transmission à l'ONISR des remontées rapides des statistiques concernant les accidents et l'activité des forces de l'ordre
- ONISR et Cerema Sud-Ouest pour la centralisation et le contrôle qualité du fichier national du BAAC
- Observatoires départementaux de sécurité routière, observatoires des collectivités locales et gestionnaires de voirie pour la consolidation des données du BAAC
- Equipe projet du système d'information TRAXy : Assistance à maîtrise d'ouvrage Sopra-Steria et Cerema, Maîtrise d'œuvre Direction de la Transformation Numérique (DTNUM), Assistance à Maîtrise d'œuvre Cap Gemini et Octo Technology.

Services partenaires :

- Services de la Délégation à la sécurité routière (DSR) ;
- Université Gustave Eiffel ;
- Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) ;
- Service de la donnée et des études statistiques (SDES) du Commissariat général au développement durable (CGDD) ;
- Service statistique du Ministère de la justice ;
- Services de la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités ;
- Réseau Vélo et Marche ;
- Kantar TNS
- Sociétés concessionnaires d'autoroute (Asfa, Sanef) ;
- Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle – Organisme Technique Central (Utac-OTC).

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.

Ce bilan annuel, produit avec l'appui du Cerema, a pour but de faire connaître l'accidentalité, en comprendre les composantes et mettre en évidence les enjeux majeurs de la sécurité routière. 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, certains rapports d'études et recherches mentionnées, ainsi que les tableaux extraits du fichier national, notamment relatifs aux indicateurs labellisés par l'Autorité de la Statistique Publique, peuvent être consultés et téléchargés en ligne sur les pages web de l'observatoire :

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

