



Club urbain d'accidentologie Actualités ONISR

Manuelle SALATHE
Secrétaire générale

Club accidento urbain
ONISR – 24 septembre 2025



Les principaux indicateurs
d'accidentalité,
définitifs jusqu'en 2024,
sont labellisés par l'Autorité de la
Statistique Publique

SOMMAIRE

I. Accidentalité routière 2024

II. Recueil et consolidation des données BAAC

III. Des données sensibles

IV. L'arrêté du 30 juillet 2025

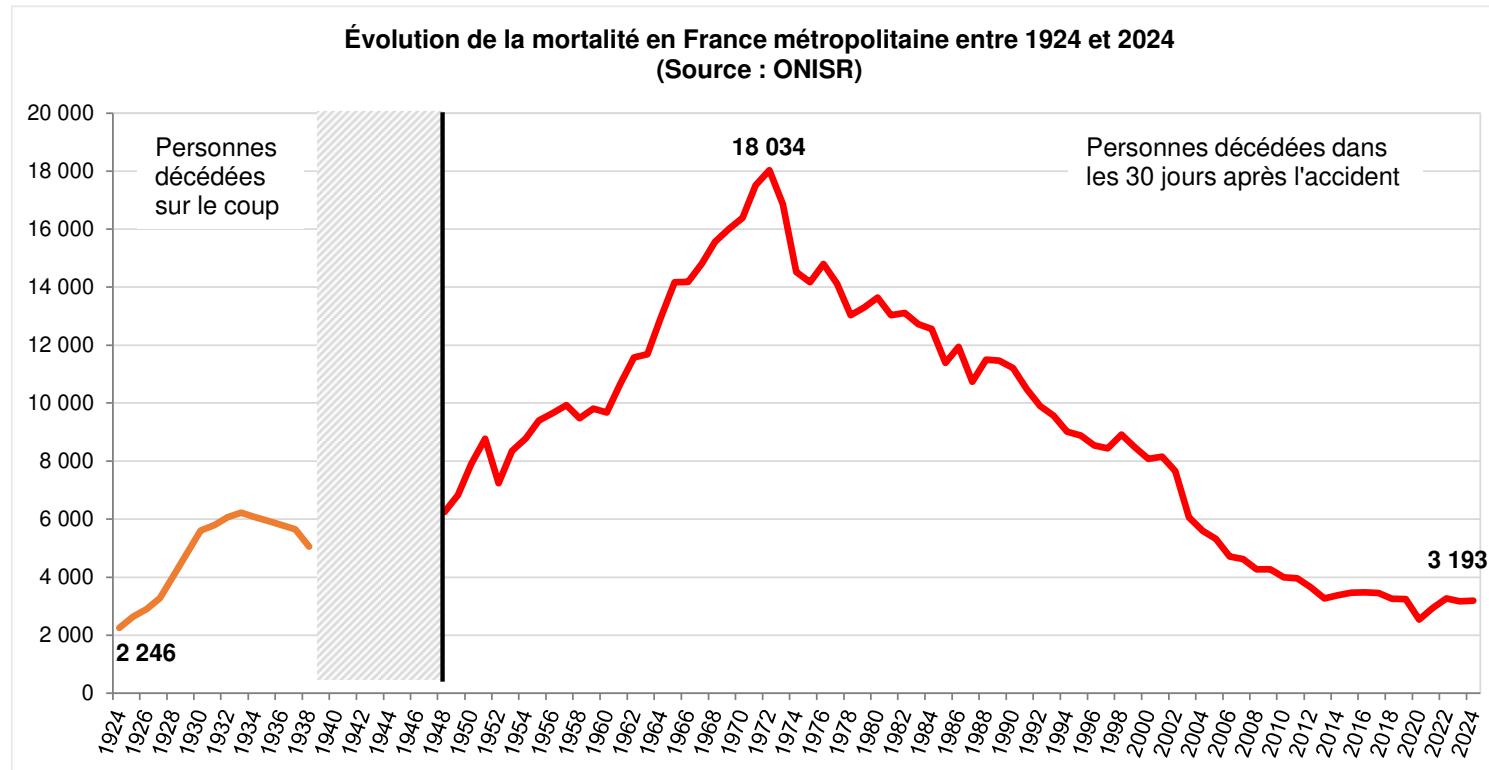
V. Site internet de l'ONISR



Accidentalité routière 2024

<https://www.onISR.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-l-insecurite-routiere/bilans-annuels-de-la-securite-routiere/bilan-2024-de-la-securite-routiere>

La sécurité routière en France métropolitaine



Mortalité routière en 2024 sur les routes de France

3 193 personnes décédées en 2024 sur les routes de France métropolitaine
(+ 26 tués; + 0,8% vs 2023)

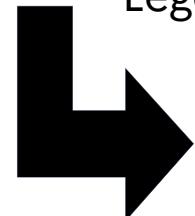
239 personnes décédées en 2024 en outre-mer
(+ 8 tués; +3% vs 2023)

**soit 3 432 personnes décédées en 2024
sur les routes de France (+1,0% vs 2023 ; -2,9% vs 2019)**

Les blessés sur les routes de France métropolitaine en 2024

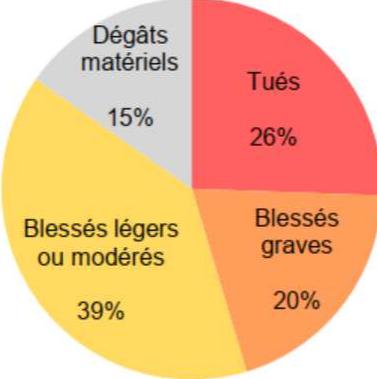
**236 000
blessés**

Légère hausse (+0,3%)



**dont 16 000
blessés graves**

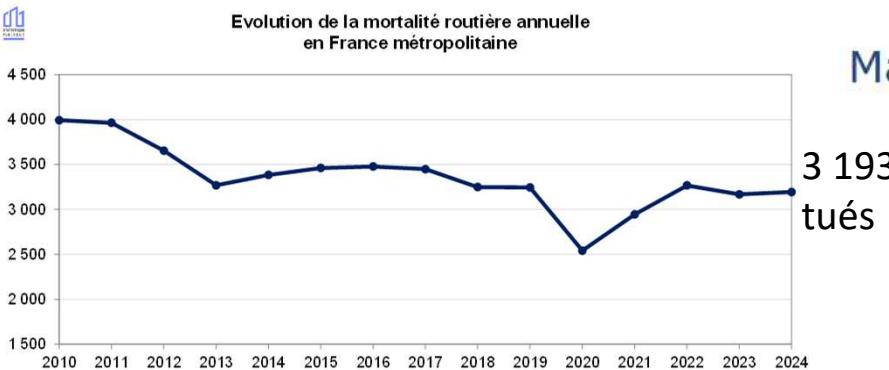
Stable



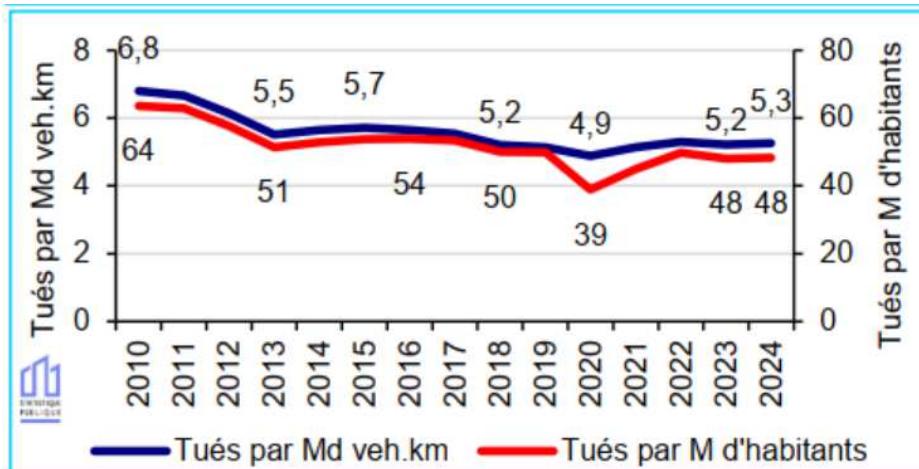
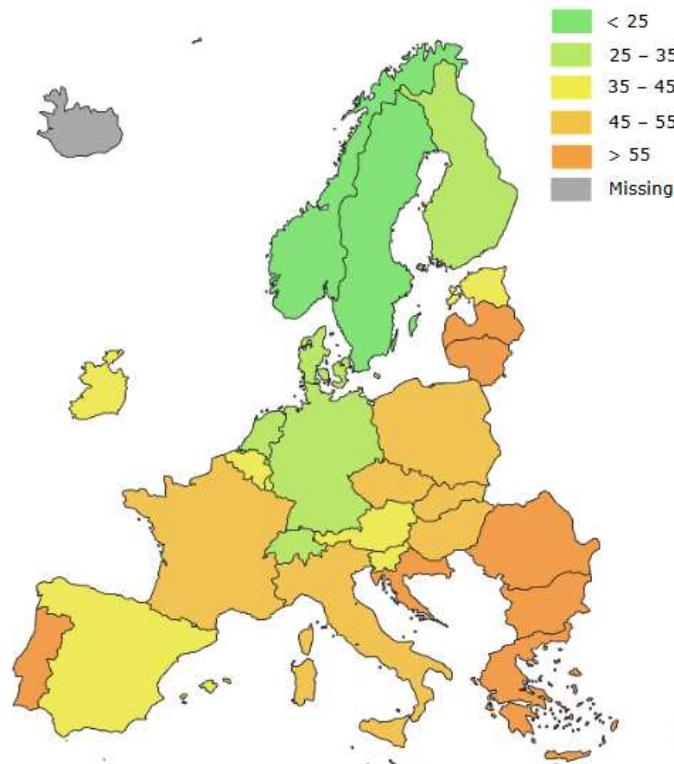
2/3 des blessés graves sont des usagers vulnérables



