

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

2023

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE

Accidentalité routière 2023 en France

données définitives au 31 mai 2024



31 Mai 2024

SOMMAIRE

Synthèse	5
I. Bilan de l'accidentalité en France métropolitaine	7
I.1. Tendances 2023 sur les réseaux routiers en France métropolitaine	9
I.1.a. Les autoroutes.....	11
I.1.b. Les routes hors agglomération	12
I.1.c. Les voies en agglomération	13
I.2. Tendances 2023 selon l'âge et le genre en France métropolitaine.....	14
I.2.a. Les victimes graves selon l'âge et le mode de déplacement.....	14
I.2.b. Les spécificités selon le genre.....	18
I.2.c. Les spécificités selon la responsabilité	22
I.3. Tendances 2023 selon le mode de déplacement en France métropolitaine	24
I.3.a. La marche.....	26
I.3.b. Le vélo	27
I.3.c. Les engins de déplacement personnel motorisés	28
I.3.d. Le deux-roues motorisé.....	29
I.3.e. Le véhicule de tourisme.....	30
I.3.f. Les véhicules utilitaires et poids lourds.....	30
I.3.g. Les voitures.....	31
I.4. Tendances 2023 selon les territoires	32
I.4.a. Indicateurs régionaux	32
I.4.b. Indicateurs départementaux.....	34
I.4.c. Indicateurs locaux de sécurité routière	35
II. Bilan de l'accidentalité outre-mer	36
II.1. Dans les départements et régions d'outre-mer	40
II.2. Dans les collectivités d'outre-mer	42
III. Glossaire	44
IV. Annexes	45
IV.1. Méthodologie	45
IV.2. Tableaux synthétiques sur les blessés estimés	46
IV.3. Mortalité selon le mode de déplacement et le milieu routier par région	48
IV.3.a. Mortalité sur autoroute.....	49
IV.3.b. Mortalité hors agglomération	50
IV.3.c. Mortalité en agglomération.....	51



Les indicateurs quasi-définitifs principaux des **accidents corporels de la circulation routière enregistrés par les Forces de l'ordre** sont labellisés par l'Autorité de la Statistique Publique.

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

Ainsi, dans le respect des règles de la statistique publique, sont diffusés le 31 mai les indicateurs principaux définitifs de l'accidentalité routière, après consolidation de la base de données des accidents corporels de la circulation, enregistrés par les forces de l'ordre (base BAAC).

Synthèse

En 2023, 3 398 personnes sont décédées sur les routes de **France métropolitaine ou d'outre-mer**. Ce bilan est inférieur de - 2,9 % par rapport à 2019 et de - 4,3 % par rapport à 2022.

L'année 2019 a été définie comme année de référence avant pandémie et est utilisée pour le suivi de l'accidentalité sur la décennie 2020-2030. L'année 2022 marque la reprise de déplacements sans contraintes sanitaires, mais les mobilités évoluent ; le télétravail est plus présent et les modes doux se développent.

En France métropolitaine, 3 167 personnes sont décédées sur les routes (2 457 hommes et 710 femmes) soit 100 tués de moins qu'en 2022 (- 3,1 %). Le nombre total de blessés est estimé à 234 836, en diminution de - 0,8 % **par rapport à 2022**, alors que le nombre de blessés graves estimés reste stable (près de 16 000 blessés graves). **Par rapport à 2019**, la tendance est également à la baisse : - 2,4 % de tués, - 1,8 % de blessés estimés (dont - 1,9 % de blessés graves estimés).

Les **modes** doux (piétons, cyclistes, EDPm) représentent 22 % de la mortalité et 33 % des blessés graves ; le deux-roues motorisé 22 % de la mortalité et 34 % des blessés graves, et le véhicule de tourisme 48 % de la mortalité mais 30% des blessés graves.

Sur les 3 167 personnes décédées :

- 439 étaient piétons (dont 4 sur un engin à roues non motorisé), soit - 10,1 % **par rapport à 2022**
- 221 sur un vélo (dont 29 sur un Vélo à Assistance électrique), soit - 9,8 %
- 44 se déplaçaient sur un engin de déplacement personnel motorisé (EDPm), soit + 25,7 %
- 706 en deux-roues motorisé (dont 95 en cyclomoteur, 80 en motocyclette légère et 531 en motocyclette lourde), soit - 1 %
- 1 512 en véhicule de tourisme, soit - 3,4 %
- 125 en véhicule utilitaire, soit + 20,2 %
- 45 en poids lourd, 5 en autobus, 22 en quad, 18 en tracteur agricole, 23 en voiturette.

Parmi les 16 000 blessés graves, 2 000 étaient piétons (stable), 2 500 cyclistes (- 5 %), 670 utilisateurs d'EDPm, 4 800 occupants de véhicule de tourisme (stable), 5 400 en 2RM (stable).

1 340 personnes sont décédées (conducteurs ou passagers) dans des accidents **sans tiers impliqué** (ce qui représente 42 % de la mortalité routière) ; notamment 833 occupants de véhicules de tourisme, 273 usagers de deux-roues motorisés, 89 cyclistes, 57 occupants de véhicules utilitaires, 30 occupants de poids lourds, 18 en quad, 15 en tracteur agricole, 7 en voiturette.

La mortalité piétonne (439 tués) n'a jamais été aussi basse ces 15 dernières années, hormis les deux années impactées par la pandémie. 307 piétons sont décédés en agglomération, pour 35 % d'entre eux dans un choc contre un véhicule lourd (20 tués de plus en 2023). 93 piétons sont décédés sur les routes hors agglomération, pour 25 % d'entre eux dans un choc contre un véhicule lourd. 39 piétons sont décédés sur autoroute, 18 d'entre eux (46 %) dans un choc impliquant un véhicule utilitaire ou un poids lourd, seul ou lors d'une multicollision. 51 % des tués piétons sont âgés de 65 ans ou plus (contre 45 % en 2022 et 52 % en 2019).

Après une tendance à la hausse liée au développement de la pratique cycliste suite à la pandémie, l'accidentalité cycliste diminue : 221 tués en 2023, soit 24 tués en moins par rapport à 2022 mais 34 tués de plus qu'en 2019. 124 cyclistes sont décédés hors agglomération (soit - 8 % par rapport à 2022 pour une stagnation de la pratique en rural) ; 95 cyclistes se sont tués en agglomération (soit - 13 % par rapport à 2022 pour une augmentation de la pratique en urbain de + 6 % selon la Plateforme nationale des fréquentations). 52 % des tués à vélo sont âgés de 65 ans ou plus (contre 48 % en 2022 et 42 % en 2019).

Si 78 % des tués et 75 % des blessés graves sont des **hommes**, 83 % des présumés responsables d'accidents mortels sont des hommes.

Les **jeunes** de 18-24 ans sont toujours les plus à risque d'accidents graves : 497 tués en 2023, en baisse de - 9,5 % par rapport à 2022. Ceci représente 91 tués par million d'habitants de cet âge alors que la moyenne tous âges est de 48. 2 800 jeunes ont été blessés gravement, en hausse de + 2 %. Ceci représente 512 blessés graves par million d'habitants de cet âge alors que la moyenne tous âges est de 242.

La mortalité diminue le plus fortement parmi les usagers de 35-44 ans (365 tués soit - 14 % par rapport à 2022 et - 5 % par rapport à 2019), alors que celle des 75-84 ans augmente (+ 7 % par rapport à 2022 et 2019), ainsi que celle des 14-17 ans (116 tués, soit respectivement + 18 % et + 26 %). Si l'on regarde les évolutions du nombre de tués rapporté à la population de chaque classe d'âge, le risque augmente en 2023 chez les 14-17 ans (36 tués/Mhab), les 55-64 ans (47 tués/Mhab), les 75-84 ans (76 tués/Mhab) et est stable mais élevé chez les 25-34 ans (61 tués/Mhab) et les 85 ans ou plus (80 tués/Mhab).

Les 18-34 ans (962 tués et 5 200 blessés graves) représentent 19 % de la population mais 31 % des tués, 32 % des blessés graves et 37 % des présumés responsables d'accidents mortels. Les 14-17 ans représentent 5 % de la population, 4 % des tués, 10 % des blessés graves et 2 % des présumés responsables d'accidents mortels. Ainsi, 47 % des blessés graves ont moins de 35 ans (7 600 blessés graves).

Les 75 ans et plus (517 tués et 1 200 blessés graves) représentent 10 % de la population mais 16 % des tués, 8 % des blessés graves, et 5 % des présumés responsables d'accidents mortels.

Parmi les 3 167 personnes décédées en 2023, 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. 25 % des personnes décédées non responsables sont piétons, 37,5 % sont conducteurs de véhicules et 37,5 % sont passagers. 52 % sont des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, EDPm, 2RM).

3 117 personnes sont identifiées comme **présumées responsables d'accidents mortels**.

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

Dans les **accidents mortels**, la vitesse excessive ou inadaptée et l'alcool restent les deux premiers facteurs cités (respectivement pour 28 % et 22 % des présumés responsables). L'inattention, les stupéfiants et les malaises sont cités chez respectivement 12 %, 11 % et 11 % des présumés responsables (PR). Les manœuvres dangereuses (dépassement dangereux, changement de file, non-respect des distances de sécurité) sont citées chez 11 % des PR, les refus de priorité chez 10 % des PR et les contresens chez 4 % des PR.

231 personnes sont décédées sur les routes **outre-mer** en 2023, un résultat inférieur de - 9 % par rapport à 2019 et de - 18 % par rapport à 2022. 135 personnes sont décédées dans les départements et régions d'outre-mer (- 17 % par rapport à 2019 et - 22 % par rapport à 2022) et 96 dans les collectivités d'outre-mer ou en Nouvelle Calédonie (respectivement - 14 % et + 4 %).

Avec 72 tués, les usagers de **deux-roues motorisés** représentent une part importante de la mortalité routière outre-mer, équivalente à la mortalité en **véhicule de tourisme** (84 tués en 2023). Les équipements de protection (casque à moto, ceinture en véhicule de tourisme) sont beaucoup moins utilisés qu'en France métropolitaine.

En 2023 sur les routes outre-mer, 81 % des tués et 88 % des présumés responsables d'accidents mortels sont des **hommes**.

Parmi les 236 présumés **responsables** d'accidents mortels, 147 sont décédés (62 %), 33 sont blessés, et 56 sont indemnes.

Parmi les 84 personnes décédées **non responsables**, on dénombre 24 piétons, 4 cyclistes, 15 2RM (dont 3 passagers), 35 occupants de véhicules de tourisme (dont 32 passagers), 6 passagers de VU, PL, ou TC.

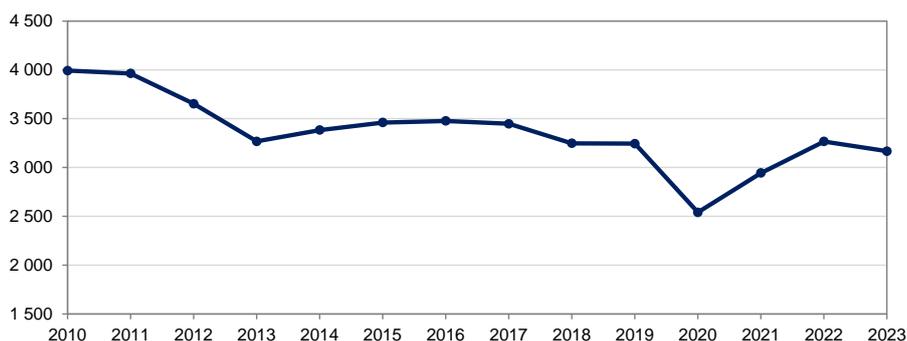
I. Bilan de l'accidentalité en France métropolitaine

3 167 personnes sont décédées en 2023, un résultat inférieur à l'année 2022 (- 3,1 %) et à l'année 2019 (- 2,4 %).

D'après la méthode d'estimation ONISR-Université Gustave Eiffel (Registre du Rhône) appliquée aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre en 2022, près de **235 000 personnes ont été blessées** en 2023 sur les routes de France métropolitaine, dont **16 000 gravement**. L'évolution du nombre de blessés toutes gravités est estimée en baisse par rapport à 2022 (- 0,8 %) et par rapport à 2019 (- 1,8 %) ; celle des blessés graves est stable par rapport à 2022 et en baisse par rapport à 2019 (- 1,9 %).



Evolution de la mortalité routière annuelle en France métropolitaine



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

	Accidents corporels		Blessés (toutes gravités)		Blessés graves	Tués à 30 jours
	BAAC	Estimés	BAAC	Estimés	Estimés	
2019	56 016	184 068	70 490	239 045	16 248	3 244
2022	52 380	183 072	65 430	236 834	15 956	3 267
2023	51 641	181 170	64 674	234 836	15 936	3 167
Evolution	-739	-1 902	-756	-1 997	-20	-100
2023 / 2022	-1,4%	-1,0%	-1,2%	-0,8%	-0,1%	-3,1%
Evolution	-4 375	-2 898	-5 816	-4 208	-312	-77
2023 / 2019	-7,8%	-1,6%	-8,3%	-1,8%	-1,9%	-2,4%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

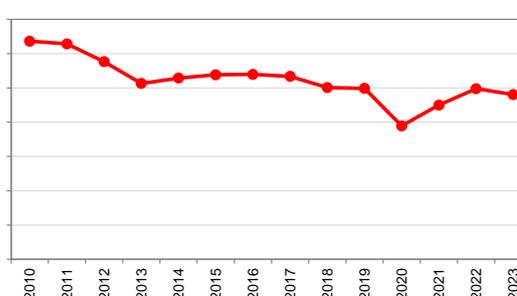
Le nombre de tués par million d'habitants s'établit à 48 tués/Mhab. (pour 50 en 2019 et en 2022).

Les tranches d'âges les plus touchées sont :

- les jeunes de 18-24 ans (91 tués par million),
- les seniors de 75 ans ou plus (77 tués par million),
- les 25-34 ans (61 tués par million).



Nombre de tués par million d'habitants



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023. Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône). Insee – Population au 1^{er} janvier 2023 (estimation 2024)

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

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

Dans les **accidents mortels**, la vitesse excessive ou inadaptée et l'alcool restent les deux premiers facteurs cités (respectivement pour 28 % et 22 % des présumés responsables). L'inattention, les stupéfiants et les malaises sont cités chez respectivement 12 %, 11 % et 11 % des présumés responsables (PR). Les manœuvres dangereuses (dépassement dangereux, changement de file, non-respect des distances de sécurité) sont citées chez 11 % des PR, les refus de priorité chez 10 % des PR et les contresens chez 4 % des PR.

Facteurs comportementaux des présumés responsables d'accident mortel (en multifactoriel)	2020	2021	2022	2023	2021-2023
Vitesse	30%	30%	28%	28%	29%
Alcool	26%	22%	23%	22%	22%
Inattention	12%	13%	13%	12%	13%
Stupéfiant	10%	13%	13%	11%	12%
Manœuvres dangereuses*	10%	11%	10%	11%	11%
Malaise	8%	10%	10%	11%	10%
Priorité	8%	10%	9%	10%	9%
Somnolence-fatigue	3%	4%	5%	4%	4%
Contresens	3%	4%	4%	4%	4%
Eblouissement	2%	2%	3%	2%	2%
Téléphone et distracteurs technologiques	1%	1%	1%	1%	1%
Médicaments	1%	1%	1%	1%	1%
Autre cause	8%	8%	8%	9%	9%
Cause indéterminée	14%	13%	13%	12%	13%
Nombre de présumés responsables	2481	2875	3211	3117	9203

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

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

Il convient de relever que la consommation d'alcool ou l'usage de stupéfiants ne concerne pas que les personnes présumées responsables. 29,8 % des décès interviennent alors qu'au moins un des conducteurs impliqués était au-delà du taux légal d'alcool et 39,5 % dans un accident avec au moins un conducteur sous influence d'alcool, de stupéfiants, ou des deux. Ce dernier taux est le plus faible depuis 2017, cette baisse est surtout marquée par la baisse de la part de décès intervenus alors qu'au moins un des conducteurs impliqués était sous influence de stupéfiants (18,5 % en 2023 contre 20,6 % en 2022 et 22,5 % en 2019).

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

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

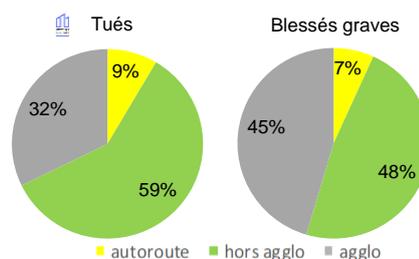
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

I.1. Tendances 2023 sur les réseaux routiers en France métropolitaine

1 877 personnes sont décédées sur les routes hors agglomération (59 % de la mortalité routière) et de l'ordre de 7 600 blessées gravement (48 % des blessés graves).

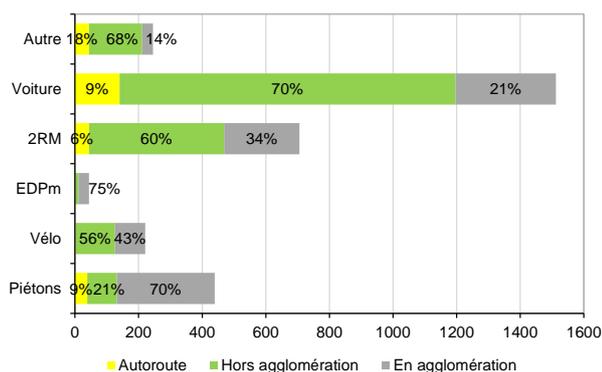
En agglomération, 1 021 personnes sont décédées, de l'ordre de 7 200 blessées gravement.

Sur autoroutes, 269 personnes sont décédées, de l'ordre de 1 100 blessées gravement.



Sources : ONISR données définitives jusqu'en 2023. Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône).

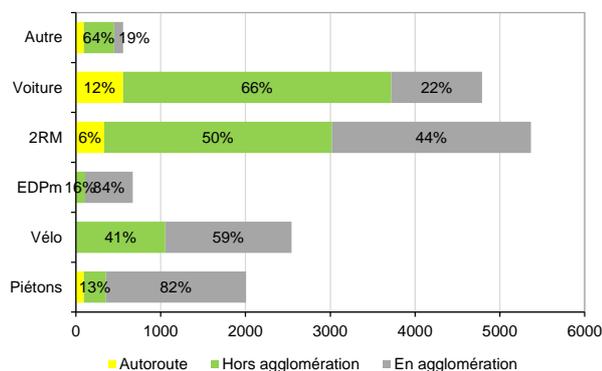
3 167 tués, selon le réseau routier, en 2023



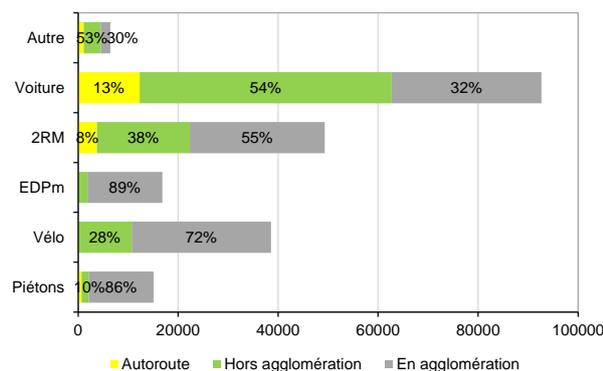
Les routes hors agglomération enregistrent :

- 70 % des personnes décédées en véhicule de tourisme,
- 60 % des personnes décédées en 2RM
- 56 % des cyclistes tués
- 21 % des piétons tués.