La sécurité routière en France métropolitaine



Map of fatalities per million inhabitants by country, 2023

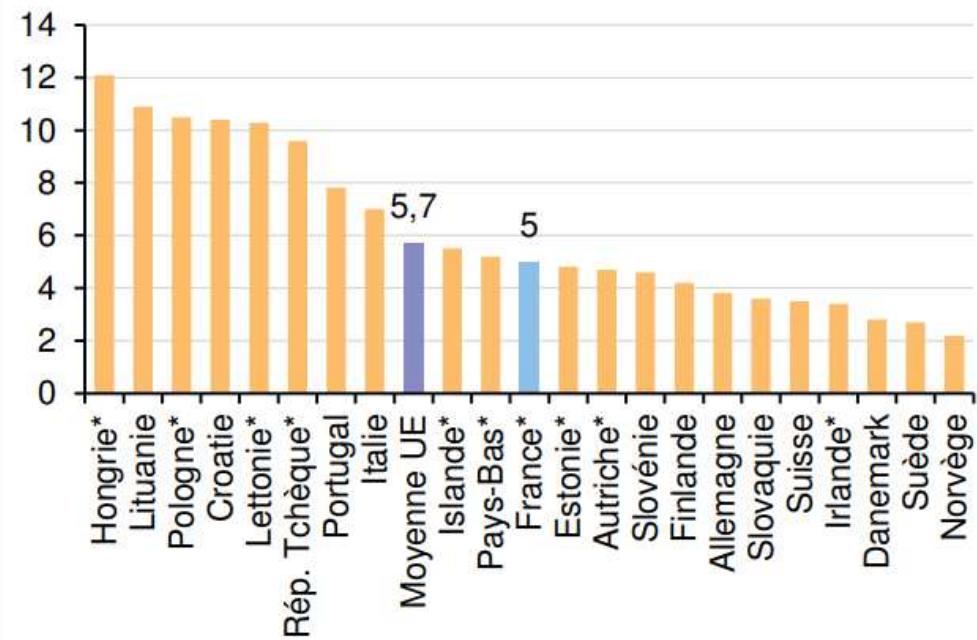


Source : ONISR, Insee – population estimée, SDES – circulation estimée, rebasée jusqu'en 1990, provisoire pour 2024

© Eurostat for the administrative boundaries

La sécurité routière en France métropolitaine

Mortalité routière par milliard de véhicules.km en Europe (moyenne 2021-2023)



* Moyenne sur 2020-2022

Source : ETSC, *18th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report*, juin 2024.

La France adhère à la déclaration de La Valette

Résultats 2024 :

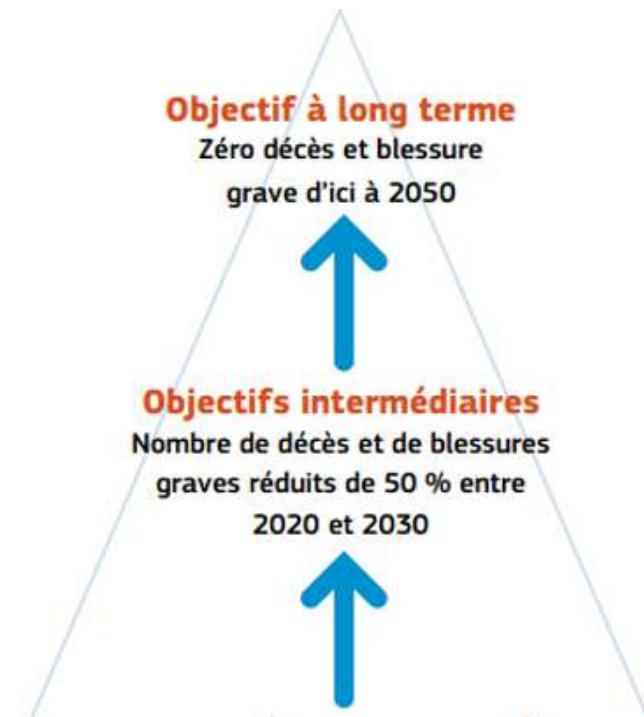
3 193 décès en France métropolitaine, 160 dans les DROM

16 000 blessés graves (MAIS3+) en France métropolitaine

Référence 2019 :

3 244 décès en France métropolitaine, 162 dans les DOM

16 200 blessés graves (M.AIS3+) en France métropolitaine



L'analyse locale – le diagnostic des DGO

Documents généraux d'orientation:
la stratégie quinquennale 2023-2027

Inclut un diagnostic rédigé par les ODSR qui consolident la base de données des accidents au quotidien

- 1. Les enjeux départementaux concernant la mortalité routière

→ associations

- 2. Les enjeux d'accidentalité sur les routes hors agglomération

→ conseils départementaux, communes rurales

- 3. Les enjeux d'accidentalité en agglomération

→ métropoles urbaines et intercommunalités



Élaborer le document général
d'orientations (DGO)

2023-2027

Suivi des Documents généraux d'orientation

- Au plan local site Préfecture :

- publication des DGO signés
- publication des baromètres mensuels, bilans annuels de l'accidentalité avec suivi des enjeux

- Au plan national site de l'ONISR:

- mise en ligne des DGO signés
- à la suite des précédents,
- par département
- carte d'accès à la partie sécurité routière du site des préfectures

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

The screenshot shows the ONISR website's interface. At the top, there are logos for the French Government and ONISR, along with a search bar. Below this, a navigation bar includes links for 'ACCUEIL', 'QUI EST L'ONISR', 'ÉTUDES & RECHERCHES', 'ÉTAT DE L'INSECURITÉ ROUTIÈRE' (which is highlighted in orange), and 'OUTIL'. Underneath, a breadcrumb trail shows 'Accueil > État de l'insecurité routière > Diagnostics et politiques locales de sécurité routière'. The main content area is titled 'Diagnostics et politiques locales de sécurité routière' and discusses government priorities for road safety. It features a map of France with department codes and a world map showing French overseas territories.

Le bilan annuel de la sécurité routière - 2024

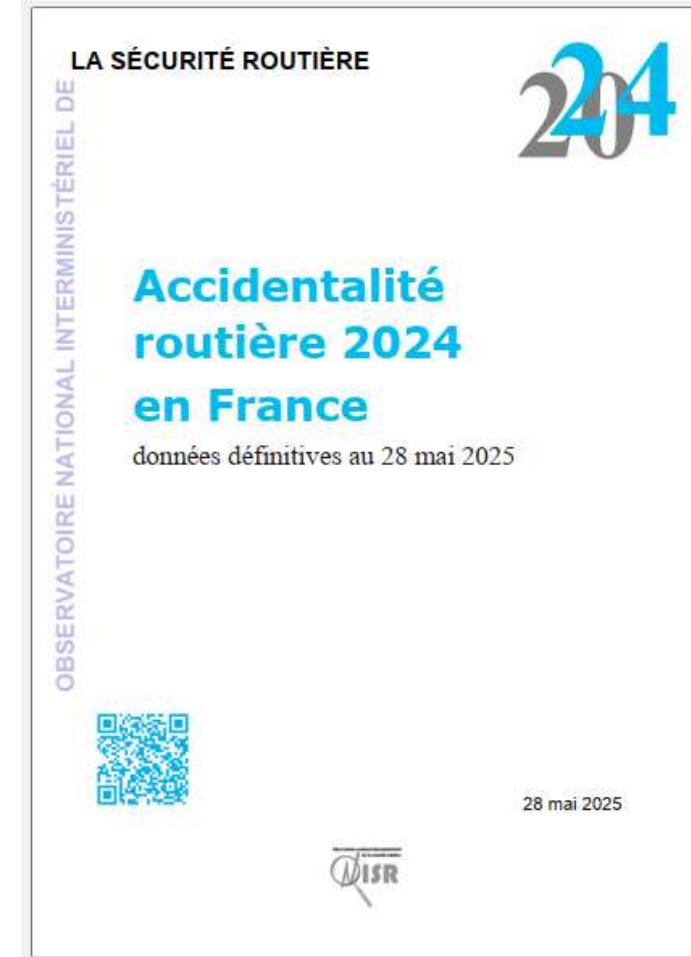
- Panorama
- Analyses territoriales
 - Selon les territoires
 - Selon les gestionnaires de voirie
- Les risques
 - Selon les personnes
 - Selon le mode de déplacement
- Facteurs d'accidents
 - Humains
 - Véhicules
 - Environnementaux
- Etudes et recherches

Club accidento urbain
ONISR – 24 septembre 2025



Le bilan annuel de la sécurité routière - 2024

- **Bilan de l'accidentalité en France métropolitaine**
 - sur les réseaux routiers
 - selon l'âge et le genre
 - selon les territoires
- **Bilan de l'accidentalité Outre-mer**
 - Résultats généraux
 - Variabilité selon les territoires
 - DROM
 - COM-NC
- **Annexes**
 - Mortalité selon le mode de déplacement et le milieu routier par région



Le bilan annuel des infractions 2024

- **Panorama**

- **Les délits**

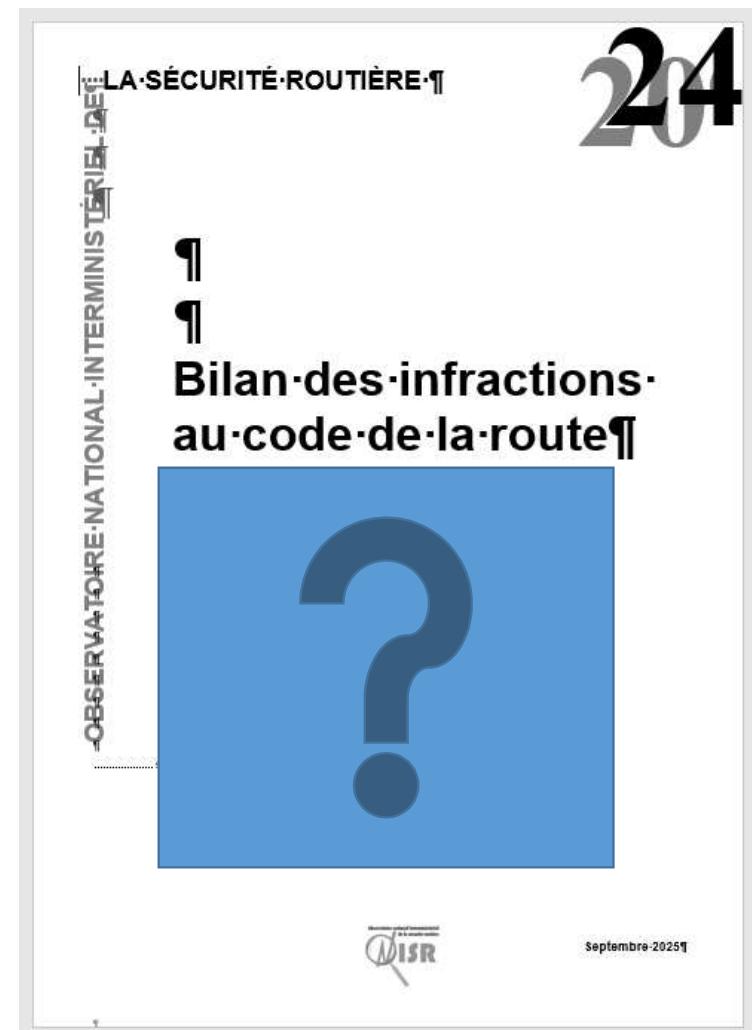
- Relevés par les forces de l'ordre
- Ayant entraîné un retrait de points
- Ayant entraîné une condamnation

- **Les contraventions**

- Relevées par PVe
- Relevées par CA
- Ayant entraîné un retrait de points

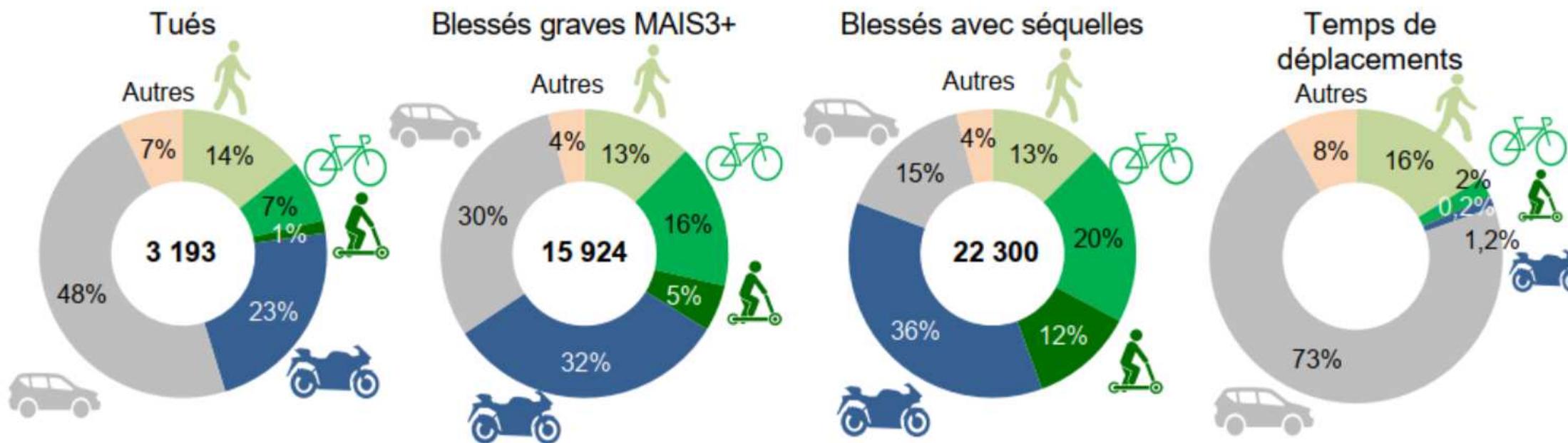
- **Thématisques d'infractions**

- Vitesse
- Alcool
- Stupéfiants
- Non-respect des règles...



France métropolitaine 2024— selon le mode de déplacement

- Parmi les 3 193 tués : 1 518 en VT, 720 en 2RM, 456 piétons, 224 cyclistes
120 en VU, 30 en PL, 45 en EDPm, 34 en voiturette...

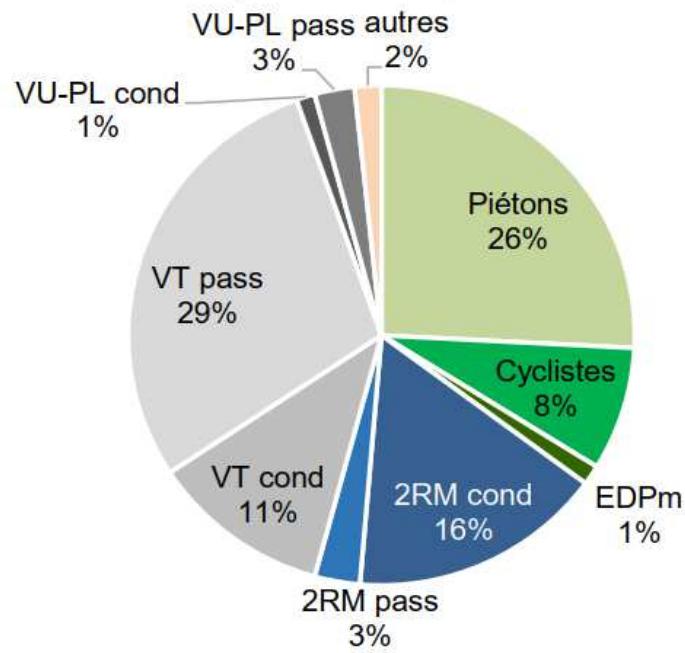


Source : tués : données BAAC ; blessés MAIS3+ et séquelles 1 an après l'accident : estimation ONISR ; déplacement : données EMP 2019

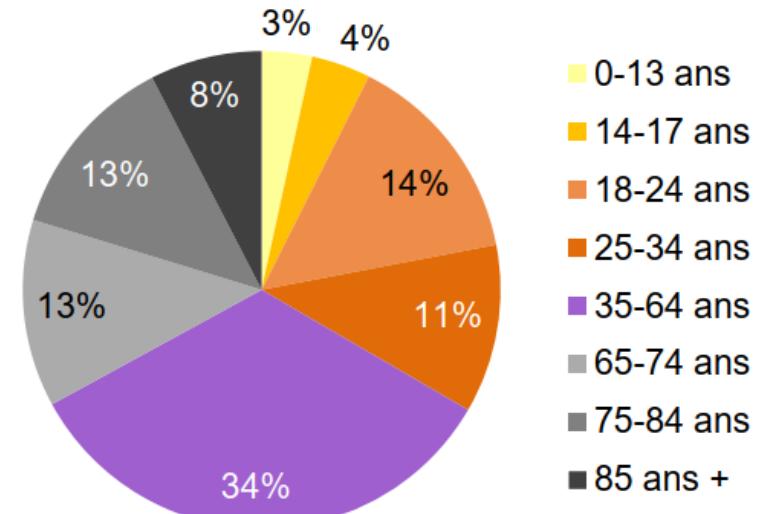
France métropolitaine 2024 – selon le mode de déplacement

Parmi les 3 193 tués : 63 % étaient présumés responsables de leur accident, 4 % étaient victimes non responsables mais le PR n'a pas survécu, et 32 % étaient victimes non responsables alors que leur PR a survécu à l'accident