16 000 blessés graves, selon le réseau routier, en 2023



220 000 blessés légers, selon le réseau routier, en 2023



Sources : ONISR données définitives jusqu'en 2023. Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône).

Entre 2022 et 2023 :

- le nombre de tués **baisse de - 3 % hors agglomération** (57 tués en moins) ; forte baisse des tués à pieds (93 tués soit -35 tués), baisse des tués en VT (1 057 tués soit - 17 tués), en 2RM (425 tués soit - 13 tués), à vélo (124 tués soit - 11 tués), en PL (22 tués soit - 8 tués), stabilité du nombre de tués en voiturette (19 tués), légère hausse en EDPm (11 tués soit + 2 tués), forte hausse en VU (93 tués soit + 20 tués)
- il **baisse de - 2 % en agglomération** (-18 tués) ; baisse des tués à vélo (95 tués soit - 14 tués), en 2RM (237 tués soit - 13 tués), en VT (315 tués soit - 9 tués), en VU (9 tués soit - 2 tués) et en voiturette (4 tués soit - 4 tués), augmentation des tués en EDPm (33 tués soit + 8 tués), à pieds (307 tués soit + 5 tués), en PL (6 tués soit + 5 tués)
- il **diminue sur autoroute** (- 25 tués) ; la baisse porte sur les usagers de VT (140 tués soit - 27 tués), et les piétons (39 tués soit - 19 tués), alors que le nombre de tués PL est stable (17 tués), et le nombre de tués en VU augmente (23 tués soit + 3 tués) ainsi qu'en 2RM (44 usagers de 2RM tués soit + 14 tués).

Le nombre de piétons tués dans un accident impliquant un véhicule utilitaire ou un poids lourd est de 86 tués en agglomération (+ 21 tués), 22 tués hors agglomération (- 13 tués), 17 tués sur autoroute (- 11 tués).

Le nombre de cyclistes tués dans un accident impliquant un véhicule utilitaire ou un poids lourd est de 13 tués en agglomération (- 13 tués), 19 tués hors agglomération (- 1 tué).

Le nombre de 2RM tués dans un accident impliquant un véhicule utilitaire ou un poids lourd est de 20 tués en agglomération (- 16 tués), 68 tués hors agglomération (+ 17 tués), 8 tués sur autoroute (- 1 tué).

Entre 2019 et 2023 :

- le nombre de tués **baisse de - 3 % hors agglomération** (67 tués en moins) ; forte baisse des tués en voiture (-148 tués), légère baisse des tués à pieds (- 5 tués), stable en 2RM, augmentation des tués à vélo (+ 30 tués), en VU (+ 24 tués), en PL (+ 8 tués), en EDPm (+ 10 tués), en voiturette (+ 7 tués),
- il **baisse de - 2 % en agglomération** (-16 tués) ; baisse des tués en 2RM (- 50 tués) et à pied (- 31 tués), augmentation des tués en VT (+ 39 tués), en EDPm (+ 24 tués), en vélo (+ 4 tués),
- il **augmente légèrement sur autoroute** (+ 6 tués) ; l'augmentation porte sur les 2RM (+ 8 tués) et les VU (+ 5 tués), alors que le nombre de tués en VT ou PL est stable, et le nombre de tués à pied est en retrait (- 8 tués)

Tués à 30 jours				
	Autoroutes	Hors agglomération	En agglomération	Total
2010	256	2 603	1 133	3 992
2017	282	2 156	1 010	3 448
2018	269	2 016	963	3 248
2019	263	1 944	1 037	3 244
2020	201	1 497	843	2 541
2021	248	1 733	963	2 944
2022	294	1 934	1 039	3 267
2023	269	1 877	1 021	3 167
Ecart 2023-2022	-25	-57	-18	-100
Evolution 2023-2022	-9%	-3%	-2%	-3%
Ecart 2023-2019	+6	-67	-16	-77
Evolution 2023-2019	+2%	-3%	-2%	-2%
Evolution 2023-2010	+5%	-28%	-10%	-21%

Blessés graves estimés				
	Autoroutes	Hors agglomération	En agglomération	Total
2017e	1 143	8 238	7 506	16 887
2018e	1 146	7 766	7 193	16 104
2019e	1 144	7 545	7 558	16 248
2020e	857	6 254	6 226	13 337
2021e	1 080	7 516	7 348	15 944
2022e	1 079	7 655	7 222	15 956
2023e	1 081	7 622	7 233	15 936
Ecart 2023-2022	+2	-33	+11	-20
Evolution 2023-2022	+0%	-0%	+0%	-0%
Ecart 2023-2019	-63	+76	-325	-312
Evolution 2023-2019	-6%	+1%	-4%	-2%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023,

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

Le nombre de blessés graves estimés est stable par rapport à 2022 et en baisse par rapport à 2019, principalement en agglomération, alors que le nombre de blessés graves estimés augmente hors agglomération.

I.1.a. Les autoroutes

En 2023, 269 personnes sont décédées sur autoroute. Un tiers l'ont été dans un accident sans tiers impliqué (perte de contrôle d'un seul véhicule, sans piéton), et 25 % dans un accident impliquant plus de 2 parties prenantes (soit au moins 3 véhicules, soit au moins 2 véhicules et 1 piéton, nommé « multicollision » dans le tableau ci-dessous).

39 piétons sont décédés : 18 l'ont été dans un choc impliquant un véhicule utilitaire (VU) ou un poids lourd (PL), seul ou lors d'une multicollision.

140 personnes sont décédées en véhicule de tourisme (VT), ce qui représente 52 % de la mortalité sur autoroute.

Nombre de personnes tuées sur autoroute selon le mode de déplacement et l'usager percuté

	Piéton	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	0	0	0	17	52	5	11	0	3	88
COLLISION AVEC											
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
EDPm	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moto	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
VT	15	1	0	1	9	20	2	1	0	0	49
VU	4	0	0	0	1	8	0	0	0	0	13
PL	8	0	0	0	3	22	13	2	0	0	48
TC	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Autre	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2
MULTICOLLISION	11	1	0	1	10	37	3	3	1	0	67
TOTAL	39	2	0	2	42	140	23	17	1	3	269
Part de la mortalité	14%	1%	0%	1%	16%	52%	9%	6%	0%	1%	100%

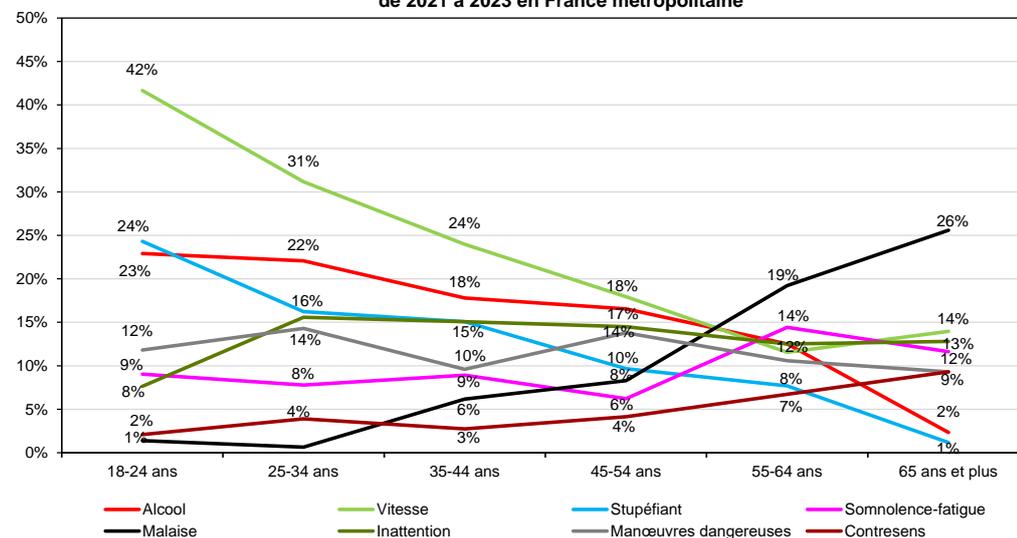
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

Parmi les facteurs recensés chez les présumés responsables d'accidents mortels figurent en premier lieu la vitesse (24 %), l'alcool (17 %) puis l'inattention (13 %). Le facteur « vitesse excessive ou inadaptée » concerne particulièrement les jeunes, et décroît avec l'âge. Il en va de même avec le facteur alcool, qui ne concerne pratiquement plus les plus de 65 ans.

Le facteur stupéfiant est relevé chez 13 % des présumés responsables, diverses manœuvres dangereuses (changement de file, dépassement dangereux, non-respect des distances de sécurité) dans 12 % des cas, la somnolence-fatigue dans 9 % des cas, les malaises 8 % des cas, et le contresens 4 % des cas.

Facteurs d'accidents mortels selon l'âge des présumés responsables sur les autoroutes de 2021 à 2023 en France métropolitaine



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

I.1.b. Les routes hors agglomération

En 2023, 1 877 personnes sont décédées sur les routes hors agglomération. 44 % l'ont été dans un accident sans tiers impliqué (perte de contrôle d'un seul véhicule, sans piéton).

1 057 personnes (soit 56 % de la mortalité sur les routes hors agglomération) sont décédées en véhicule de tourisme ; la moitié d'entre elles (51 %) dans un accident sans tiers impliqué.

Les 653 usagers vulnérables (non carrossés) décédés représentent 35 % de la mortalité sur les routes hors agglomération : 93 piétons, 124 cyclistes, 11 utilisateurs d'EDPm (engin de déplacement personnel motorisé), 425 usagers de deux-roues motorisés.

Nombre de personnes tuées hors agglomération selon le mode de déplacement et l'utilisateur percuté

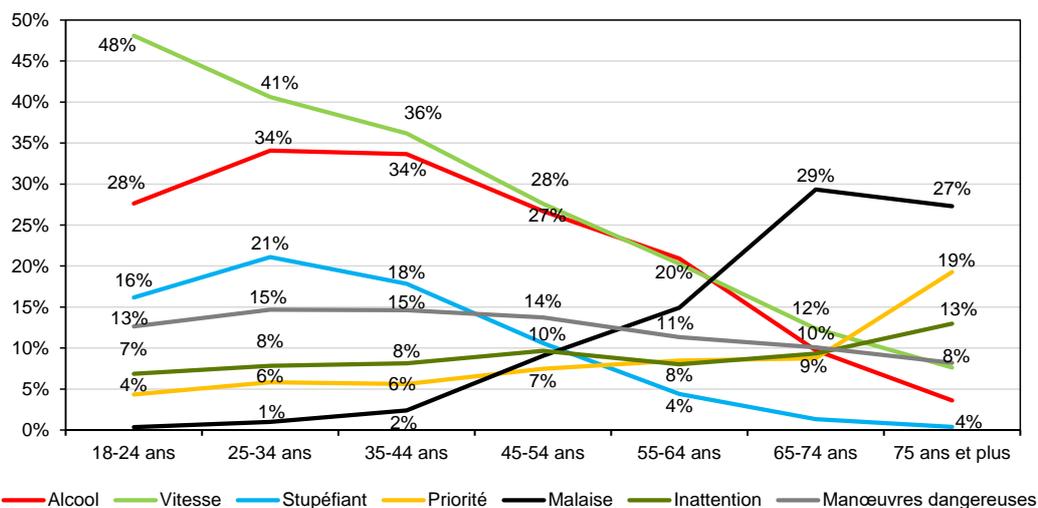
	Piéton	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	53	0	15	125	544	46	14	1	28	826
COLLISION AVEC											
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
EDPm	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moto	2	2	0	1	10	2	0	0	0	0	17
VT	57	39	7	23	144	254	9	0	2	10	545
VU	11	11	2	6	29	40	7	1	0	6	113
PL	11	8	2	4	17	115	20	1	0	2	180
TC	0	0	0	0	3	14	1	0	0	0	18
Autre	7	4	0	3	14	7	5	1	0	1	42
MULTICOLLISION	5	5	0	2	29	81	5	5	0	2	134
TOTAL	93	124	11	54	371	1057	93	22	3	49	1877
Part de la mortalité	5%	7%	1%	3%	20%	56%	5%	1%	0%	3%	100%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

La vitesse est le premier facteur sur les routes hors agglomération avec 31 % des présumés responsables concernés, et même 48 % pour les 18-24 ans. L'alcool est le second facteur avec 24 %, un facteur présent entre 27 % et 34 % pour les présumés responsables âgés de 18 à 54 ans. Les stupéfiants sont cités dans 12 % des cas et les malaises dans 9 % des cas. Ce dernier est 3 fois plus présent chez les 65 ans et plus. De plus, chez les 75 ans et plus le facteur « non-respect des priorités » est cité dans 19 % des cas.

Facteurs d'accidents mortels selon l'âge des présumés responsables sur les routes hors agglomération de 2021 à 2023 en France métropolitaine



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

I.1.c. Les voies en agglomération

En 2023, 1 021 personnes sont décédées en agglomération. 42 % l'ont été dans un accident sans tiers impliqué (perte de contrôle d'un seul véhicule, sans piéton).

Les 672 usagers vulnérables (non carrossés) représentent 66 % de la mortalité en agglomération : 307 piétons, 95 cyclistes, 33 utilisateurs d'EDPm (engin de déplacement personnel motorisé), 237 usagers de deux-roues motorisés.

Nombre de personnes tuées en agglomération selon le mode de déplacement et l'usager percuté

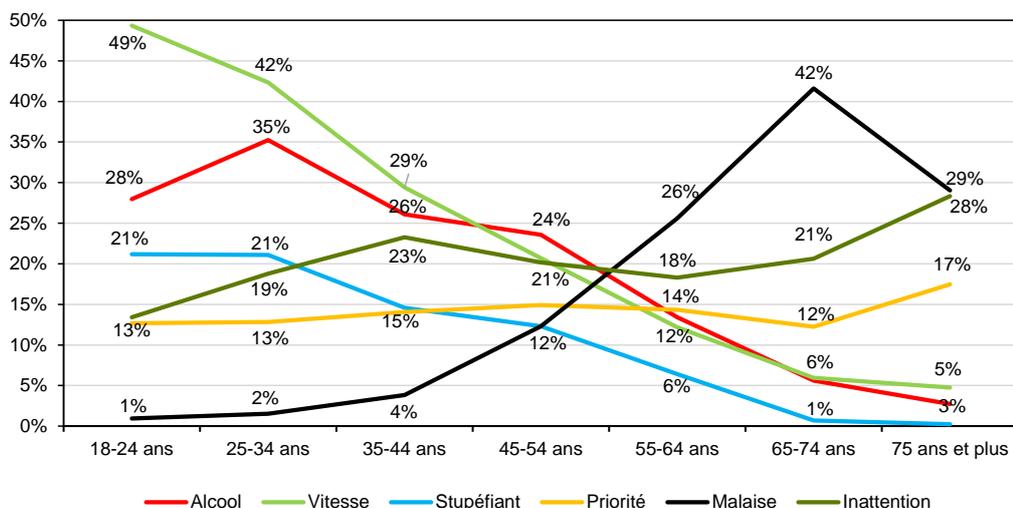
	Piéton	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	1	36	12	21	95	237	6	5	0	13	426
COLLISION AVEC											
Piéton	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	3
Vélo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
EDPm	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
Cyclo	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	4
Moto	11	1	0	0	4	0	0	0	0	1	17
VT	159	37	13	10	72	36	2	0	1	3	333
VU	50	4	2	2	6	4	0	0	0	1	69
PL	37	9	1	4	6	11	0	0	0	0	68
TC	21	2	2	0	1	2	0	0	0	0	28
Autre	20	5	2	0	3	14	0	0	0	0	44
MULTICOLLISION	7	1	0	0	8	9	1	1	0	0	27
TOTAL	307	95	33	39	198	315	9	6	1	18	1021
Part de la mortalité	30%	9%	3%	4%	19%	31%	1%	1%	0%	2%	100%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

En agglomération, la vitesse et l'alcool restent les premiers facteurs (respectivement 26 % et 20 %), facteurs dont la présence baisse avec l'âge. L'inattention, plus spécifique aux déplacements en agglomération, concerne 20 % des présumés responsables, et même 26 % des présumés responsables de 35-44 ans et 28 % de ceux de 75 ans et plus. Le non-respect des priorités est cité dans 14 % des cas, les stupéfiants dans 12 % des cas, jusqu'à 21 % des présumés responsables de 18-34 ans. Les malaises concernent 13 % des présumés responsables : ils touchent les populations les plus âgées ; ce facteur est présent chez 42 % des présumés responsables de 65-74 ans.

Facteurs d'accidents mortels selon l'âge des présumés responsables sur les voies en agglomération de 2021 à 2023 en France métropolitaine



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

I.2. Tendances 2023 selon l'âge et le genre en France métropolitaine

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

1. Les personnes décédées selon l'âge

En 2023, le nombre de tués baisse, mais reste à un niveau **élevé** par rapport aux années précédentes, pour les personnes âgées de **65-74 ans** (- 16 tués par rapport à 2022, + 53 tués par rapport à 2019) et celles de **75-84 ans** (+ 22 par rapport à 2022, + 21 tués par rapport à 2019). Ainsi le nombre de tués par million d'habitants de ces classes d'âge (respectivement 50 et 76 tués par million d'habitants) passe au-dessus de la moyenne (48 tués par million d'habitants).

En revanche, le nombre de jeunes adultes tués (**18-24 ans**), est à son niveau **le plus bas** (hors 2020) jamais enregistré, avec 497 tués (- 52 tués par rapport à 2022 et à 2019).

Le nombre de **25-34 ans** tués est **stable** en 2023 et en baisse par rapport à 2019 (- 51 tués) ainsi que le nombre de personnes tuées âgées de **85 ans ou plus** (stable par rapport à 2022 et - 36 tués par rapport à 2019).