Tués non présumés responsables en 2024



Tués non présumés responsables par âge en 2024

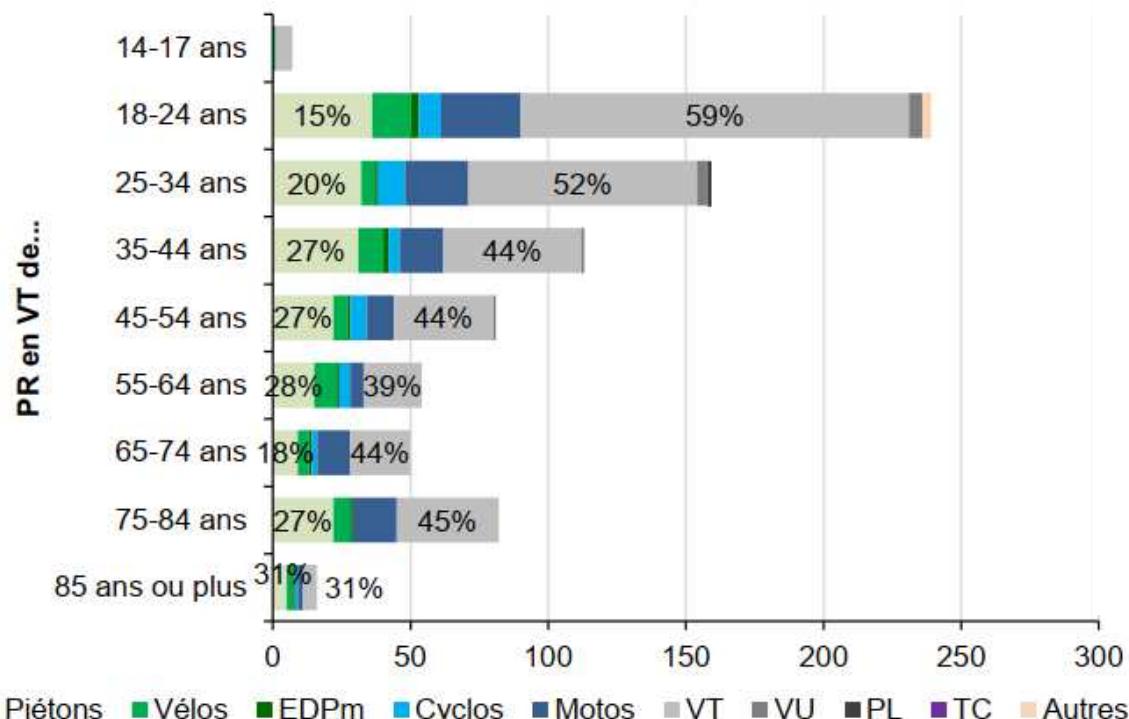


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024.
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

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

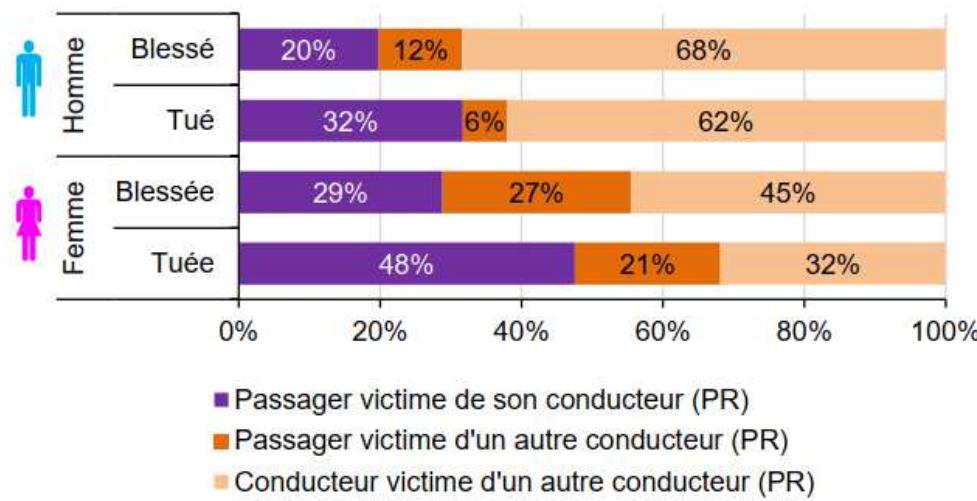
France métropolitaine 2024 – selon le mode de déplacement

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



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

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



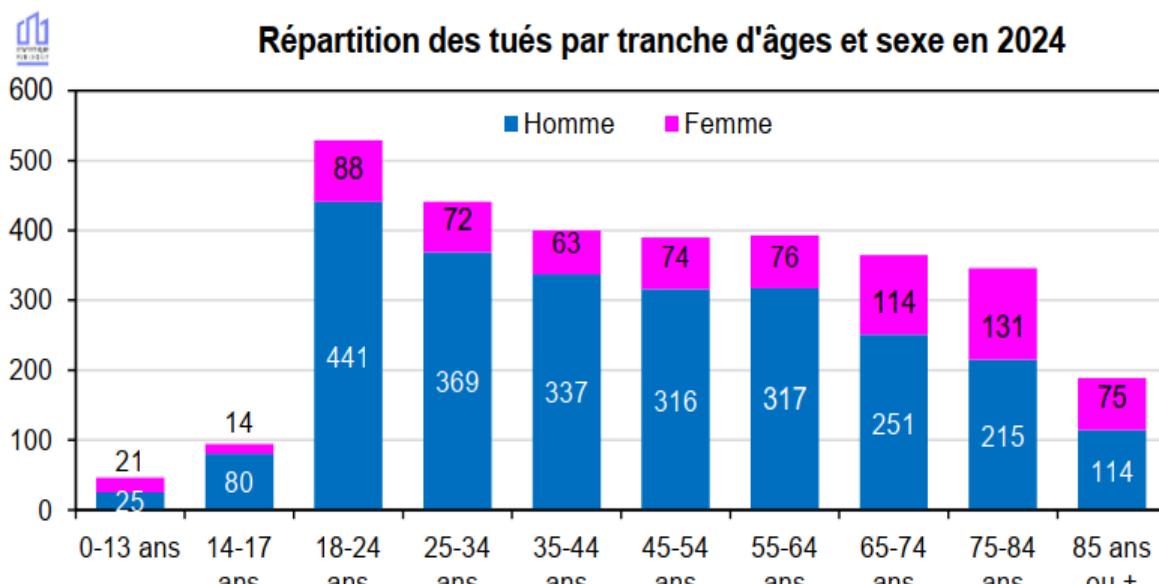
La part des hommes tués dans la mortalité routière se renforce :

- **77 % des tués sont des hommes**
- **75 % des blessés graves sont des hommes.**

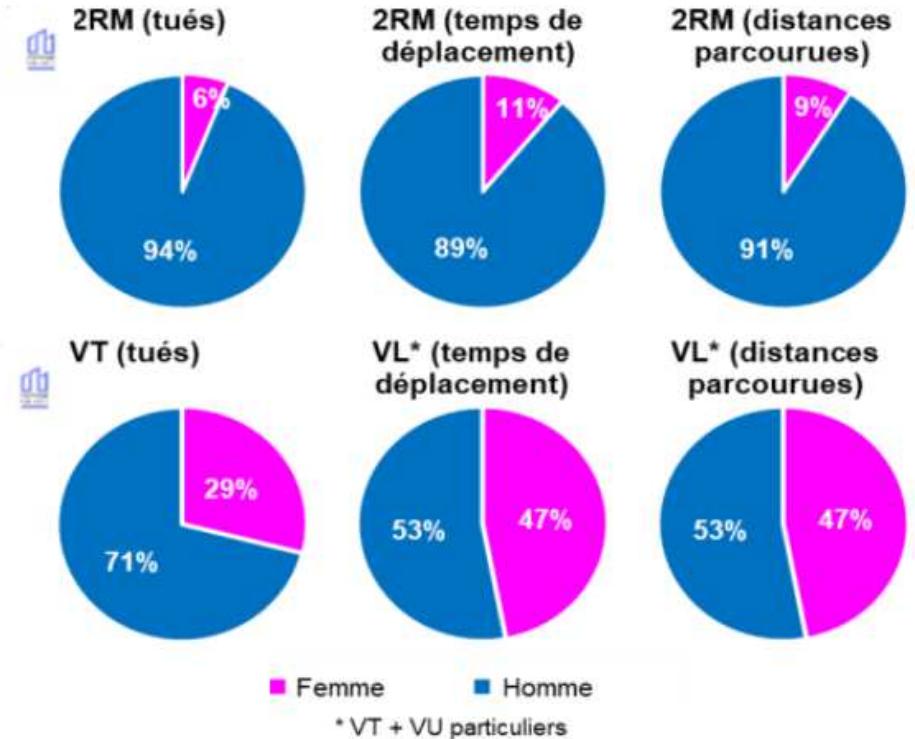
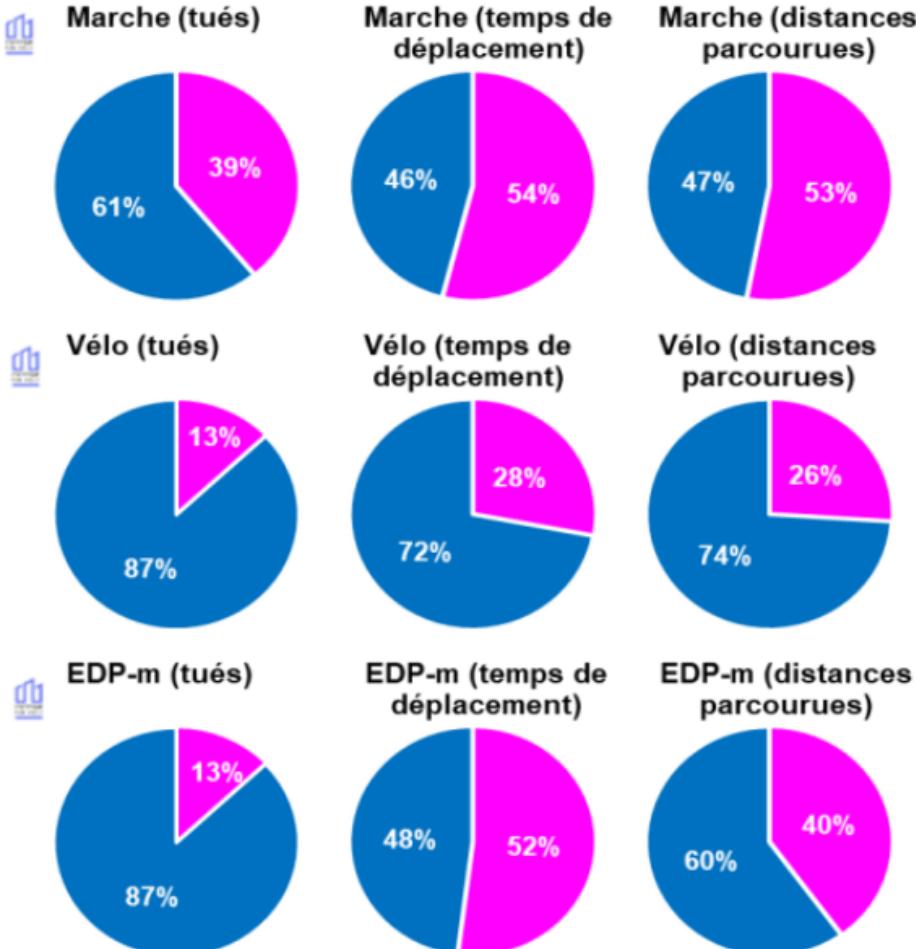