	Tués à 30 jours										Total
	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75-84 ans	85 ans ou +	
2010	111	180	831	704	545	505	351	264	366	135	3 992
2017	93	112	562	571	437	422	382	342	343	184	3 448
2018	76	116	503	511	410	399	391	332	301	209	3 248
2019	61	92	549	516	383	382	412	317	317	215	3 244
2020	62	89	449	399	280	324	295	291	229	123	2 541
2021	85	101	505	398	366	353	366	321	274	175	2 944
2022	59	98	549	463	423	406	387	386	316	180	3 267
2023	49	116	497	465	365	393	395	370	338	179	3 167
Ecart 2023-2022	-10	+18	-52	+2	-58	-13	+8	-16	+22	-1	-100
Evolution 2023-2022	-17%	+18%	-9%	+0%	-14%	-3%	+2%	-4%	+7%	-1%	-3%
Ecart 2023-2019	-12	+24	-52	-51	-18	+11	-17	+53	+21	-36	-77
Evolution 2023-2019	-20%	+26%	-9%	-10%	-5%	+3%	-4%	+17%	+7%	-17%	-2%
Evolution 2010-2023	-56%	-36%	-40%	-34%	-33%	-22%	+13%	+40%	-8%	+33%	-21%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

Pour comprendre la véritable évolution de chaque classe d'âge, il est utile de regarder le taux de mortalité rapportée à la population, ci-dessous en nombre de tués par million d'habitants de chaque classe d'âge. Ainsi, compte-tenu de l'augmentation de la population senior, les variations qui apparaissaient souvent en hausse sont relativisées à la baisse ou en stabilité. Les jeunes et adolescents de moins de 18 ans présentent désormais les taux de mortalité les plus faibles.

En revanche, en 2023, les progrès les plus forts ont été réalisés chez les 18-24 ans (baisse de - 36 % depuis 2010).

En 2023, **48 personnes sont décédées par million d'habitants** en France métropolitaine. Les taux les plus forts, indiquant les classes d'âge les plus à risque de décéder sur les routes sont :

- 91 tués par million d'habitants pour les jeunes de 18-24 ans ;
- **77 tués par million** pour les séniors de **75 ans ou plus** (en particulier 80 tués par million pour les séniors de 85 ans ou plus) ;
- 61 tués par million pour les 25-34 ans ;
- 50 tués par million pour les 65-74 ans.

Tués à 30 jours rapportés à la population											
	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75-84 ans	85 ans ou +	Total
2010	10	36	152	91	62	59	44	53	91	86	64
2017	9	35	108	74	53	49	47	52	87	88	53
2018	7	36	97	66	50	46	48	49	77	98	50
2019	6	29	105	68	47	44	50	45	80	99	50
2020	6	28	85	53	35	37	36	40	57	55	39
2021	8	31	94	53	45	41	44	43	68	78	45
2022	6	30	101	61	52	48	46	52	75	80	50
2023	5	36	91	61	44	46	47	50	76	80	48
Ecart 2023-2022	-1	+5	-10	-0	-8	-1	+1	-2	+1	-0	-2
Evolution 2023-2022	-16%	+18%	-10%	-0%	-15%	-3%	+2%	-4%	+2%	-1%	-3%
Ecart 2023-2019	-6	-28	-105	-68	-47	-44	-50	-45	-80	-99	-50
Evolution 2023-2019	-17%	+24%	-13%	-9%	-6%	+6%	-6%	+10%	-5%	-19%	-4%
Evolution 2023-2010	-54%	-2%	-40%	-33%	-29%	-21%	+6%	-6%	-17%	-7%	-24%

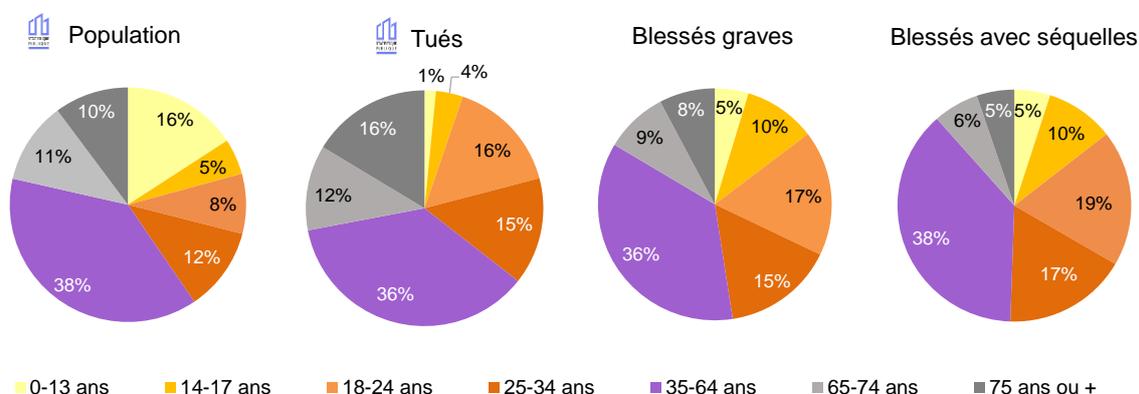
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine
Insee – Population au 1^{er} janvier 2023 (estimation 2024)

2. Les blessés graves selon l'âge

De l'ordre de 16 000 personnes ont été blessées gravement en 2023 d'après la méthode d'estimation ONISR-Université Gustave Eiffel (Registre du Rhône), ce nombre est équivalent à celui de 2022. La tendance 2019-2023 est en baisse de -1,9 %. Les âges en sur-risque ne sont pas les mêmes selon que l'on regarde les personnes décédées sur la route et celles blessées gravement.

Les seniors étant particulièrement vulnérables physiologiquement, ils survivront difficilement à des blessures graves. En revanche, les adolescents décèdent désormais beaucoup moins dans les accidents de la route, mais sont la 2^e classe d'âge la plus à risque d'être blessée gravement.



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023. Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône).
Insee – Population au 1^{er} janvier 2023 (estimation 2024)

En 2023, le nombre de **blessés graves** estimés augmente moins chez les **14-17 ans** (+ 1 % par rapport à 2022 et + 6 % par rapport à 2019), ce qui renforce encore le sur-risque d'être blessé grave observé chez les adolescents. Le nombre de blessés graves de **65 ans ou plus** augmente pour sa part de + 4 %.

En revanche, le nombre de blessés graves baisse le plus chez les moins de 14 ans (- 6 %) et chez les 25-34 ans et les 55-64 ans (respectivement - 3 %).

Blessés graves estimés											
	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75-84 ans	85 ans ou +	Total
2017e	886	1 622	2 842	2 689	2 121	2 241	1 800	1 362	957	367	16 887
2018e	792	1 506	2 717	2 596	1 990	2 142	1 794	1 351	886	329	16 104
2019e	788	1 501	2 806	2 615	1 959	2 163	1 791	1 367	915	344	16 248
2020e	624	1 235	2 315	2 206	1 622	1 734	1 540	1 104	711	247	13 337
2021e	810	1 637	2 889	2 580	1 925	1 991	1 704	1 332	794	282	15 944
2022e	794	1 581	2 739	2 546	1 909	2 015	1 857	1 353	863	299	15 956
2023e	742	1 591	2 787	2 458	1 930	2 004	1 807	1 385	913	319	15 936
Ecart 2023-2022	-51	+10	+49	-89	+21	-12	-50	+32	+50	+20	-20
Evolution 2023-2022	-6%	+1%	+2%	-3%	+1%	-1%	-3%	+2%	+6%	+7%	-0%
Ecart 2023-2019	-46	+90	-19	-157	-29	-159	+16	+18	-2	-25	-312
Evolution 2023-2019	-6%	+6%	-1%	-6%	-1%	-7%	+1%	+1%	-0%	-7%	-2%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

L'indicateur **des blessés graves estimés rapporté à la population** était en 2019 de 250 blessés graves par million d'habitants. En 2020, il chute à 204 blessés graves estimés par million d'habitants. En 2023, l'indicateur est de **242 blessés graves estimés par million d'habitants**.

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

- 512 blessés graves estimés par million d'habitants pour les jeunes de 18-24 ans ;
- 489 blessés graves estimés par million pour les adolescents de 14-17 ans ;
- 324 blessés graves estimés par million pour les 25-34 ans.

Blessés graves estimés rapportés à la population											
	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75-84 ans	85 ans ou +	Total
2017e	81	514	546	348	257	258	222	207	242	176	261
2018e	73	473	523	337	243	245	221	198	225	154	248
2019e	73	467	534	342	242	247	219	194	230	158	250
2020e	58	383	437	291	200	199	187	153	177	111	204
2021e	76	507	538	342	237	231	206	180	196	126	244
2022e	75	488	506	338	233	237	223	182	204	133	243
2023e	71	489	512	324	234	237	216	186	205	142	242
Ecart 2023-2022	-4	+1	+6	-13	+0	-0	-7	+4	+1	+9	-1
Evolution 2023-2022	-6%	+0%	+1%	-4%	+0%	-0%	-3%	+2%	+1%	+7%	-1%
Ecart 2023-2019	-2	+21	-22	-18	-8	-10	-3	-8	-25	-16	-8
Evolution 2023-2019	-3%	+5%	-4%	-5%	-3%	-4%	-1%	-4%	-11%	-10%	-3%

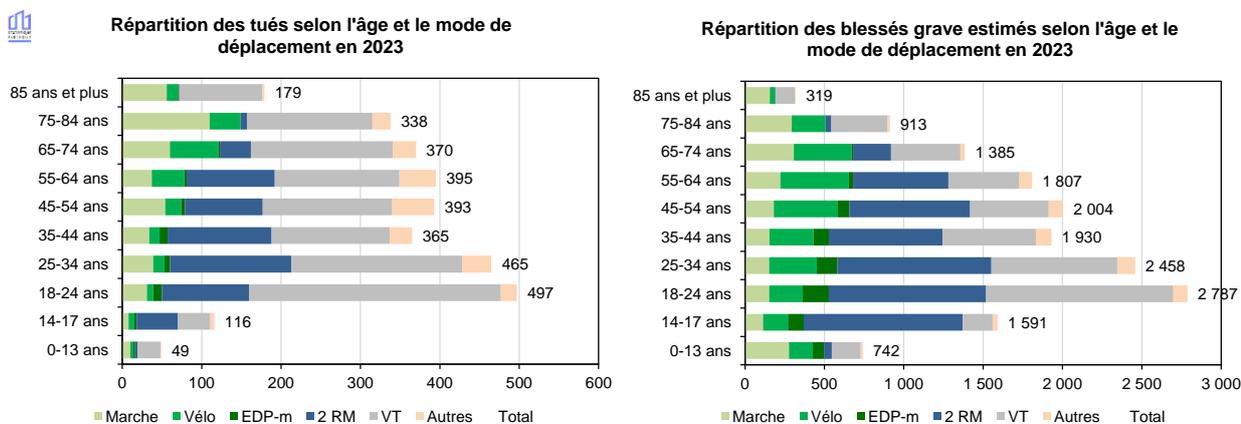
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

Insee – Population au 1^{er} janvier 2023 (estimation 2024)

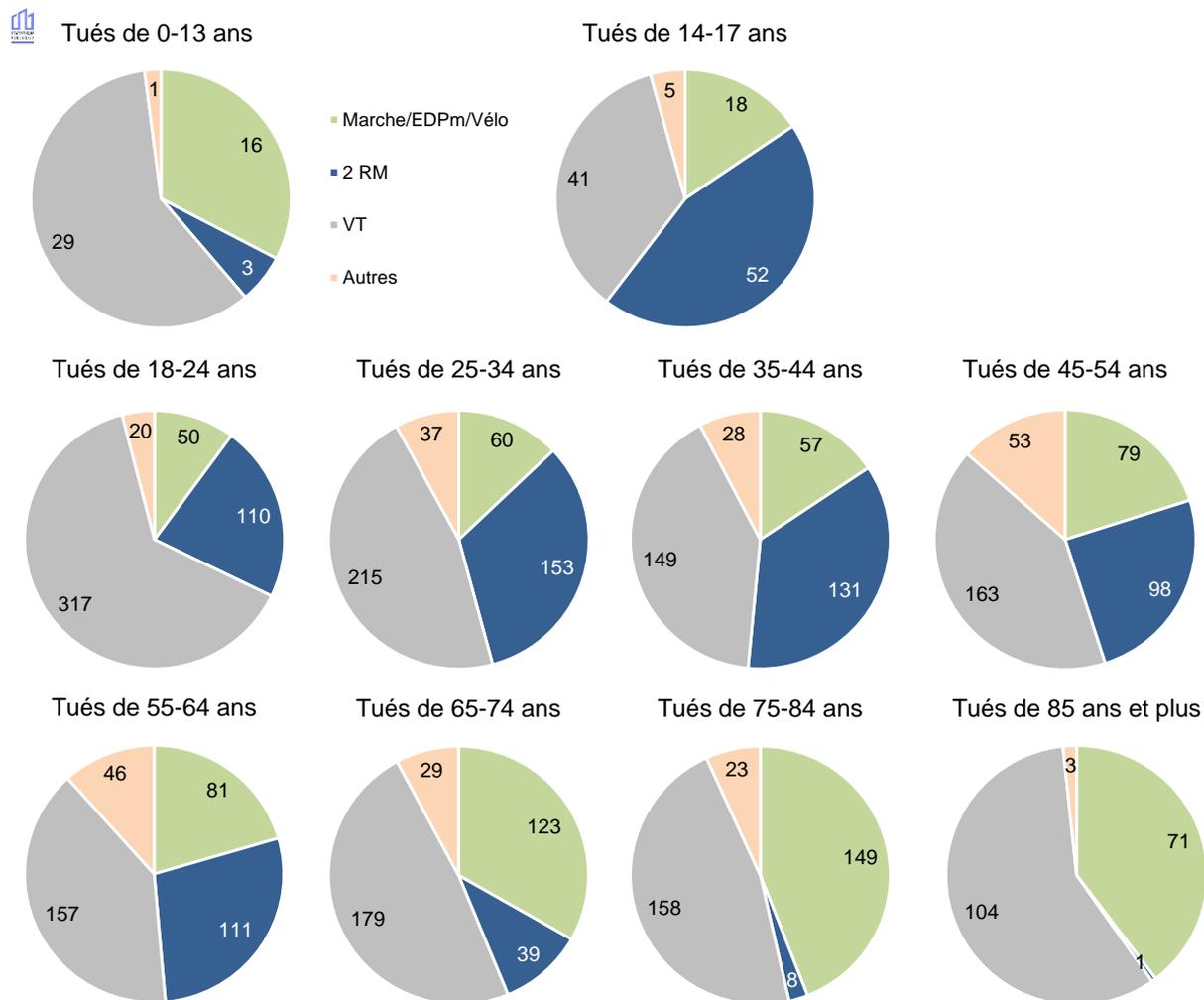
3. Les personnes décédées selon leur mode de déplacement

En 2023, chez les enfants et les seniors, les modes de déplacement sont assez partagés entre modes doux (marche et vélo) et véhicule de tourisme. La mortalité routière en est le reflet. Ensuite, dès 14 ans, la part de la mortalité en 2RM grandit aux dépens des modes doux, dont la part ré-augmente à partir de 55 ans.



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

Nombre de tués par tranche d'âge et mode de déplacement



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

I.2.b. Les spécificités selon le genre

1. Les personnes décédées selon le genre

78 % des personnes décédées dans les accidents de la route en France métropolitaine sont de sexe masculin.

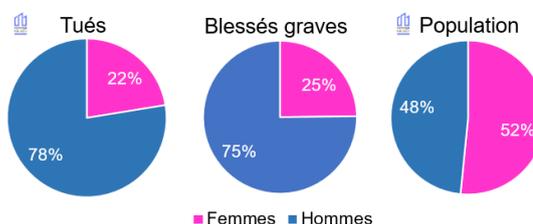
En 2023, le nombre de tués est inférieur de - 3% par rapport à 2022 et de - 2 % par rapport à 2019 (année référence avant pandémie).

Par rapport à 2022, le nombre de tués de sexe masculin baisse de 3,5 % (- 88 tués) alors que le nombre de tués de sexe féminin baisse de 1,7 % (- 12 tués). Ainsi la part des **hommes** dans la mortalité routière se **maintient (77,6 % contre 77,9 % en 2022, 77,3 % en 2019 et 76,7 % en 2018)**.

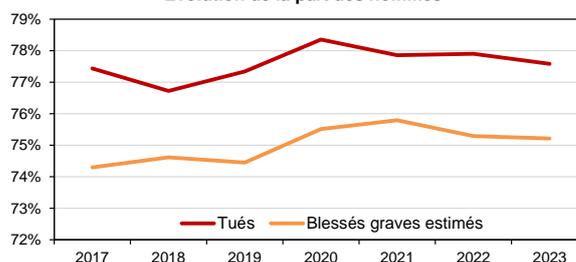
En particulier, certains modes de déplacement au développement fort ont touché plus particulièrement les hommes :

- Par rapport à 2022, 22 hommes tués à vélo en moins, contre 2 femmes tuées en moins ; 9 hommes tués en EDPm de plus contre aucune femmes tuées en plus.
- Par rapport à 2019, 27 hommes tués à vélo de plus, contre 7 femmes tuées en plus ; 28 hommes tués en EDPm de plus, contre 6 femmes tuées en plus.

75 % des blessés graves sont de sexe masculin, un ratio en retrait par rapport à 2020, 2021 et 2022 mais supérieur à 2019.



Evolution de la part des hommes



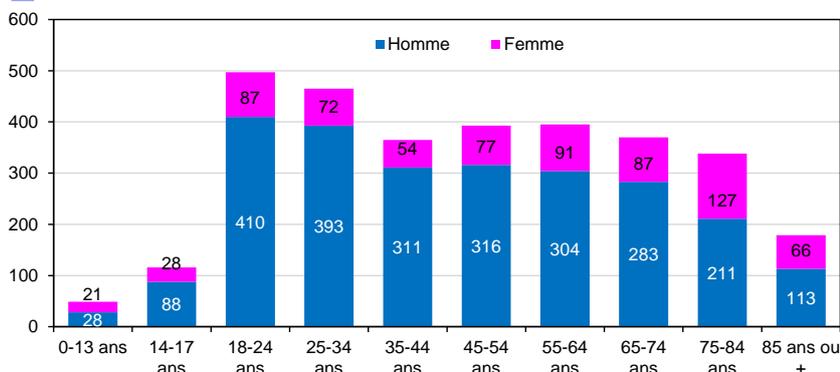
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023. Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône). Insee – Population au 1^{er} janvier 2023 (estimation 2024)

2 457 hommes (dont 28 garçons de moins de 14 ans) et 710 femmes (dont 21 filles de moins de 14 ans) sont décédés sur les routes de France métropolitaine en 2023.

Entre 14 et 74 ans la part des hommes tués est supérieure à 76 % ; à partir de 75 ans, cette part se réduit même si elle reste au-dessus de 60 %.