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024. Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône).

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

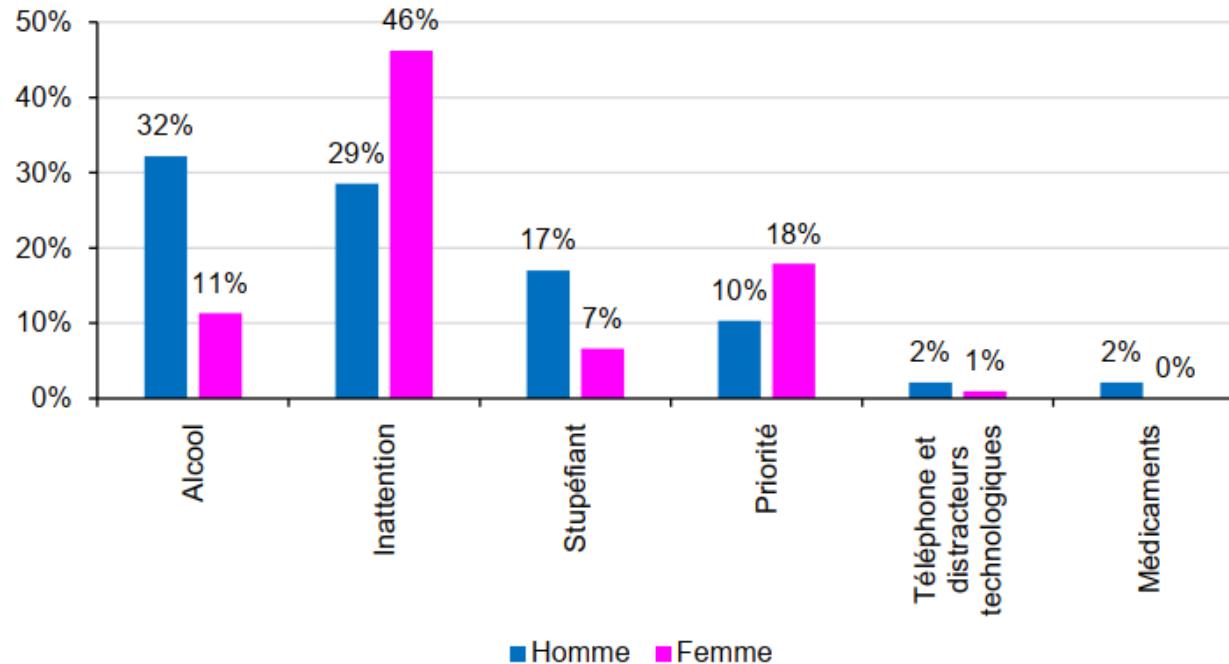


France métropolitaine 2024 – selon le sexe



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024.
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine
Source : SDES-Enquête Mobilités des Personnes 2019

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

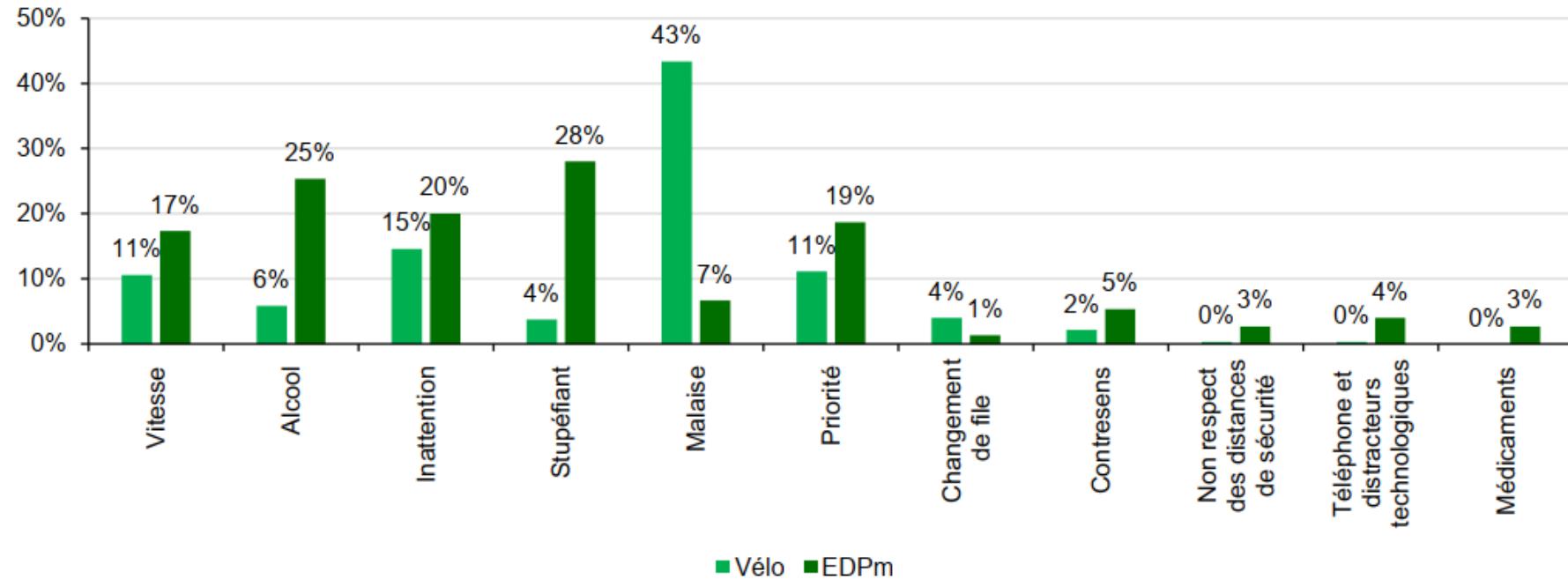


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

Chez les piétons les hommes représentent 78 % des présumés responsables impliqués dans un accident mortel