Répartition des tués par tranche d'âges et sexe en 2023



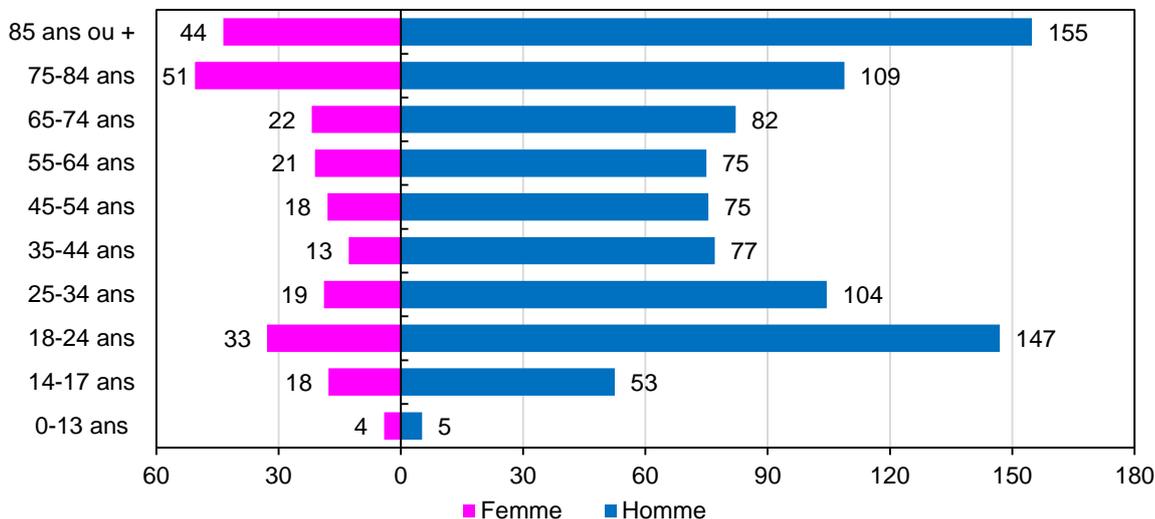
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

Rapporté à la population, le nombre de tués est très élevé chez les hommes de 18-24 ans (147 tués pour 1M/hab.) baisse l'âge avançant puis augmente à partir de 65 ans pour atteindre le maximum chez les 85 ans ou plus (155 tués pour 1M/hab.).

Chez les femmes la tendance est la même avec des ratios jusqu'à 6 fois inférieurs à ceux des hommes chez les 25-44 ans, en revanche le ratio maximal concerne les femmes âgées de 75-84 ans avec 51 femmes tuées pour 1M/hab.

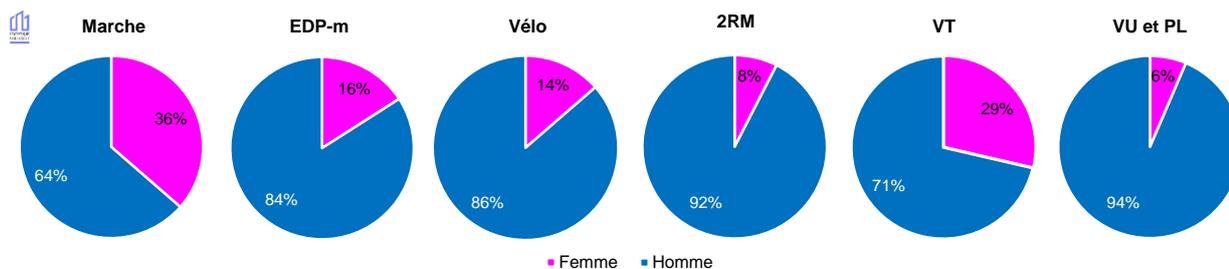


Ratio des tués rapportés à la population par tranche d'âges et sexe en 2023



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine
Insee – Population au 1^{er} janvier 2023 (estimation 2024)

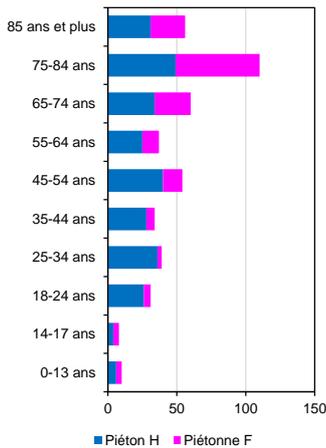
Quel que soit le mode de déplacement, la part de tués hommes est bien supérieure à la part de tués femmes ; mais elle est très variable selon le mode de déplacement. Les hommes représentent 64 % des tués piétons, 84 % des tués en EDPm, 86 % des tués à vélo, 92 % des tués en deux-roues motorisé, 71 % des tués en véhicule de tourisme, et 94 % des tués en véhicule utilitaire ou en poids lourd.



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine



Piétons tués H/F selon l'âge



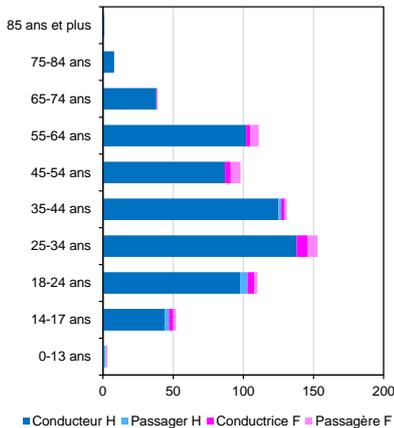
Parmi les 439 piétons tués, 279 sont des hommes, soit 64 %.

Les décès chez les piétons de moins de 55 ans concernent surtout les hommes. Chez les seniors de 65 ans ou plus les décès sont répartis sur les deux sexes, alors même que la pyramide des âges présente plus de femmes que d'hommes. 38 % des piétons tués ont 75 ans ou plus. Parmi ces piétons tués la part d'hommes est plus importante exceptés pour les 74-85 ans où les femmes représentent 55 % des piétons tués.

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine



Conducteurs/passagers H/F tués en 2RM



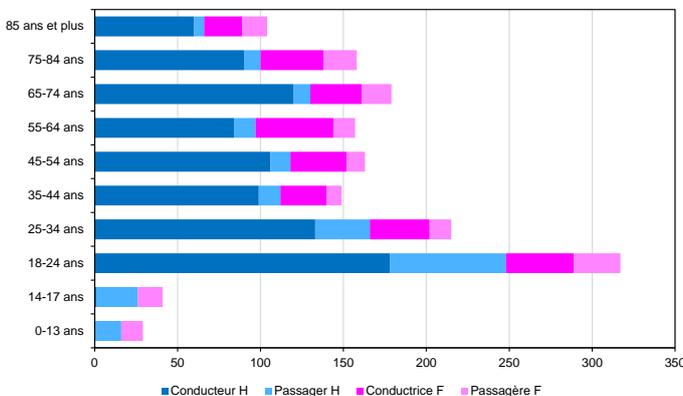
706 usagers de deux-roues motorisés sont décédés en 2023. La majorité des tués sont des hommes conducteurs (91 %), quel que soit l'âge. Mais cette part est plus importante chez les 35-44 ans (95 %) et à partir de 55 ans (92 %), où les conducteurs hommes sont presque les seuls usagers.

Parmi les 525 présumés responsables d'accident mortel en 2RM, 506 sont des hommes, soit 96 %.

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine



Conducteurs/passagers H/F tués en véhicule de tourisme



1 512 automobilistes sont décédés en 2023, dont 1 079 hommes (71 %) et 433 femmes.

Les jeunes de 18-24 ans sont particulièrement touchés (317 tués), en particulier le nombre de conducteurs hommes tués est le plus important, ainsi que le nombre de passagers tués.

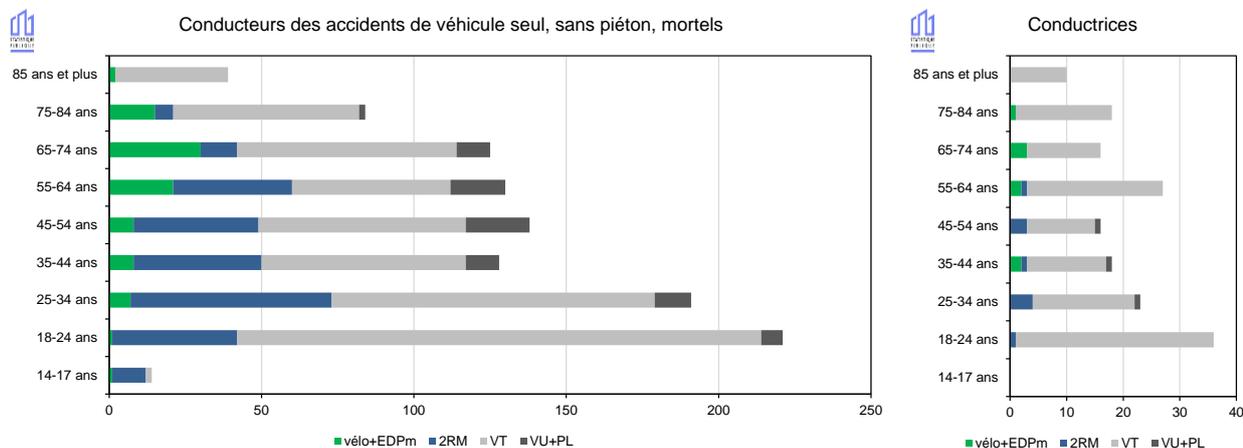
La part de conducteurs hommes tués la plus importante est entre 65 et 74 ans avec 67 % et entre 35 et 44 ans avec 66 % des tués usagers de véhicules de tourisme de cette classe d'âge.

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

2. Les accidents sans tiers impliqué, ou « accidents seuls » (un seul véhicule impliqué, pas de piéton) :

1 234 personnes sont impliquées dans des accidents mortels sans tiers ; notamment 780 automobilistes, 268 usagers de deux-roues motorisés, 85 usagers de véhicules utilitaires ou de poids lourd, 89 cyclistes et 12 EDPm. Ils étaient conducteurs ou passagers d'un véhicule seul impliqué dans l'accident.

Les conducteurs ayant perdu le contrôle de leur véhicule étaient pour 1 070 d'entre eux des hommes (dont 980 sont décédés) et pour 164 des femmes (dont 136 sont décédées).



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

Les pertes de contrôle en 2RM sont réparties sur les différentes tranches d'âge et concernent quasi-exclusivement le sexe masculin.

Les pertes de contrôle en véhicule de tourisme sont beaucoup plus nombreuses chez les 18-24 ans, puis sont assez similaires quelle que soit la tranche d'âge.

Les pertes de contrôle à vélo concernent essentiellement les hommes âgés de 55 ans ou plus, sans doute les plus représentés dans la pratique du vélo-loisir.

I.2.c. Les spécificités selon la responsabilité

1. Les présumés responsables d'accidents mortels

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

En 2023, 3 117 personnes sont présumées responsables d'accidents mortels. Parmi ces personnes, 1 991 sont décédées dans l'accident qu'elles ont causé.

Les 18-34 ans représentent 37 % des présumés responsables d'accidents mortels, les 75 ans et plus 5 % et les 14-17 ans 2 %.

57 % des présumés responsables d'accidents mortels se déplaçaient en véhicule de tourisme, 17 % en 2RM, 13 % en véhicule lourd (VU ou PL), 5 % à pied, 4 % en vélo et 1 % en EDPm.

	Piéton	Vélo	EDP-m	2RM	VT	VU	PL	TC	Autres	NC	Total
0-13 ans	2	3	2								7
14-17 ans	2	2	1	36	4	1			7		53
18-24 ans	17	5	5	84	411	41	7		9	1	580
25-34 ans	26	6	6	122	314	57	22	6	13		572
35-44 ans	17	8	6	93	225	45	44	3	11	1	453
45-54 ans	20	9	4	76	200	40	36	5	9		399
55-64 ans	12	34	3	78	175	30	28	1	13		374
65-74 ans	15	39	1	28	183	14	4		13		297
75-84 ans	24	25		7	168	14			1		239
85 ans +	9	9	1	0	100				2		121
NC				1	12	1	2			6	22
Total	144	140	29	525	1 792	243	143	15	78	8	3 117

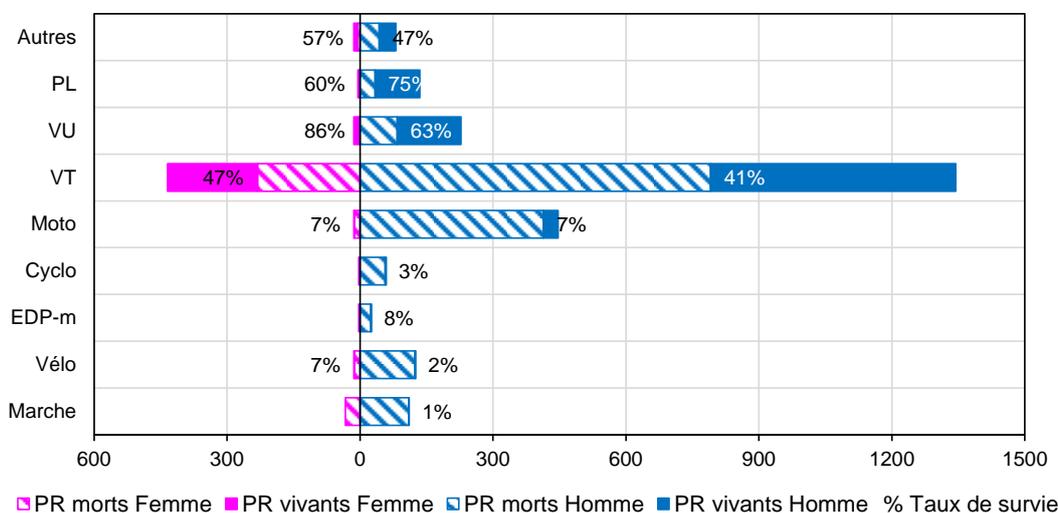
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

Parmi les présumés responsables d'accidents mortels, 2 947 sont des **conducteurs** de véhicule : 2 446 hommes (dont 64 % sont décédés) et 501 femmes (dont 54% sont décédés).

Plus de la moitié des conducteurs présumés responsables sont des conducteurs de VT. Les trois quarts des présumés responsables conducteurs de VT sont des hommes. Cependant seulement 41 % des PR hommes conducteurs de VT survivent à l'accident, contre 47 % des PR femmes conductrices de VT.

Répartition des conducteurs présumés responsables d'accidents mortels vivants ou morts par mode de déplacement et par sexe en 2023



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

2. Les personnes décédées non responsables

3 117 personnes sont identifiées comme présumées responsables d'accidents mortels. 1 991 sont décédées dans l'accident qu'elles ont causé : pour 1 113 de ces présumés responsables décédés, il s'agit d'un accident de véhicule seul (sans piéton) et pour 878 de ces PR décédés, l'accident a impliqué un autre véhicule ou un piéton.

1176 personnes non responsables sont décédées dont 127 alors que le présumé responsable est également décédé et 1 038 alors que leur PR est vivant. Dans le cas de 11 décès, aucun PR n'a été identifié précisément dans l'accident.

	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	8	1	0	0	0	0	3	0	29	0	0	0	0	0	1	1	33	42
14-17 ans	6	5	1	1	1	14	5	0	40	0	0	0	0	1	1	21	48	75
18-24 ans	14	4	0	6	1	30	6	17	98	1	0	0	0	1	1	59	106	179
25-34 ans	13	8	0	1	0	29	7	13	45	3	1	0	0	1	2	55	55	123
35-44 ans	17	5	0	4	0	43	4	20	21	5	2	1	2	1	0	79	29	125
45-54 ans	34	11	0	2	0	22	7	20	23	5	5	1	1	2	1	63	37	134
55-64 ans	25	8	0	0	0	29	6	19	26	2	4	2	1	1	1	61	38	124
65-74 ans	45	22	0	1	0	10	1	17	28	1	0	0	0	5	1	56	30	131
75-84 ans	87	14	0	0	0	1	0	15	30	2	7	0	0	2	3	34	40	161
85 ans +	47	5	0	0	0	1	0	6	21	0	1	0	0	0	1	12	23	82
Total	296	83	1	15	2	179	39	127	361	19	20	4	4	14	12	441	443	1 176

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

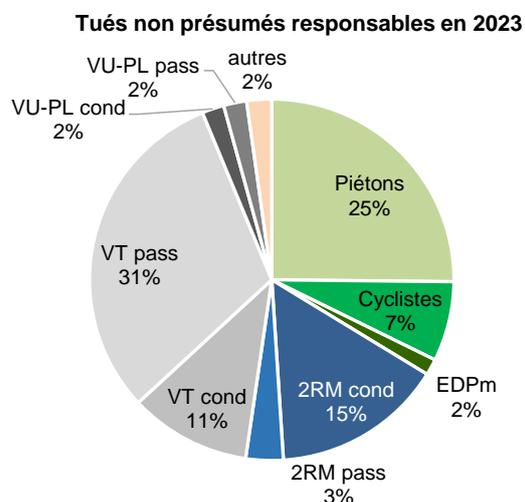
Ainsi, parmi les 3 167 personnes décédées en 2023, 63 % étaient présumées responsables de leur accident, 4 % étaient victimes non responsables mais le PR n'a pas survécu, et 33 % étaient victimes non responsables alors que leur PR a survécu à l'accident.

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

- 25 % de piétons
- 7 % de cyclistes,
- 2 % d'EDPm
- 15 % de conducteurs 2RM et 3 % de passagers 2RM
- 11 % de conducteurs de VT et 31 % de passagers de VT
- 2 % de conducteurs de VU ou PL, 2 % de passagers de VU ou PL.

Ainsi, 25 % sont piétons, 37,5 % sont conducteurs de véhicules et 37,5 % sont passagers.

52 % sont des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, EDPm, 2RM).

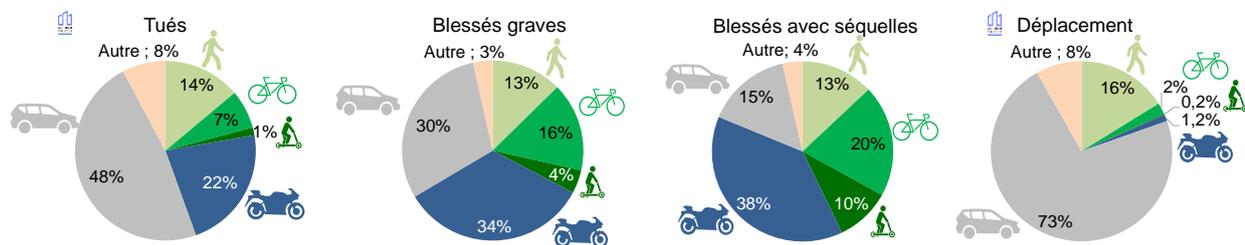


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023. Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

I.3. Tendances 2023 selon le mode de déplacement en France métropolitaine

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

Les occupants de voiture représentent depuis l'année 2020 moins de la moitié des personnes tuées (48 %).



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023. Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône) ; SDES-Enquête Mobilités des Personnes 2019

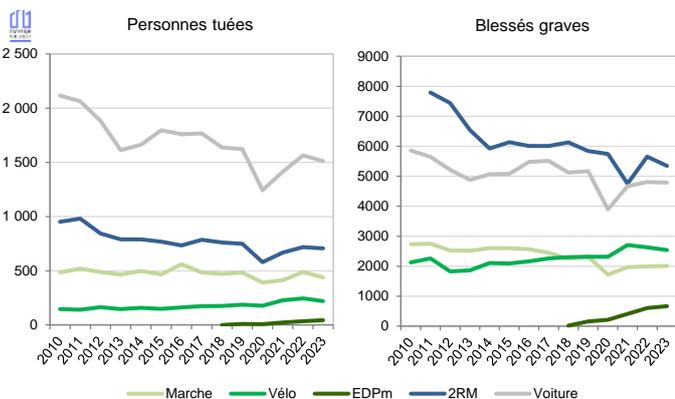
La part des usagers de deux-roues motorisés dans l'accidentalité reste stable : ces derniers représentent 22 % des personnes tuées, 34 % des blessés graves et même 38 % des blessés qui auront des séquelles encore un an après l'accident, alors que le deux-roues motorisé représente moins de 2 % du trafic motorisé.