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

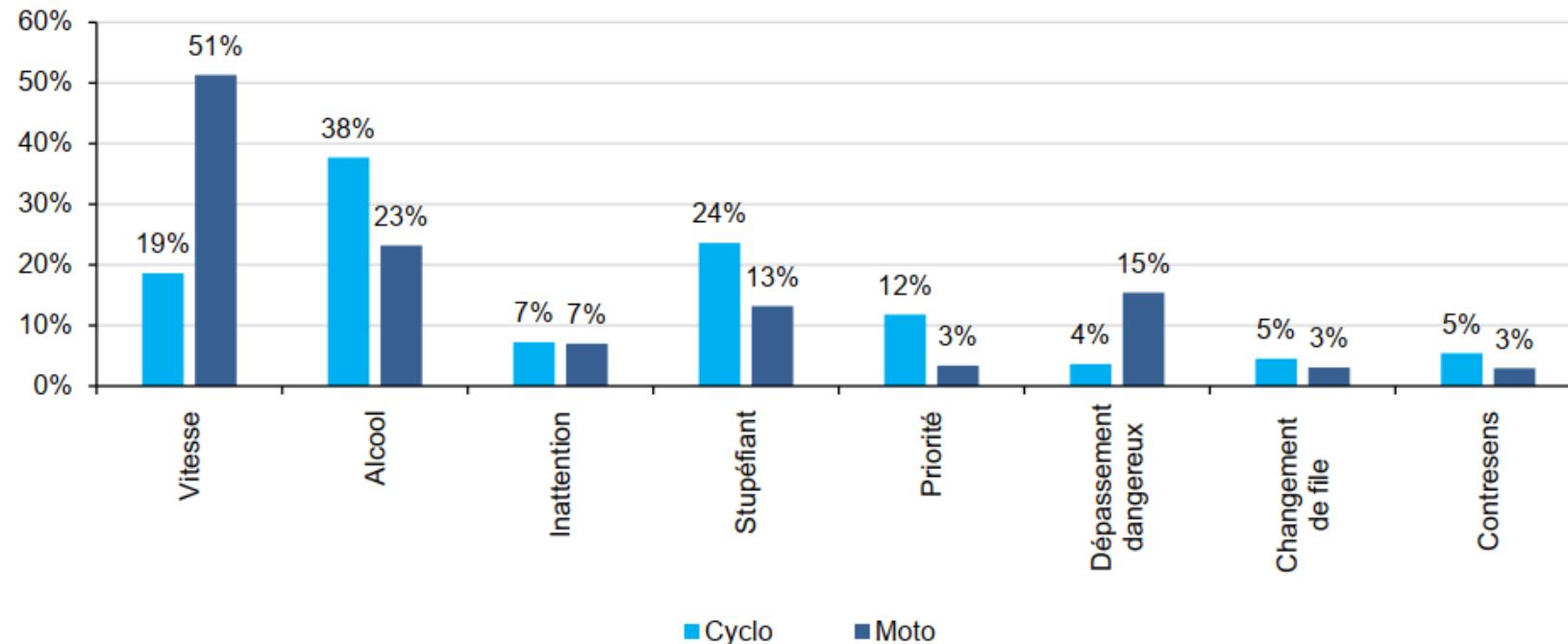


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

Les hommes représentent 92 % des PR à vélo et 81 % des PR en EDP-m

France métropolitaine 2024 – facteurs d'accidents mortels

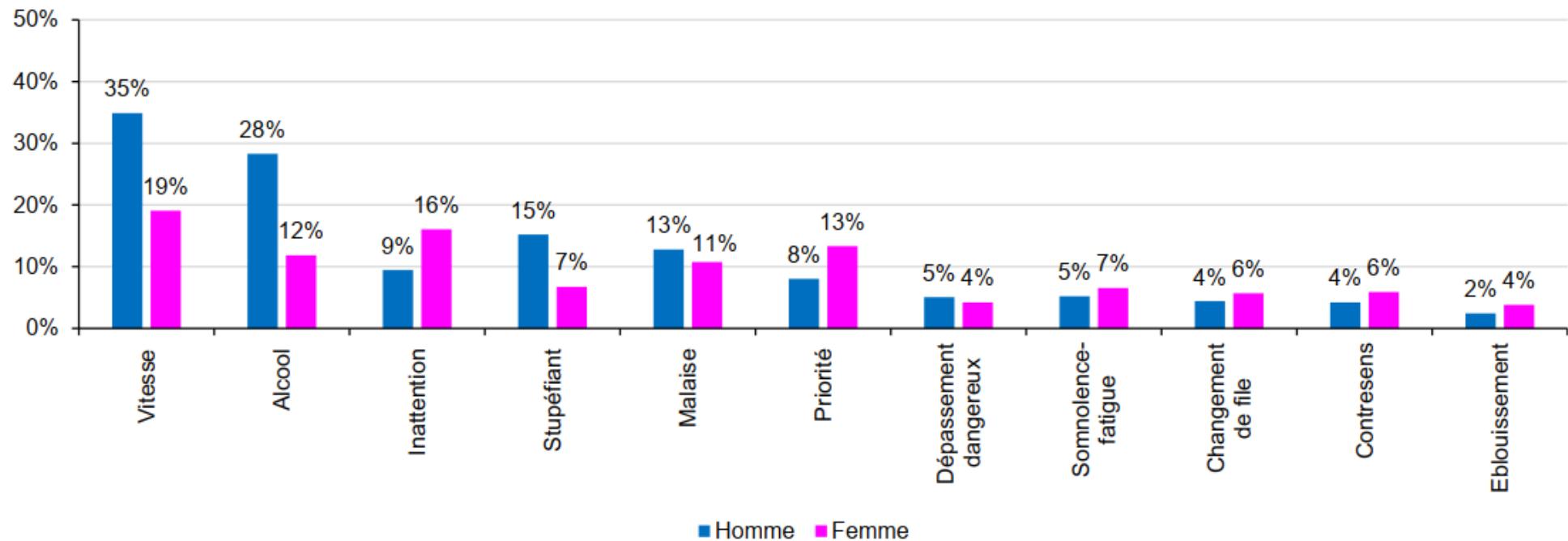
**Principaux facteurs des hommes en 2RM impliqués dans un accident mortel
en France métropolitaine en 2022-2024**



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

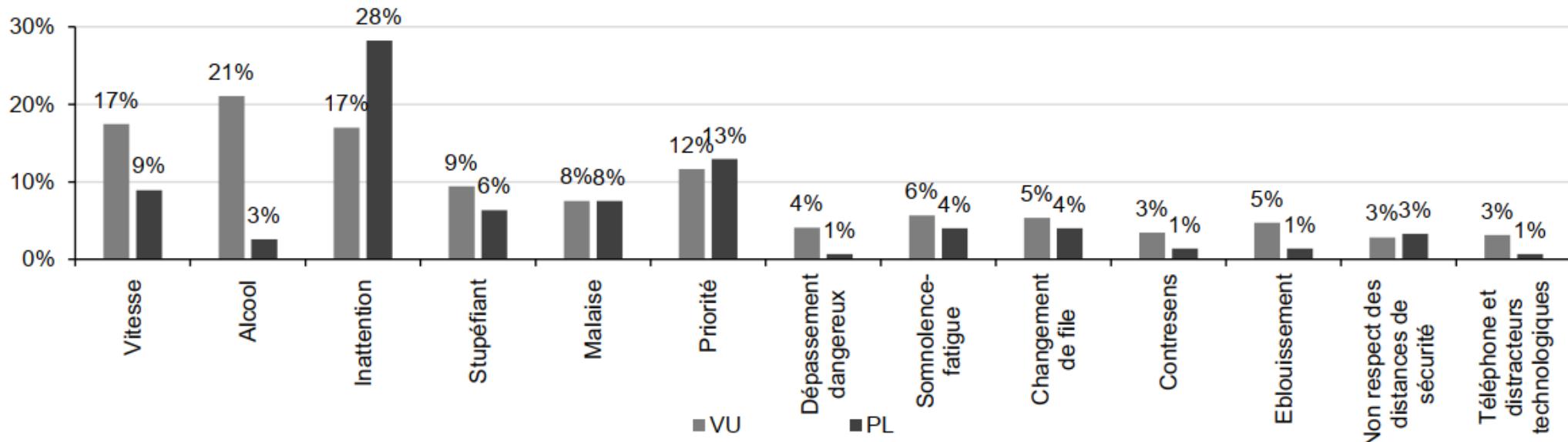
Principaux facteurs des usagers de VT impliqués dans un accident mortel en France métropolitaine en 2022-2024



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

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



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

Les hommes représentent 92 % des PR en VU et 99 % des PR en PL

60 % des décès sont sur les **routes hors agglomération** :

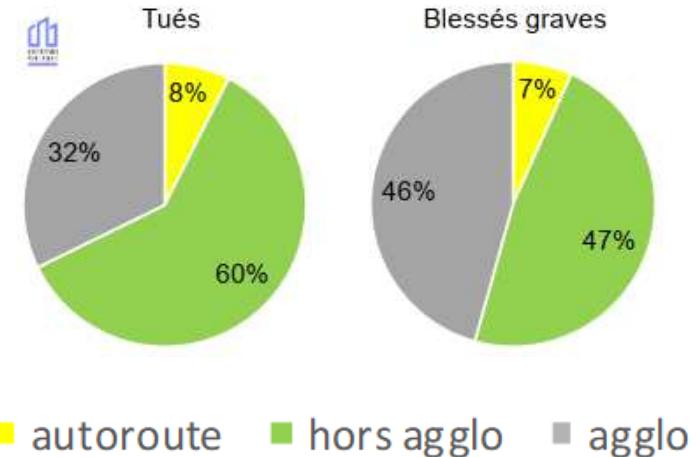
1 924 décès (+47 tués)
7 600 blessés graves (-1%)

32 % des décès sont sur les **voies en agglomération** :

1 030 décès (+9 tués)
7 300 blessés graves (+1%)

8 % des décès sont constatés sur **autoroute**

239 décès (-30 tués)
1 100 blessés graves (-1%)



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

Les routes hors agglomération :

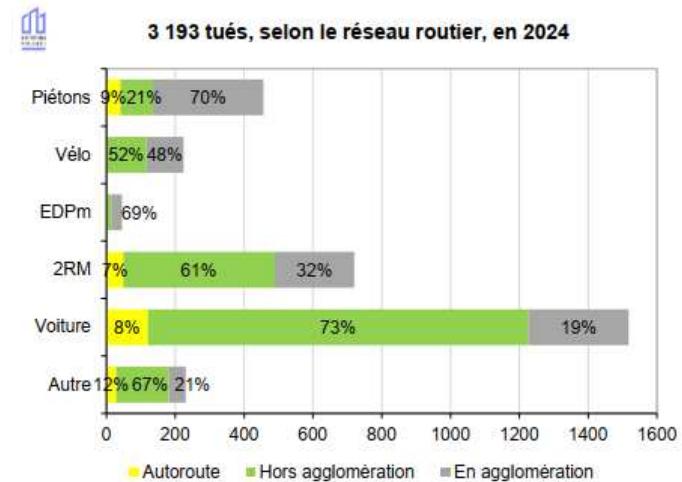
- **73 % des décès en VT**
- **69 % des décès en voiturette**
- **61 % des décès en 2RM**
- **52 % des décès à vélo**
- 31 % des EDPm tués
- 21 % des piétons tués

- **67 % des blessés graves en VT**
- **50 % des blessés graves en 2RM**

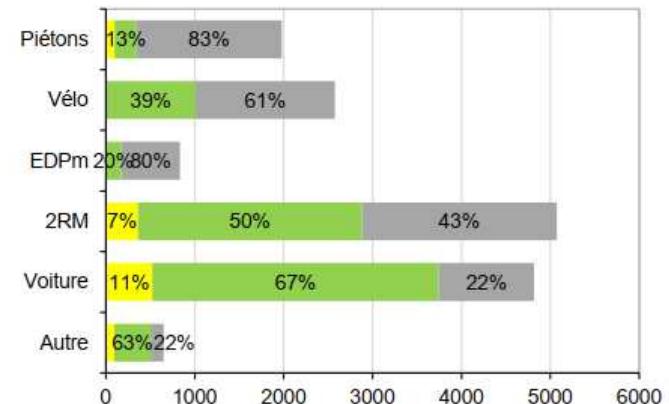
Les voies en agglomération :

- **70 % des piétons tués**
- 48% des décès à vélo
- 32% des décès en 2RM
- 19% des décès en voiture

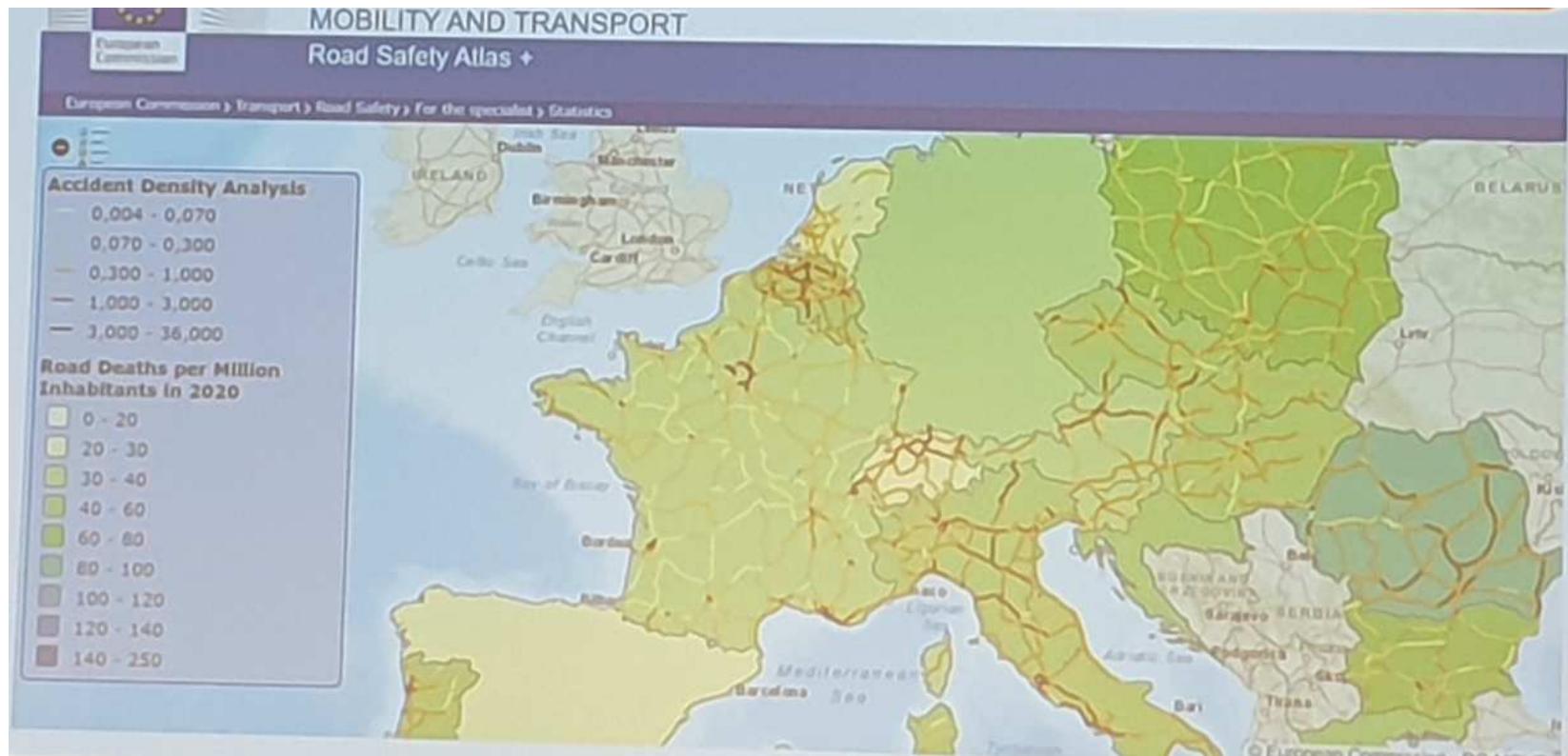
- **83% des blessés graves à pied**
- **61% des blessés graves à vélo**
- 43 % des blessés graves en 2RM
- 22% des blessés graves en voiture



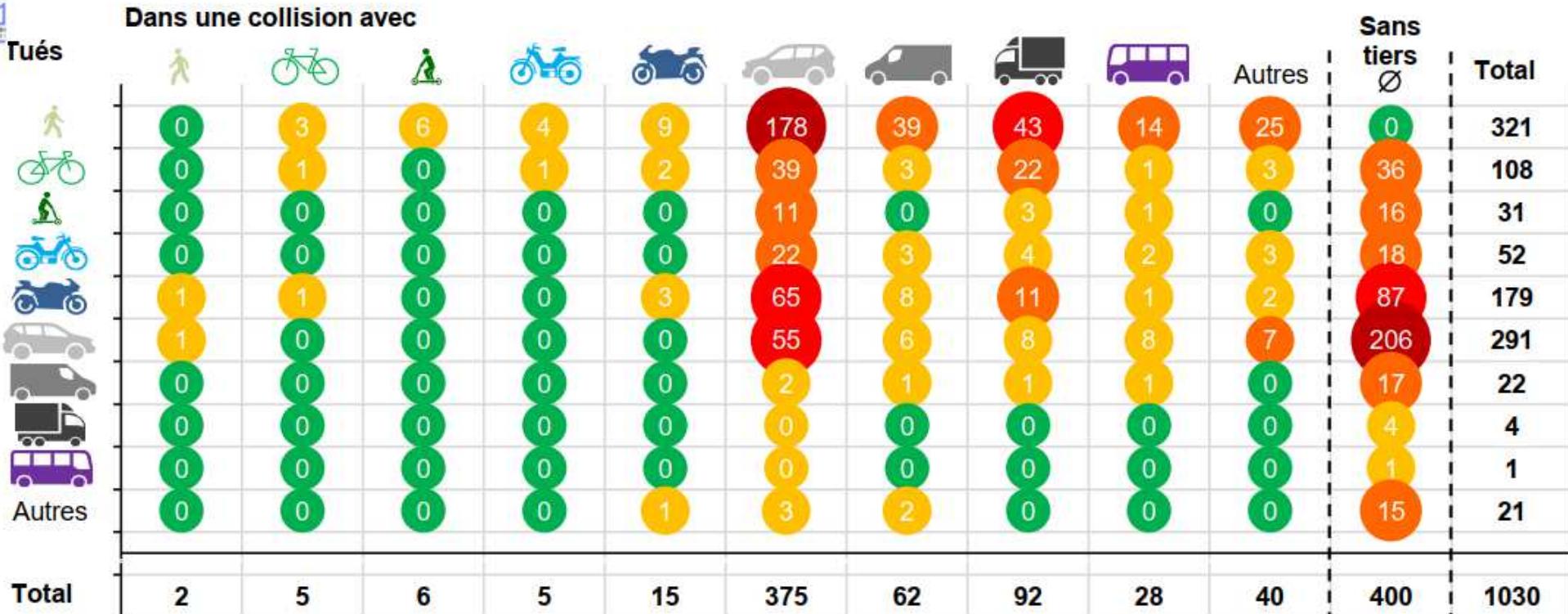
16 000 blessés graves, selon le réseau routier, en 2024



L'utilisation des XY par la commission européenne sur le réseau TEN-T (données 2021)