La part des cyclistes et utilisateurs d'EDPm dans l'accidentalité augmente : ces usagers représentent 8 % de la mortalité et 20 % des blessés graves.

Un bilan de la mortalité 2023 en baisse par rapport à 2022 (- 3 %) et 2019 (- 2 %)

La baisse est liée en grande partie à la diminution de la mortalité des usagers de VT (- 53 tués par rapport à 2022, - 110 tués par rapport à 2019) et des tués à pieds (- 49 tués par rapport à 2022, - 44 tués par rapport à 2019).

Cette baisse est ralentie par la hausse du nombre de tués occupants des véhicules utilitaires (+ 21 tués par rapport à 2022, + 27 tués par rapport à 2019), des cyclistes et des usagers d'EDPm (resp. + 34 tués par rapport à 2019).



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023. Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE

	Tués à 30 jours										
	Marche	Vélo	EDP-m	2RM	VT	VU	PL	TC	Voiturette	Autre	Total
2010	485	147		952	2 117	146	65	4	30	46	3 992
2017	484	173		786	1 767	99	51	14	27	47	3 448
2018	471	175	0	760	1 637	92	44	3	26	40	3 248
2019	483	187	10	749	1 622	98	36	4	17	38	3 244
2020	391	178	7	579	1 243	59	33	3	18	30	2 541
2021	414	227	24	668	1 414	103	44	4	14	32	2 944
2022	488	245	35	718	1 565	104	48	1	27	36	3 267
2023	439	221	44	706	1 512	125	45	5	23	47	3 167
Ecart 2023-2022	-49	-24	+9	-12	-53	+21	-3	+4	-4	+11	-100
Evolution 2023-2022	-10%	-10%	+26%	-2%	-3%	+20%	-6%	+400%	-15%	+31%	-3%
Ecart 2023-2019	-44	+34	+34	-43	-110	+27	+9	+1	+6	+9	-77
Evolution 2023-2019	-9%	+18%	+340%	-6%	-7%	+28%	+25%	+25%	+35%	+24%	-2%
Evolution 2010-2022	-9%	+50%	-	-26%	-29%	-14%	-31%	+25%	-23%	+2%	-21%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023. Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

Comparée à 2019, la tendance des blessés graves estimés suit celle de la mortalité pour tous les modes de déplacement. Comparée à 2022, la tendance des blessés graves estimés est stable, à l'exception des blessés graves estimés en EDPm dont le nombre augmente.

	Blessés graves estimés						Total
	Marche	Vélo	EDP-m	2RM	VT	Autre	
2017e	2 446	2 259		6 131	5 511	539	16 887
2018e	2 253	2 302	20	5 844	5 120	565	16 104
2019e	2 315	2 314	158	5 742	5 173	547	16 248
2020e	1 720	2 314	211	4 751	3 898	443	13 337
2021e	1 967	2 709	413	5 653	4 670	531	15 944
2022e	1 996	2 628	604	5 346	4 807	576	15 956
2023e	2 006	2 543	671	5 367	4 791	558	15 936
Ecart 2023-2022	+10	-85	+68	+21	-16	-18	-20
Evolution 2023-2022	+0%	-3%	+11%	+0%	-0%	-3%	-0%
Ecart 2023-2019	-308	+229	+513	-375	-382	+11	-312
Evolution 2023-2019	-13%	+10%	+325%	-7%	-7%	+2%	-2%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

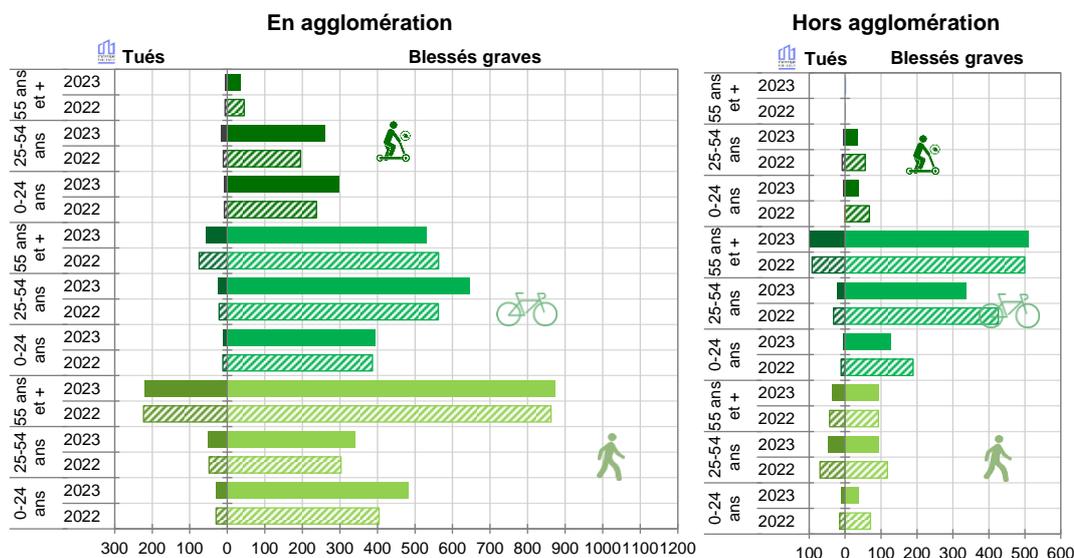
L'accidentalité des modes doux :

Le nombre estimé de cyclistes blessés graves est plus important en agglomération, notamment pour les 25-54 ans ; le nombre de cyclistes tués est plus important hors agglomération, surtout pour les 55 ans et plus, dont la mortalité augmente en 2023 avec 96 tués, soit + 30 tués par rapport à 2019.

En 2023, on a dénombré 44 utilisateurs d'engins de déplacement personnel motorisés (EDPm) tués (34 de plus qu'en 2019), et le nombre de blessés estimés (aux 3/4 en agglomération) est passé de 158 à 671, soit 4 fois plus. On estime donc qu'il y a 3 fois plus de blessés graves à vélo que de blessés graves en EDPm. Par ailleurs, le nombre de blessés graves en EDPm hors agglomération a été multiplié par 10 depuis 2019 alors que ce mode de déplacement n'y est pas autorisé en général.

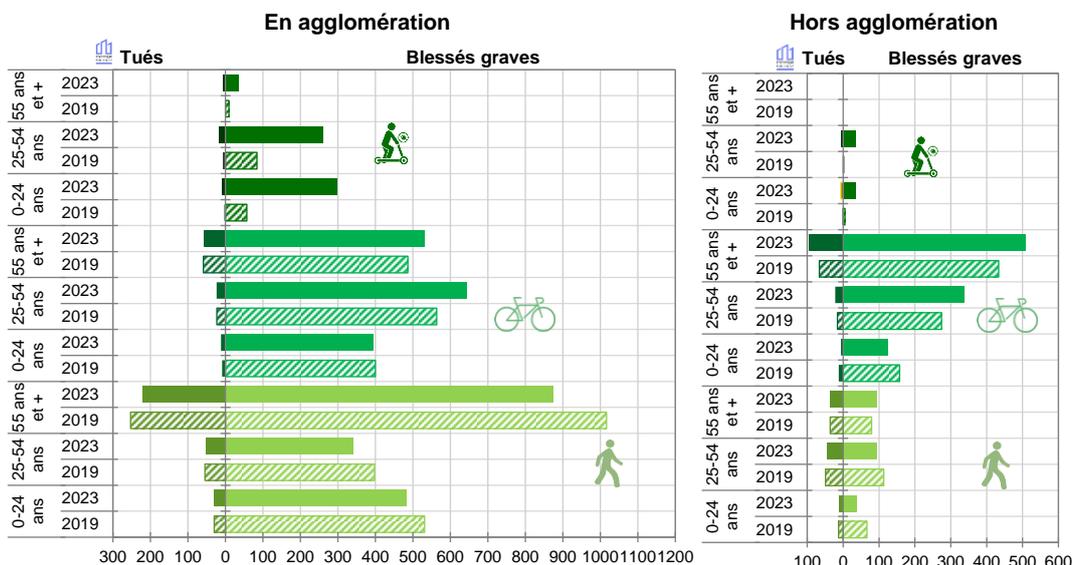
En agglomération, le nombre de blessés graves piétons est beaucoup plus important que hors agglomération, il baisse en 2023 quelle que soit la tranche d'âge ; mais plus fortement chez les 25-54 ans. Cette baisse s'observe également sur le nombre de tués en agglomération et sur les routes hors agglomération.

Le nombre de piétons tués est, proportionnellement au nombre de blessés graves, plus élevé (1 tué pour 2 blessés graves) hors agglomération qu'en agglomération (1 tué pour 5 blessés graves).



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône)

I.3.a. La marche

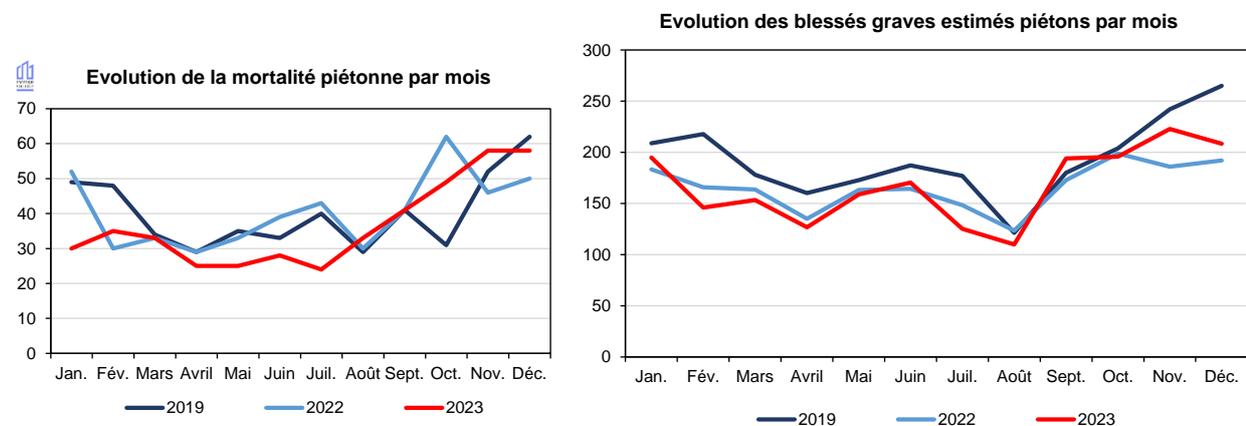
439 piétons sont décédés en 2023, et de l'ordre de 2 000 blessés gravement. 51 % des piétons tués sont âgés de 65 ans ou plus.

70 % des piétons tués l'ont été en agglomération (307 piétons tués, dont 35 % contre un véhicule lourd et 52 % contre un VT), où la mortalité des piétons repart à la hausse depuis 2020. Cette hausse par rapport à 2022, est présente surtout chez les 75-84 ans du lundi au vendredi et chez les 18-34 ans le mercredi et le samedi.

21 % des piétons tués l'ont été sur les routes hors agglomération (93 piétons tués, dont 25 % contre un véhicule lourd). Sur ces routes la mortalité des piétons diminue fortement par rapport à 2022, principalement pour les 25-44 ans et plus fortement le mercredi et le dimanche quelle que soit la classe d'âge.

9 % des piétons tués l'ont été sur autoroute (39 piétons tués, dont 18 dans un choc contre un véhicule utilitaire ou un poids lourd), où la mortalité des piétons diminue tous les jours de la semaine à l'exception du mercredi où elle augmente.

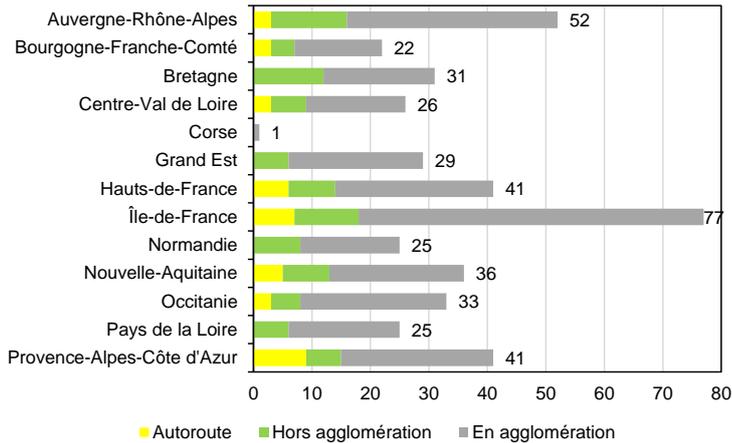
La mortalité piétonne est marquée par une hausse progressive durant l'automne où la météo était clémente et par le passage à l'heure d'hiver, entraînant une moins bonne visibilité des piétons sur la fin de journée.



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône)



Nombre de tués à pied selon le milieu routier par région en 2023



Le nombre de tués à pied le plus important est en Île-de-France, région très urbanisée, 8 tués sur 10 en agglomération.

Avec 7 sur 10, cette part de tués à pied en agglomération est également très élevée dans la région du Grand Est, en Occitanie et dans les Pays de la Loire, des régions cependant moins urbanisées.

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

I.3.b. Le vélo

221 cyclistes (dont 191 hommes) sont décédés en 2023, et de l'ordre de 2 500 blessés gravement.

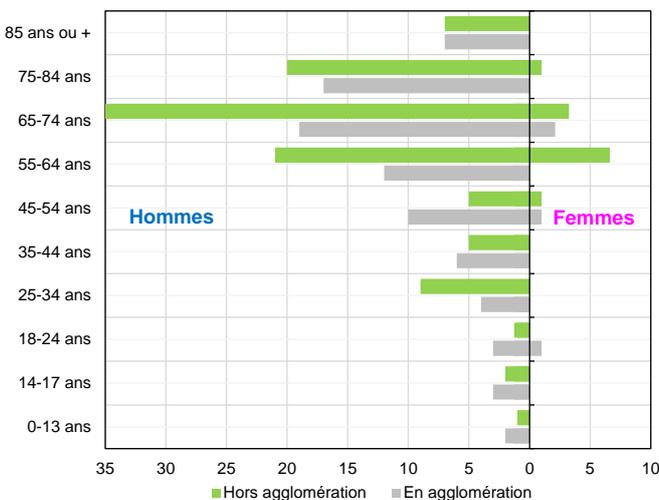
52 % des cyclistes tués sont âgés de 65 ans ou plus.

Quel que soit le réseau routier, l'accidentalité cycliste baisse par rapport à 2022 mais augmente par rapport à 2019. Il est intéressant de la rapprocher de l'évolution de la pratique cycliste telle que mesurée par l'association Vélo et Territoires (Plateforme nationale des fréquentations) dans leur bulletin « Fréquentations vélo en France n°8 du 12/01/2024 ».

En agglomération, le nombre de tués à vélo s'élève en 2023 à 95 tués, soit - 13 % par rapport à 2022 et + 4 % par rapport à 2019 (respectivement une diminution et une augmentation des 65 ans et plus). Le nombre de blessés graves estimés suit les mêmes tendances que la mortalité (respectivement - 4 % par rapport à 2022 et + 8 % par rapport à 2019). Par rapport à 2022, la pratique cycliste augmente en milieu urbain (+ 6 %) et stagne en milieu périurbain selon Vélo et Territoires.



Répartition des tués à vélo selon le milieu routier et par sexe en 2023



Hors agglomération, le nombre de tués à vélo s'élève en 2023 à 124 tués, soit - 8 % par rapport à 2022 et + 32 % par rapport à 2019. Cette hausse est plus soutenue le mercredi chez les 55-74 ans. Le nombre de blessés graves estimés baisse de - 3 % par rapport à 2022 et augmente de + 8 % par rapport à 2019.

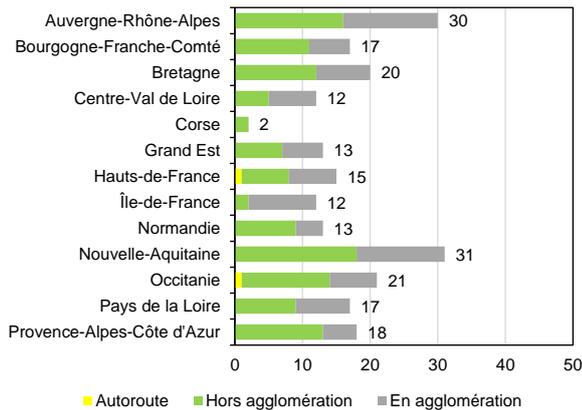
Par rapport à 2022, la pratique cycliste stagne en milieu rural.

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

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

Nombre de tués à vélo selon le milieu routier par région en 2023



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

Ensuite viennent plusieurs régions avec une très forte part de cyclistes tués hors agglomération : les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur (72 %), Normandie (69 %), Bourgogne-Franche-Comté (65 %) et Occitanie (62 %).

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

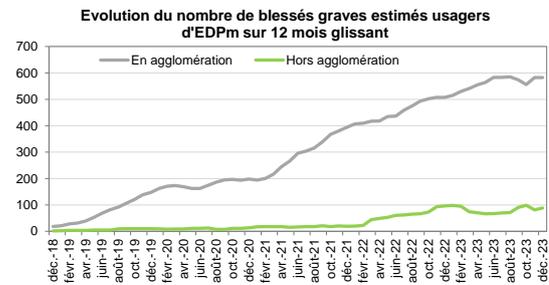
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

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

44 utilisateurs d'EDPm sont décédés en 2023 (33 en agglomération et 11 hors agglomération), et de l'ordre de près de 700 blessés gravement.

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

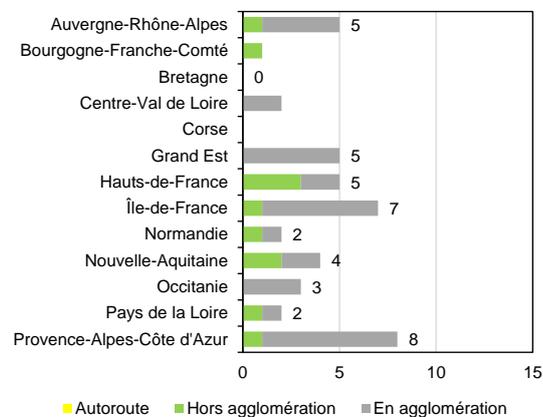
Le nombre de blessés graves estimés des utilisateurs d'EDPm ne cesse de croître depuis 2019, cette augmentation s'est même accélérée depuis début 2021 et se maintient en 2023. Cette augmentation est présente essentiellement en agglomération, cependant hors agglomération l'augmentation qui s'était accentuée en 2022, se stabilise au cours de l'année 2023.



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

Nombre de tués en EDPm selon le milieu routier par région en 2023



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

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

I.3.d. Le deux-roues motorisé

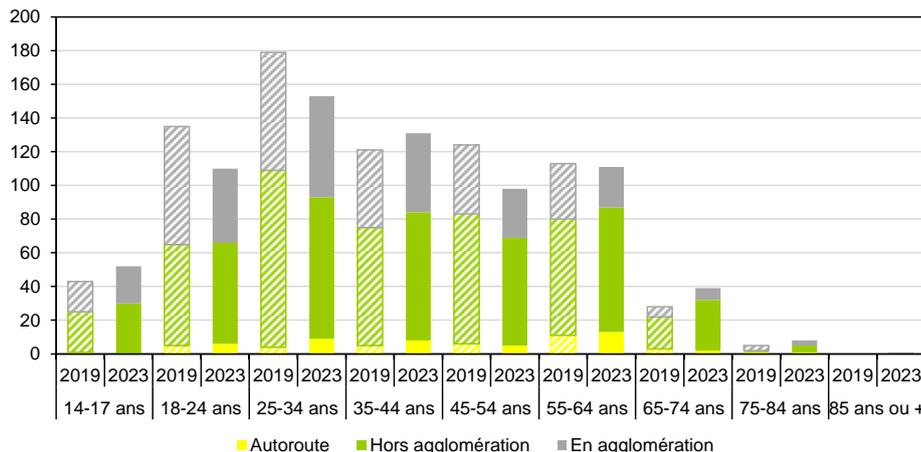
706 usagers de deux-roues motorisés (2RM) sont décédés en 2023 (611 motocyclistes et 95 cyclomotoristes), et de l'ordre de 5 400 blessés gravement.

En 2023, la mortalité des usagers de 2RM baisse de - 6 % par rapport à 2019. Cette baisse est portée par la baisse de la mortalité 2RM en agglomération (237 tués, en baisse de - 17 %), ciblée sur les 18-34 ans et les 45-64 ans.

425 usagers de deux-roues motorisés sont décédés sur les routes hors agglomération (60 % des tués en 2RM), un bilan légèrement supérieur à 2019, surtout chez les 65-74 ans (+ 11 tués), et le dimanche quelle que soit la classe d'âge. En revanche la mortalité des usagers en 2RM de 25-34 ans, habituellement très élevée, baisse (- 21 tués).



Répartition du nombre de tués en 2RM selon le milieu routier par tranche d'âge en 2019 et 2023

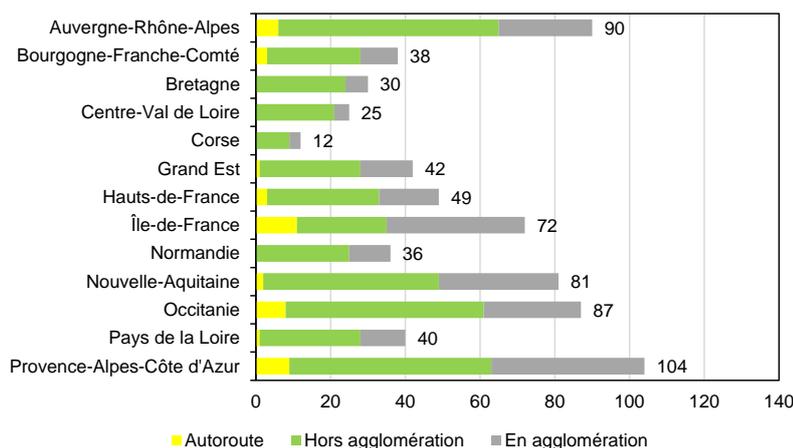


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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



Nombre de tués en 2RM selon le milieu routier par région en 2023



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

Le nombre de tués en 2RM le plus important est en Provence-Alpes-Côte d'Azur, dont 52 % hors agglomération.

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

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

I.3.e. Le véhicule de tourisme

1 512 occupants de véhicule de tourisme sont décédés en 2023, et de l'ordre de 4 800 blessés gravement.

En 2023, la mortalité des occupants de voiture baisse de - 3 % par rapport à 2022 sur tous les réseaux routiers, notamment chez les 18-44, à l'exception elle augmente chez les 55-64 ans et les plus de 85 ans. La mortalité baisse de - 7 % par rapport à 2019, principalement chez les 25-44 ans.

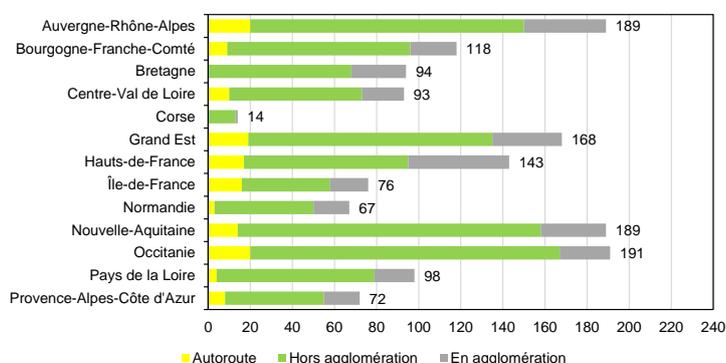
En agglomération, la mortalité baisse par rapport à 2022 et augmente par rapport à 2019, notamment chez les 55 ans et plus, et pour certains jours de la semaine (jeudi, vendredi et dimanche) quelle que soit la classe d'âge.

Sur les routes hors agglomération, hors autoroutes, la mortalité en VT, continue de baisser en 2023, notamment chez les 18-24 ans, les 35-44 ans et les plus de 75 ans.

Sur autoroute, le nombre de tués baisse par rapport à 2022 quel que soit l'âge, en particulier le mardi, le samedi et le dimanche. Par rapport à 2019, la mortalité est stable mais marque une hausse pour les 45-64 ans, et certains jours de la semaine (lundi et vendredi) quelle que soit la classe d'âge.



Nombre de tués en VT selon le milieu routier par région en 2023



La moitié de la mortalité en VT est portée par 4 régions :

Occitanie, Nouvelle-Aquitaine, Auvergne-Rhône-Alpes et Grand Est pour lesquelles la part de la mortalité sur les routes hors agglomération est comprise entre 70 % et 80 %.

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

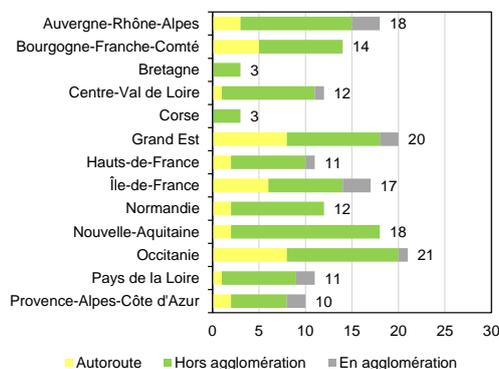
I.3.f. Les véhicules utilitaires et poids lourds

En 2023, le nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un véhicule utilitaire (VU) ou un poids lourd (PL) est de 688 (dont 518 hors du VU ou du PL), soit 22 % de la mortalité routière.

Parmi ces tués, 170 étaient dans un VU ou un PL dont 68 % sur les routes hors agglomération.



Nombre de tués en VU ou PL selon le milieu routier par région en 2023



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

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

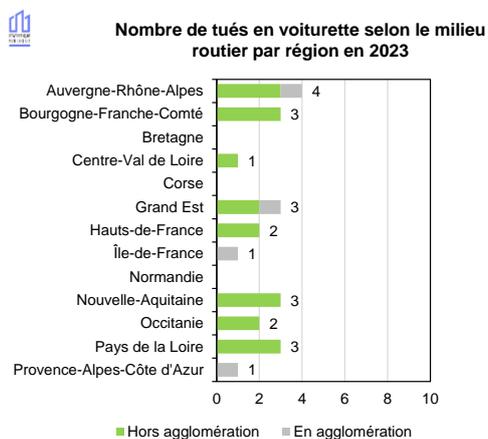
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

I.3.g. Les voiturettes

En 2023, 456 accidents ont impliqué une voiturette (ou voiture sans permis), 25 personnes sont décédées, dont 23 usagers de voiturette. Parmi ces usagers de voiturette tués, 7 le sont dans des accidents sans tiers.

Plus de 80 % des usagers de voiturette sont décédés sur les routes hors agglomération.

2 adolescents âgés entre 14 et 17 ans ont été tués en voiturette.



La mortalité en voiturette est répartie sur 10 régions.

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

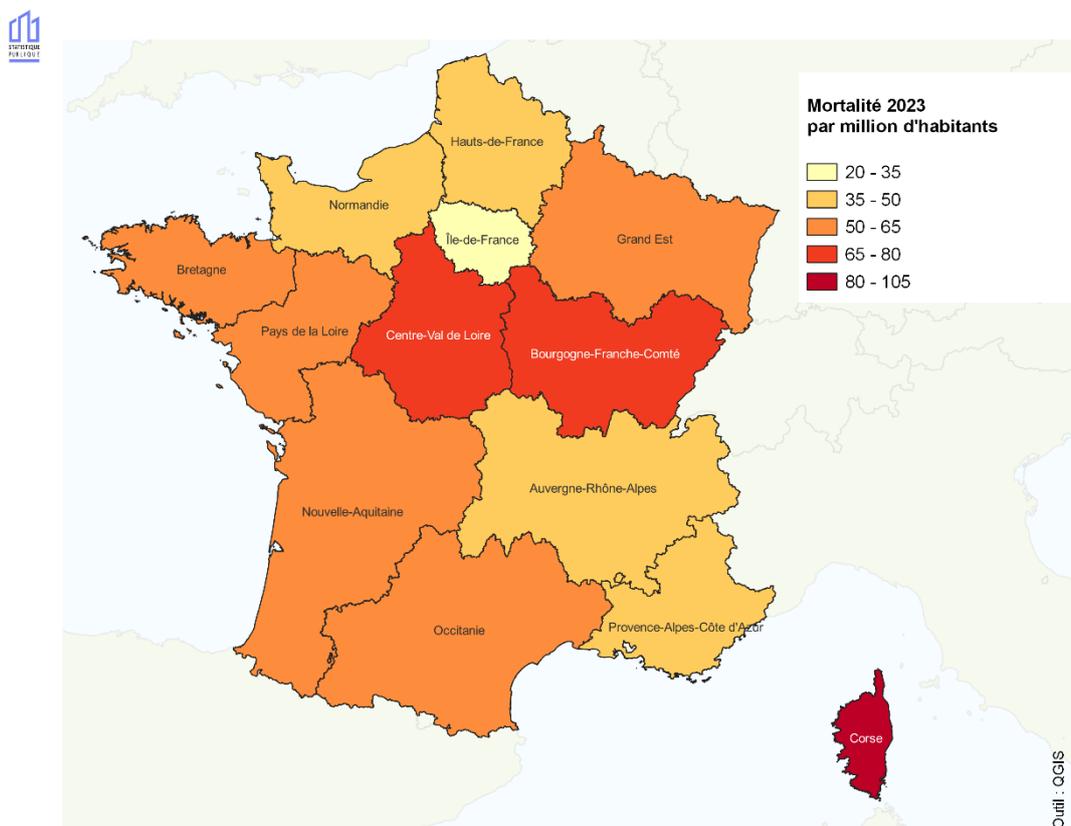
I.4. Tendances 2023 selon les territoires

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

I.4.a. Indicateurs régionaux

En 2023, en France métropolitaine, on compte 48 tués pour 1 million d'habitants. En dehors de la région Île-de-France qui compte 22 tués pour un million d'habitants, 7 régions ont un nombre de tués rapportés à la population équivalent à la moyenne métropolitaine (entre 45 et 53 tués/Mhab.).

Les régions de Centre-Val-de-Loire, Bourgogne-Franche-Comté et de Corse ont le ratio de tués le plus élevé (avec respectivement 67, 78 et 91 tués/Mhab.).

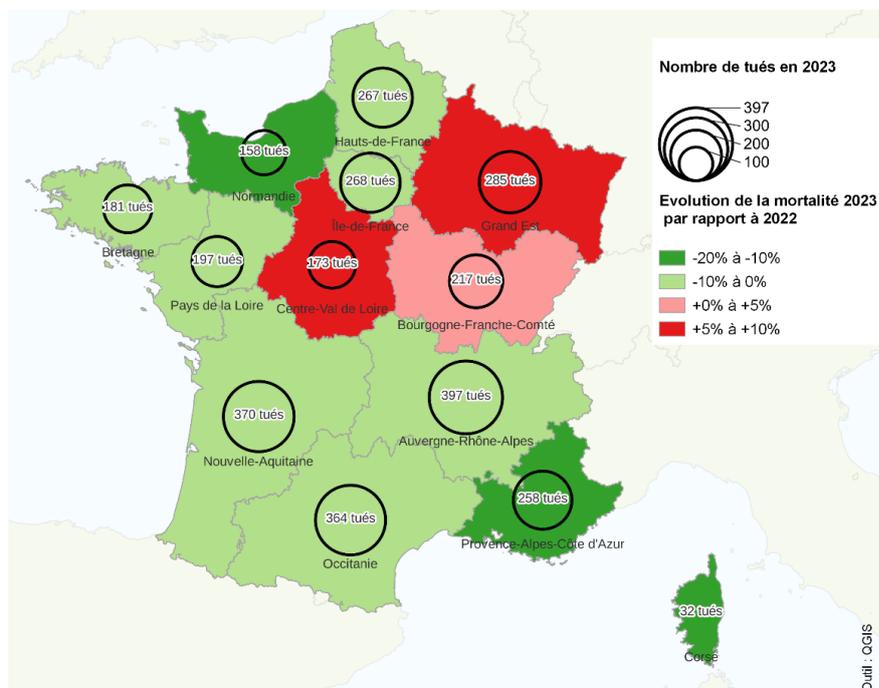


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine
Insee – Population au 1^{er} janvier 2023 (estimation 2024)

En France métropolitaine en 2023, 100 personnes de moins sont décédées sur les routes par rapport à l'année 2022. En région, les baisses les plus notables sont relevées en Provence-Alpes-Côte d'Azur (42 tués de moins), en Normandie (34 tués de moins), Auvergne-Rhône-Alpes (20 tués de moins), en Ile-de-France (13 tués de moins), et en Occitanie (12 tués de moins).

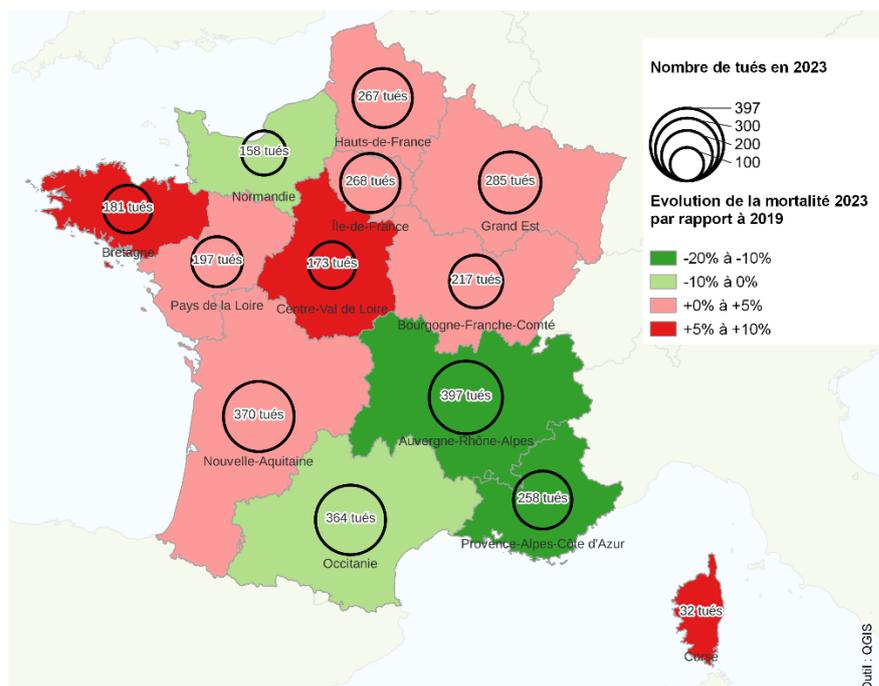
Les augmentations les plus fortes concernent la région Grand-Est (21 tués de plus) et le Centre-Val-de-Loire (15 tués de plus).

Evolution de la mortalité par région entre 2022 et 2023



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

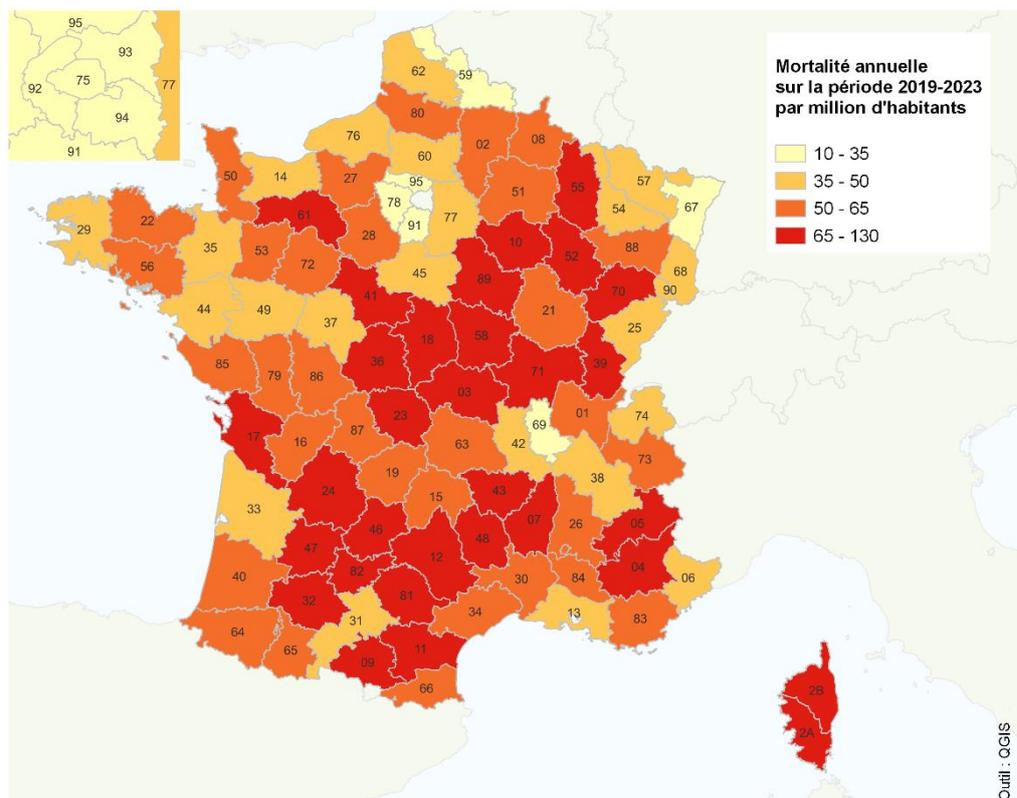
Evolution de la mortalité par région entre 2019 et 2023



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

I.4.b. Indicateurs départementaux

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

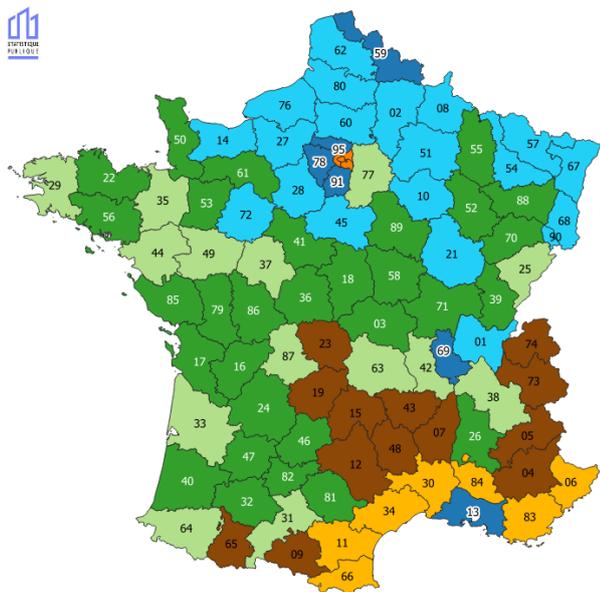


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine
Insee – Population au 1^{er} janvier 2023 (estimation 2024)

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

I.4.c. Indicateurs locaux de sécurité routière

Typologie des départements en France métropolitaine



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



Famille ILSR	Personnes tués/Mhab. 2019-2023
1-De montagne	65
2-Ruraux peu denses	69
3-Méditerranéens	58
4-Monopolarisés	43
5-Multipolarisés	46
6-A très forte densité	32
7-Paris et Petite Couronne	16
France métropolitaine	46

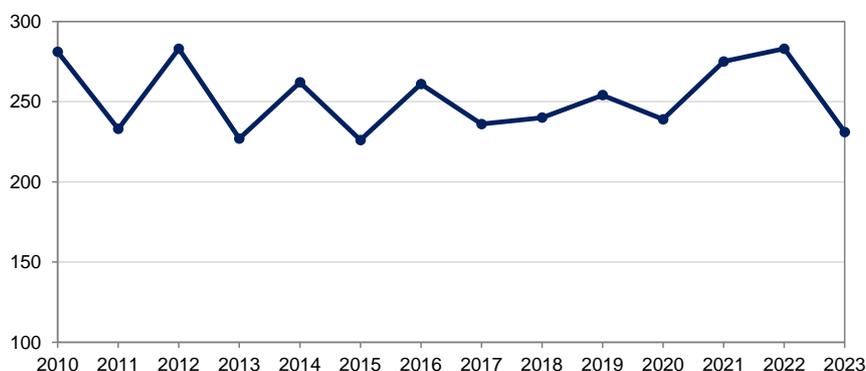
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine
Insee – Population au 1^{er} janvier 2023 (estimation 2024)

II. Bilan de l'accidentalité outre-mer

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

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

Evolution de la mortalité routière annuelle outre-mer



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

231 personnes sont décédées sur les routes des territoires outre-mer en 2023, 135 dans les départements d'outre-mer et 96 dans les collectivités d'outre-mer ou en Nouvelle-Calédonie. C'est une baisse de - 18 % par rapport à 2022 (soit 52 tués de moins) et une baisse de - 9 % (soit 23 tués de moins) par rapport à 2019 (année de référence).

	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
2010	2 853	281	3 706
2019	2 824	254	3 675
2021	2 978	275	3 769
2022	2 922	283	3 811
2023	3 181	231	4 200
Ecart 2023-2022	+259	-52	+389
Evolution 2023-2022	+9%	-18%	+10%
Ecart 2023-2019	+357	-23	+525
Evolution 2023-2019	+13%	-9%	+14%
Evolution 2023-2010	+11%	-18%	+13%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

La mortalité en **deux-roues motorisé** baisse en 2023 par rapport à 2022 avec 72 usagers tués, soit un peu moins du tiers de la mortalité routière outre-mer. Le **non-port du casque** concerne un décès sur quatre en deux-roues motorisé.

La mortalité **automobiliste** représente plus du tiers de la mortalité routière outre-mer avec 84 décès. La **ceinture de sécurité** est un enjeu majeur dans les territoires d'outre-mer, où la moitié des personnes décédées en véhicule de tourisme, utilitaire ou poids lourd, ne portaient pas la ceinture.

La mortalité **piétonne**, avec 39 piétons tués, baisse en 2023 par rapport à 2022 et à 2019.

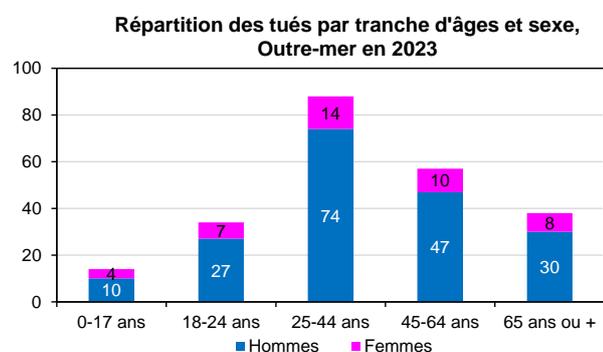
Mortalité routière selon le mode de déplacement Outre-mer

	Marche	Vélo	EDP-m	2RM	VT	Autre	Total
2010	37	10	0	106	105	23	281
2019	53	14	0	71	95	21	254
2021	48	14	1	98	89	25	275
2022	49	13	1	99	101	20	283
2023	39	15	1	72	84	20	231
Ecart 2023-2022	-10	+2	+0	-27	-17	+0	-52
Evolution 2023-2022	-20%	+15%	+0%	-27%	-17%	+0%	-18%
Ecart 2023-2019	-14	+1	+1	+1	-11	-1	-23
Evolution 2023-2019	-26%	+7%	-	+1%	-12%	-5%	-9%
Evolution 2023-2010	+5%	+50%	-	-32%	-20%	-13%	-18%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

La mortalité routière des **jeunes de 18-24 ans** est en baisse : 34 tués en 2023 contre 58 tués en 2022 et 49 tués en 2019. Seulement 9 jeunes adultes se sont tués en 2023 dans les DROM, contre 37 l'an dernier et une moyenne de 33 ces 5 dernières années.



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

La mortalité des **25-44 ans** est en baisse de - 23 % par rapport à 2022 et stable par rapport à 2019 : 88 tués en 2023 contre 115 en 2022 et 86 tués en 2019.

La mortalité des **45-64 ans** est stable par rapport à 2022 et en baisse par rapport à 2019 : 57 tués en 2023 contre 58 tués en 2022 et 68 tués en 2019.

La mortalité des **seniors de 65 ans et plus** est plus élevée qu'en 2022 et 2019 : 38 tués en 2023 contre 32 tués en 2022 et 28 en 2019. Les seniors restent toujours beaucoup moins représentés qu'en France métropolitaine.

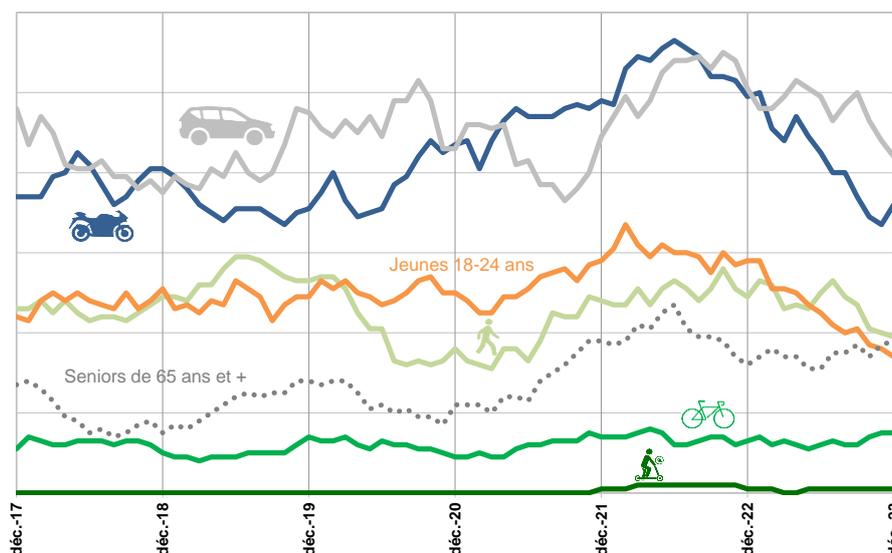
Mortalité routière selon l'âge

	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans ou +	Total
2010	13	23	78	70	32	29	20	10	6	281
2019	13	10	49	52	34	38	30	14	14	254
2021	11	15	58	66	38	28	21	21	17	275
2022	12	8	58	70	45	34	24	17	15	283
2023	8	6	34	48	40	29	28	18	20	231
Ecart 2023-2022	-4	-2	-24	-22	-5	-5	+4	+1	+5	-52
Evolution 2023-2022	-33%	-25%	-41%	-31%	-11%	-15%	+17%	+6%	+33%	-18%
Ecart 2023-2019	-5	-4	-15	-4	+6	-9	-2	+4	+6	-23
Evolution 2023-2019	-38%	-40%	-31%	-8%	+18%	-24%	-7%	+29%	+43%	-9%
Evolution 2023-2010	-38%	-74%	-56%	-31%	+25%	+0%	+40%	+80%	+233%	-18%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

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



Nombre de personnes tuées cumulé sur 12 mois établi en
 Décembre 2023
 % par rapport à l'année 2019

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

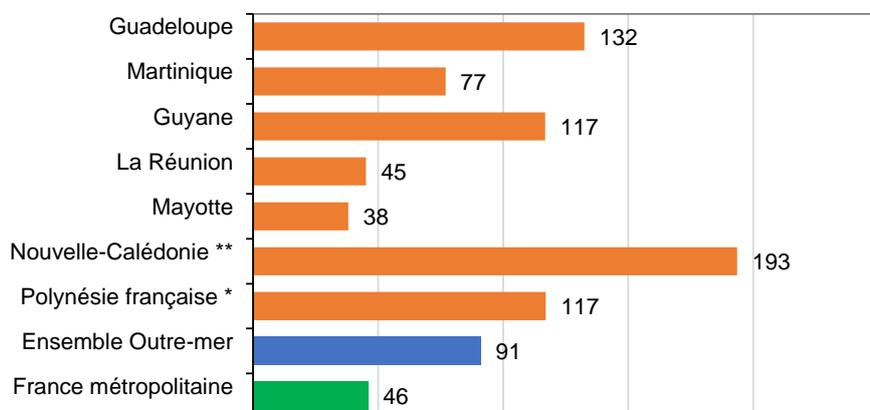
En 2023 sur les routes outre-mer, 81 % des tués et 88 % des présumés responsables d'accidents mortels sont des **hommes**.

Parmi les 236 présumés **responsables** d'accidents mortels, 147 sont décédés (62 %), 33 sont blessés, et 56 sont indemnes.

Parmi les 84 personnes décédées **non responsables**, on dénombre 24 piétons, 4 cyclistes, 15 2RM (dont 3 passagers), 35 occupants de véhicules de tourisme (dont 32 passagers), 6 passagers de VU, PL, ou TC.

La moyenne annuelle du nombre de personnes tuées par million d'habitants (calculée sur les 5 ans 2019-2023) est plus élevée en Outre-mer. Elle s'établit à 45 à La Réunion et 77 en Martinique, mais dépasse le double de la moyenne France métropolitaine en Guyane et Polynésie (117), en Guadeloupe (132) et en Nouvelle Calédonie (132). Pour Mayotte, elle est actuellement de 38, alors que l'enregistrement des statistiques accidents est de plus en plus systématique.

Mortalité moyenne annuelle par million d'habitants Outre-mer (période 2019-2023)



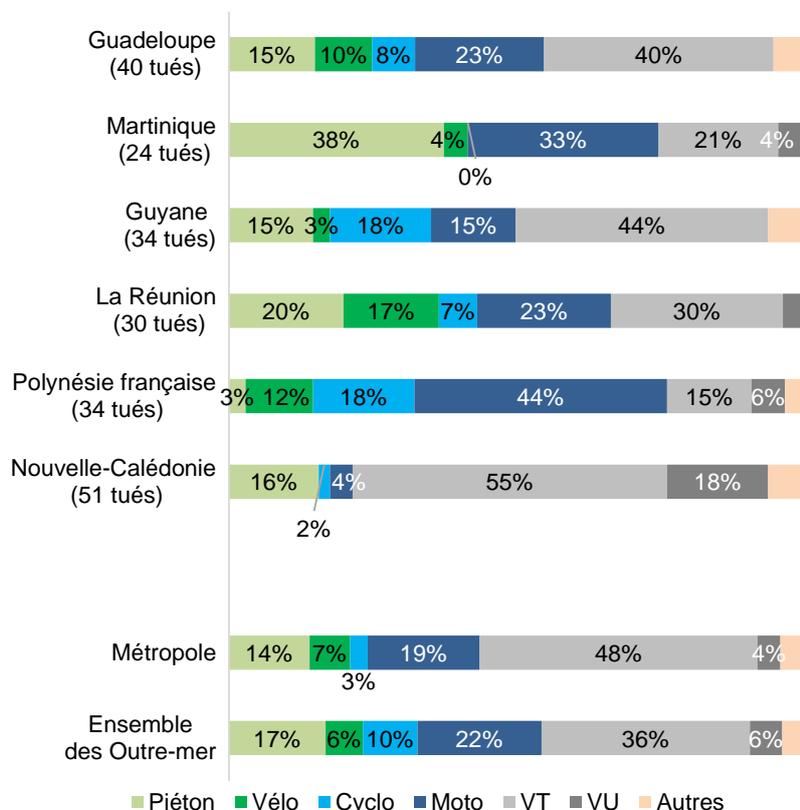
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

Sources population : INSEE 2023 pour les DROM, *ISPEF RP2022 pour la Polynésie, **ISEE RP2019 pour la Nouvelle Calédonie

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

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



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, dans les DROM, COM et NC

II.1. Dans les départements et régions d'outre-mer

La mortalité routière est en baisse dans les départements et régions d'outre-mer. Elle passe ainsi de 172 tués en 2022 à 135 tués en 2023 (116 hommes et 19 femmes), soit 37 tués de moins. C'est aussi une baisse par rapport à 2019 (27 tués de moins).

	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
2010	2 098	181	2 720
2019	2 273	162	2 953
2021	2 503	183	3 150
2022	2 448	172	3 208
2023p	2 740	135	3 627
Ecart			
2023-2022	+292	-37	+419
Evolution			
2023-2022	+12%	-22%	+13%
Ecart			
2023-2019	+467	-27	+674
Evolution			
2023-2019	+21%	-17%	+23%
Evolution			
2023-2010	+31%	-25%	+33%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

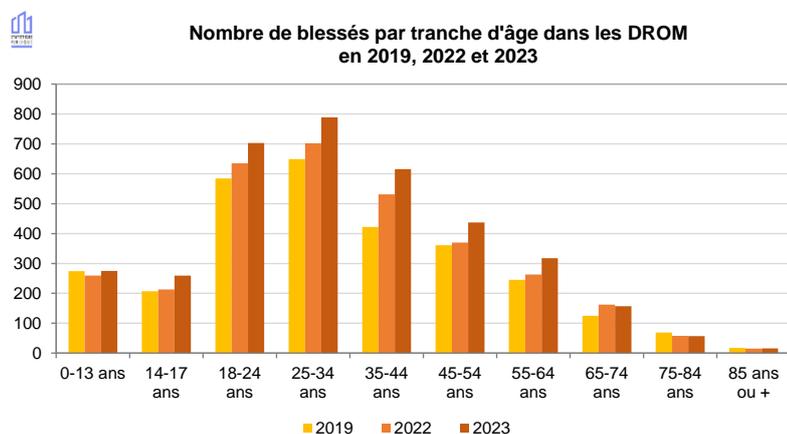
Les évolutions de la mortalité selon les âges sont ténues, en 2023 la baisse par rapport à 2022 et 2019 concerne principalement les 18-24 ans, avec respectivement 28 et 23 tués en moins. Concernant les autres tranches d'âge, la mortalité est stable.

	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans ou +	Total
2010	6	17	53	41	20	20	11	8	5	181
2019	8	4	32	32	22	23	19	10	12	162
2021	4	11	36	42	28	16	16	17	13	183
2022	6	4	37	37	25	21	19	11	12	172
2023	6	3	9	33	26	19	15	10	14	135
Ecart										
2023-2022	+0	-1	-28	-4	+1	-2	-4	-1	+2	-37
Evolution										
2023-2022	+0%	-25%	-76%	-11%	+4%	-10%	-21%	-9%	+17%	-22%
Ecart										
2023-2019	-2	-1	-23	+1	+4	-4	-4	+0	+2	-27
Evolution										
2023-2019	-25%	-25%	-72%	+3%	+18%	-17%	-21%	+0%	+17%	-17%
Evolution										
2023-2010	+0%	-82%	-83%	-20%	+30%	-5%	+36%	+25%	+180%	-25%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

En revanche les tendances sur les blessés enregistrés par les forces de l'ordre dans le fichier BAAC sont à la hausse par rapport à 2022 et 2019.



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

Avec 43 tués, la mortalité en deux-roues motorisés, cyclomoteurs ou motocyclettes, est inférieure à celle de 2022 ; également inférieure à celle des VT (46 tués en 2023). La mortalité en VT représente désormais la part la plus importante avec 34 % des tués de 2023.



	Marche	Vélo	EDP-m	2RM	VT	Autre	Total
2010	29	6		82	50	14	181
2019	43	9	0	50	51	9	162
2021	37	10	1	72	54	9	183
2022	32	11	0	69	53	7	172
2023	29	11	1	43	46	5	135
Ecart							
2023-2022	-3	+0	+1	-26	-7	-2	-37
Evolution							
2023-2022	-9%	+0%	-	-38%	-13%	-29%	-22%
Ecart							
2023-2019	-14	+2	+1	-7	-5	-4	-27
Evolution							
2023-2019	-33%	+22%	-	-14%	-10%	-44%	-17%
Evolution							
2023-2010	+0%	+83%	-	-48%	-8%	-64%	-25%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

II.2. Dans les collectivités d'outre-mer

La mortalité dans les collectivités d'outre-mer et en Nouvelle-Calédonie est de 96 tués en 2023 (72 hommes et 24 femmes). Elle est en baisse par rapport à 2022 (15 tués de moins) et en hausse par rapport à 2019 (4 tués de plus).

	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
2010	755	100	986
2019	551	92	722
2021	475	92	619
2022	474	111	603
2023	441	96	573
Ecart 2023-2022	-33	-15	-30
Evolution 2023-2022	-7%	-14%	-5%
Ecart 2023-2019	-110	+4	-149
Evolution 2023-2019	-20%	+4%	-21%
Evolution 2023-2010	-42%	-4%	-42%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

Par rapport à 2022, la diminution de la mortalité est portée principalement par celle des 25-34 ans (18 tués de moins) alors que celle des 55-74 ans augmente (10 tués de plus).

Par rapport à 2019, la hausse de la mortalité concerne principalement les 18-24 ans et les 55-74 ans augmente.

	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans ou +	Total
2010	7	6	25	29	12	9	9	2	1	100
2019	5	6	17	20	12	15	11	4	2	92
2021	7	4	22	24	10	12	5	4	4	92
2022	6	4	21	33	20	13	5	6	3	111
2023	2	3	25	15	14	10	13	8	6	96
Ecart 2023-2022	-4	-1	+4	-18	-6	-3	+8	+2	+3	-15
Evolution 2023-2022	-67%	-25%	+19%	-55%	-30%	-23%	+160%	+33%	+100%	-14%
Ecart 2023-2019	-3	-3	+8	-5	+2	-5	+2	+4	+4	+4
Ecart 2023-2019	-60%	-50%	+47%	-25%	+17%	-33%	+18%	+100%	+200%	+4%
Evolution 2023-2010	-71%	-50%	+0%	-48%	+17%	+11%	+44%	+300%	+500%	-4%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

Par rapport à 2022, la diminution de la mortalité concerne les tués en VT et à pieds (respectivement 10 et 7 tués de moins).

En revanche la mortalité des usagers en 2RM, stable par rapport à 2022, reste élevée par rapport à 2019, avec 29 tués (dont 21 tués en Polynésie française).

	Marche	Vélo	EDP-m	2RM	VT	Autre	Total
2010	8	4		24	55	9	100
2019	10	5		21	44	12	92
2021	11	4	0	26	35	16	92
2022	17	2	1	30	48	13	111
2023	10	4	0	29	38	15	96
Ecart 2023-2019	-7	+2	-1	-1	-10	+2	-15
Evolution 2023-2022	-41%	+100%	-100%	-3%	-21%	+15%	-14%
Ecart 2023-2019	+0	-1	-	+8	-6	+3	+4
Evolution 2023-2019	+0%	-20%	-	+38%	-14%	+25%	+4%
Evolution 2023-2010	+25%	+0%	-	+21%	-31%	+67%	-4%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

III. Glossaire

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

Accident mortel : accident avec au moins une personne tuée.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Scooter : motocycle immatriculé à 2 roues de petit diamètre, caréné, à cadre ouvert et plancher plat.

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

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

Vélo : bicyclette y compris vélo à assistance électrique.

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

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

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

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

IV. Annexes

IV.1. Méthodologie

Les informations concernant les accidents corporels sont transmises par les forces de police et de gendarmerie nationales, qui ne sont pas systématiquement informées lorsque l'accident n'est pas mortel. Par ailleurs, le niveau de détail de la définition du blessé relevé par les forces de l'ordre ne fait pas référence à la gravité des blessures. Pour les statistiques à renseigner pour l'UE, il manque la gravité des blessures, selon la définition médicale M.AIS1-2¹ et M.AIS3+².

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IV.2. Tableaux synthétiques sur les blessés estimés

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

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

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

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

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

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

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

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

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

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

	Blessés MAIS 1-2 estimés																				
	Marche			EDPm			Vélo			2RM			VT			Autre			Total		
	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA
2017e	664	1 933	16 404				10 821	22 725	4 101	20 310	35 341	15 118	59 856	35 177	1 109	2 883	2 225	20 992	95 802	111 872	
2018e	607	1 902	15 146		17	442	9 526	24 631	4 494	20 006	33 033	12 877	55 043	33 348	1 772	2 963	2 232	19 750	89 458	108 832	
2019e	855	1 677	15 172		281	3 980	8 847	26 565	3 725	18 329	34 177	14 307	55 375	32 507	1 426	3 064	2 509	20 314	87 573	114 910	
2020e	465	1 356	11 021		804	4 981	10 047	25 940	3 324	14 996	27 017	9 937	42 113	26 622	835	2 311	2 316	14 560	71 627	97 897	
2021e	626	1 263	13 295		300	10 543	12 017	29 422	4 694	19 346	30 115	13 436	48 840	33 959	1 062	3 034	2 090	19 818	84 800	119 424	
2022e	905	1 767	12 386		1 889	13 392	11 113	28 773	3 108	19 096	27 851	13 429	49 263	31 204	1 291	3 298	2 112	18 733	86 427	115 718	
2023e	668	1 509	12 886		1 876	14 960	10 716	27 852	3 767	18 584	26 976	12 311	50 385	29 991	1 110	3 410	1 898	17 857	86 480	114 563	

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

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

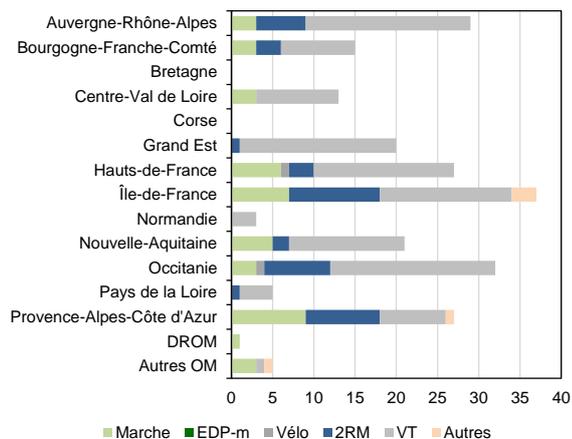
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

IV.3. Mortalité selon le mode de déplacement et le milieu routier par région



Mortalité sur autoroute selon les régions de en 2023

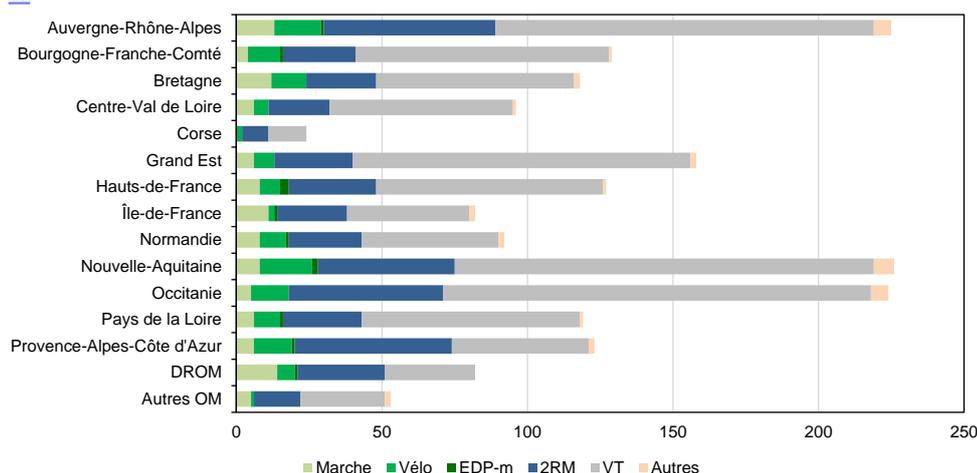


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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



Mortalité sur le réseau routier hors agglomération selon les régions en 2023

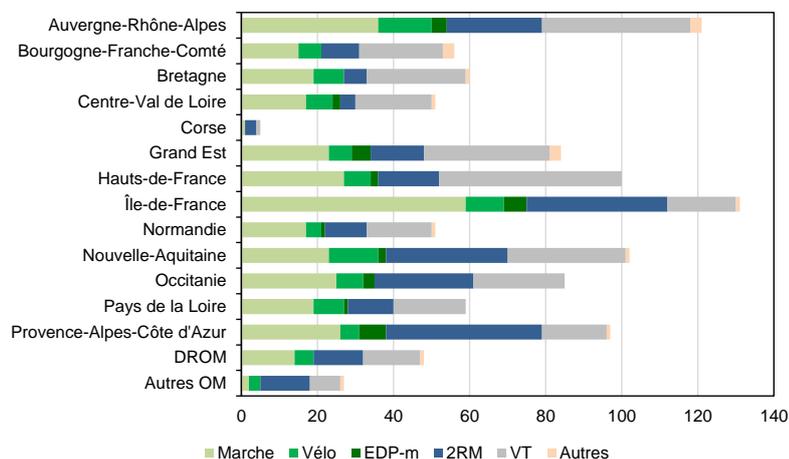


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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



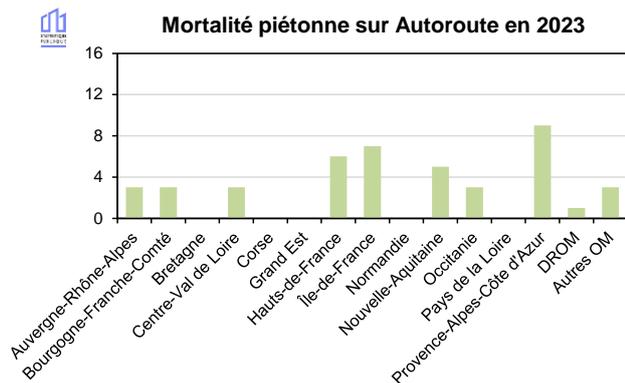
Mortalité sur le réseau routier en agglomération selon les régions en 2023



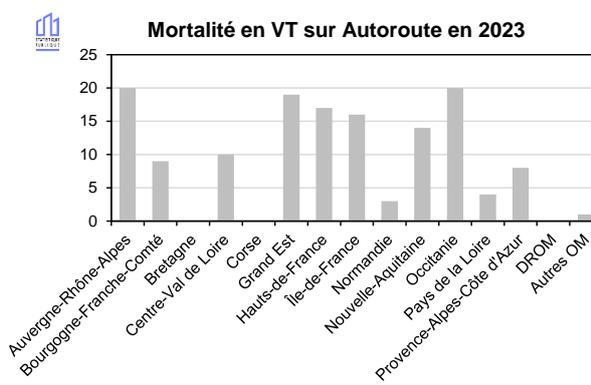
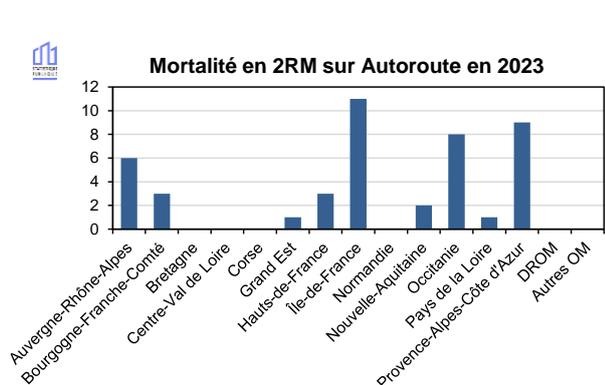
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

IV.3.a. Mortalité sur autoroute

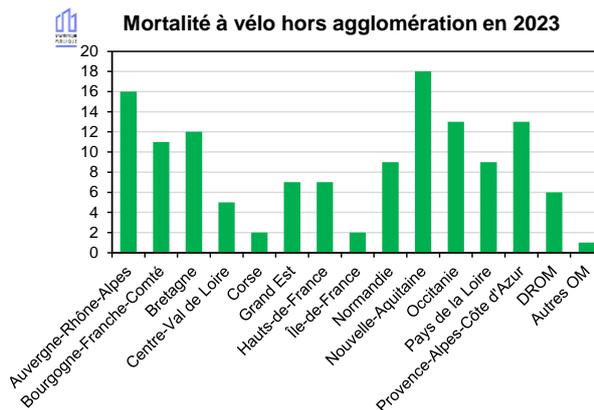
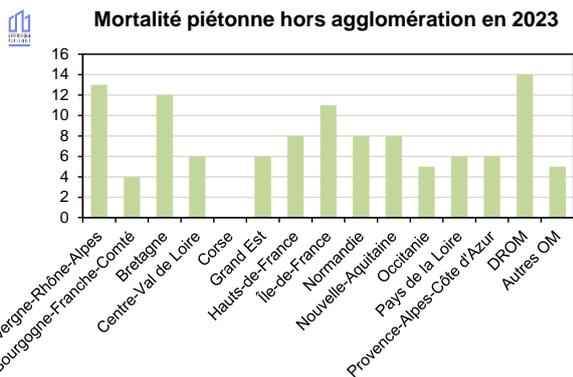


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, DROM, COM et NC

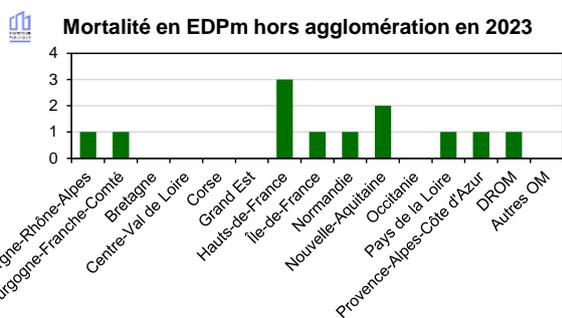


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, DROM, COM et NC

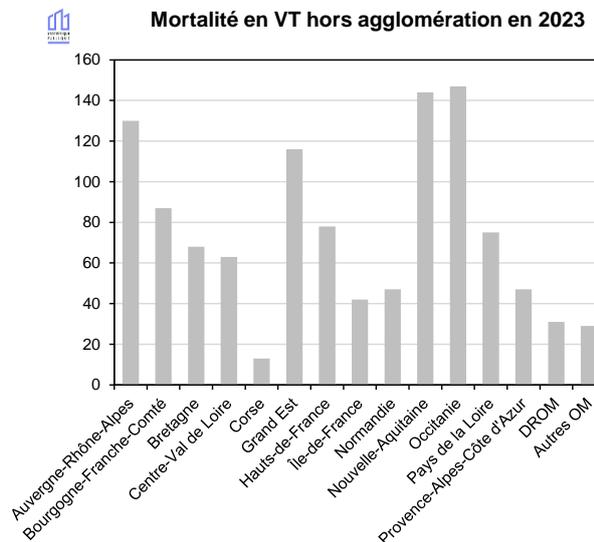
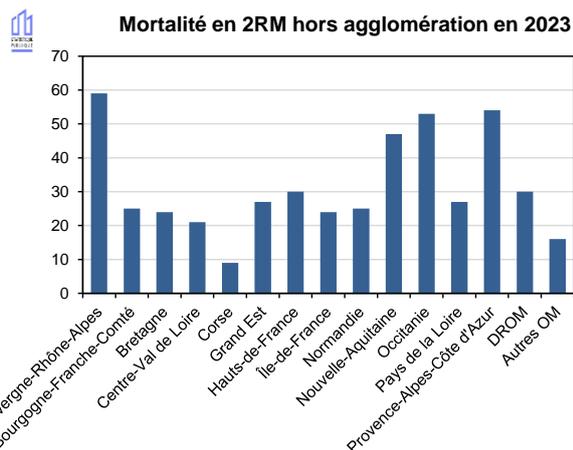
IV.3.b. Mortalité hors agglomération



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, DROM, COM et NC



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, DROM, COM et NC

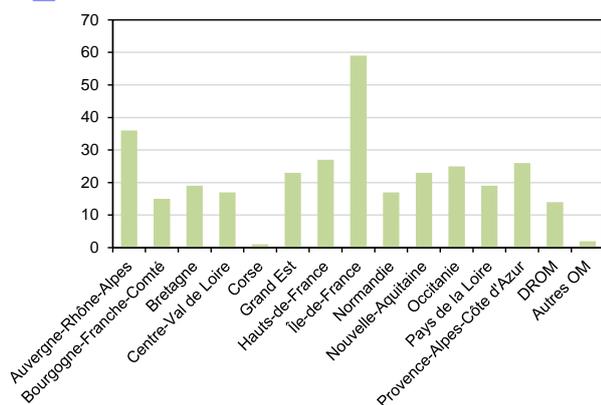


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, DROM, COM et NC

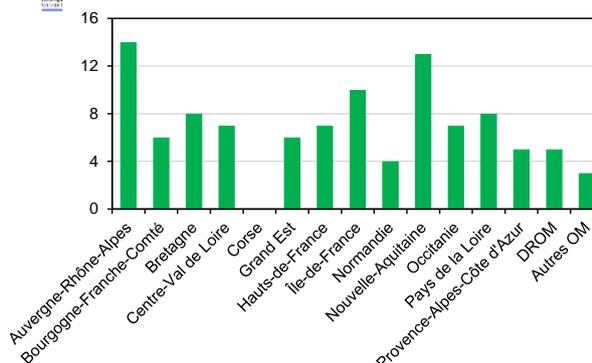
IV.3.c. Mortalité en agglomération



Mortalité piétonne en agglomération en 2023



Mortalité à vélo en agglomération en 2023

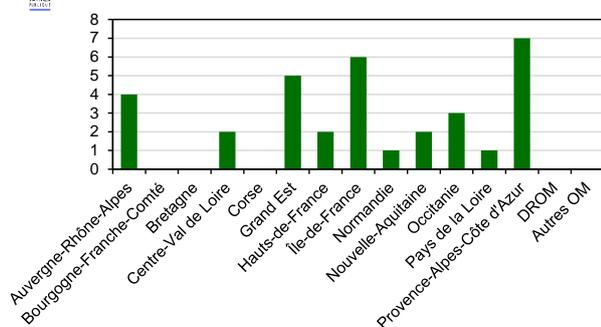


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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



Mortalité en EDPm en agglomération en 2023

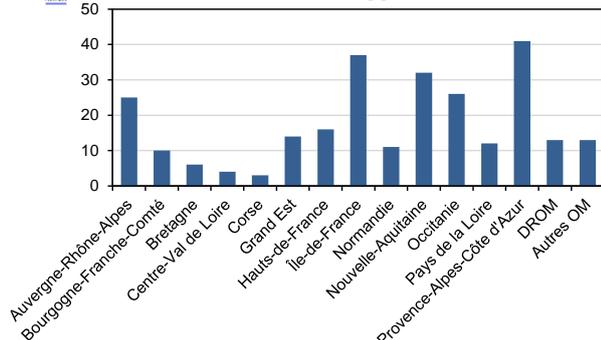


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

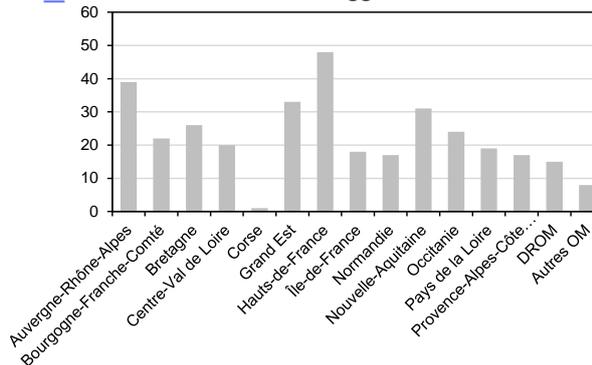
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, DROM, COM et NC



Mortalité en 2RM en agglomération en 2023



Mortalité en VT en agglomération en 2023



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE LA SECURITE ROUTIERE

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

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

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