France métropolitaine 2024 – collisions sur voies en agglo



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

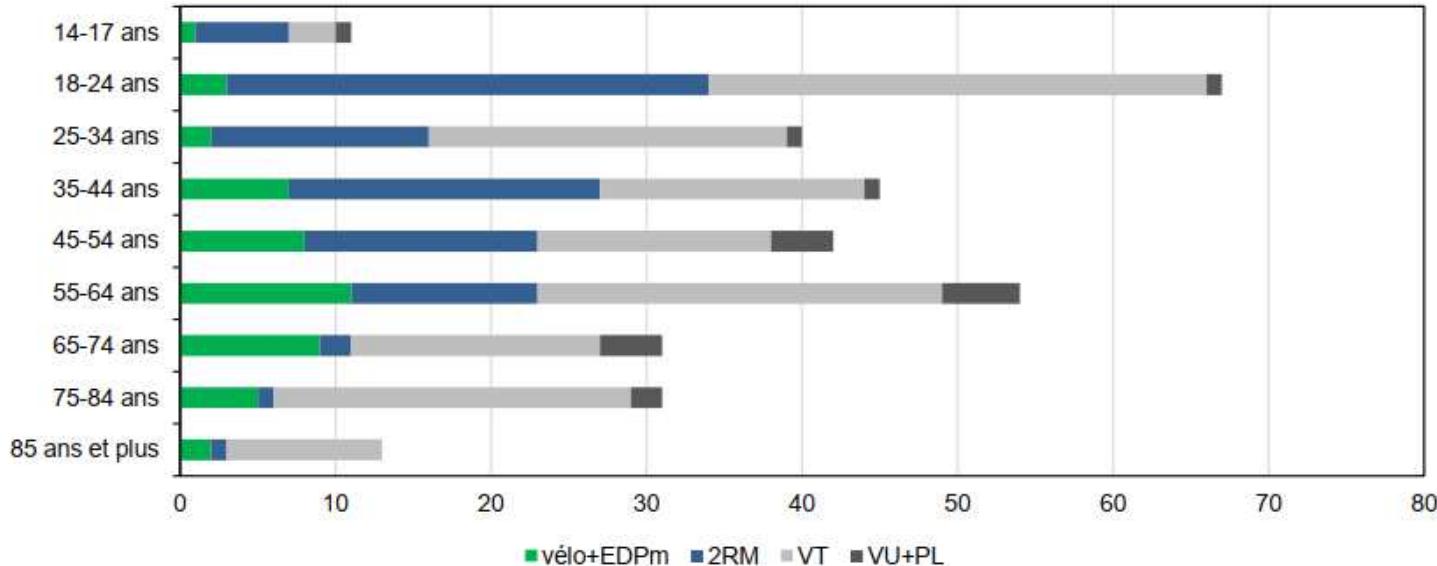
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

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

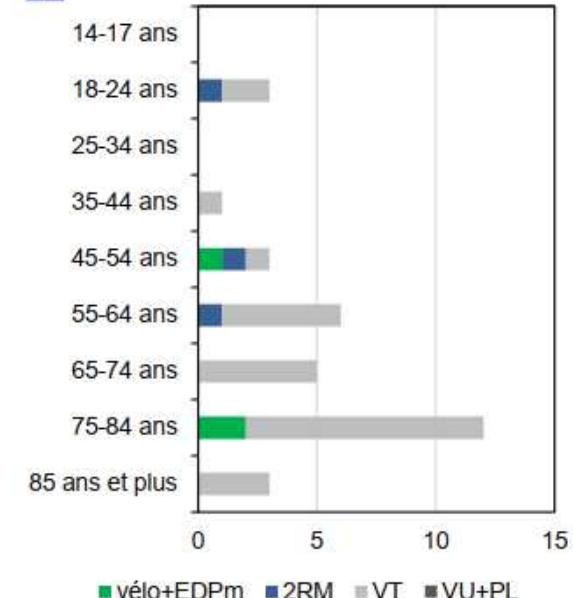
France métropolitaine 2024 – collisions sur voies en aggro



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



Conductrices



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

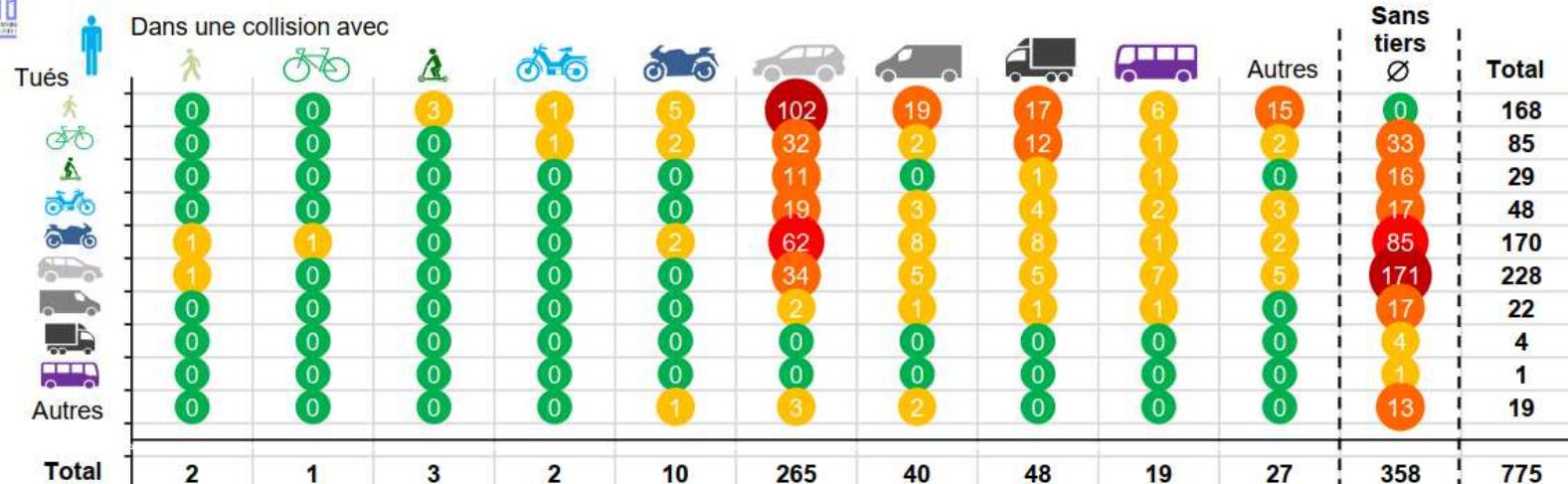
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

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

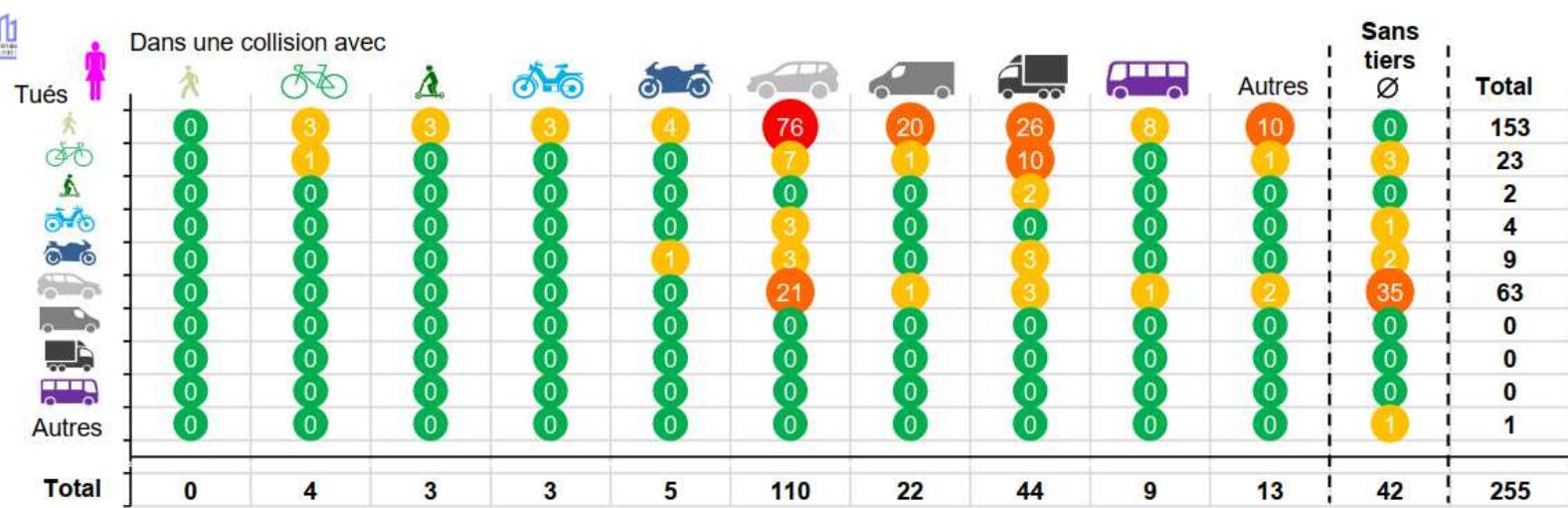
France métropolitaine 2024 – collisions sur voies en agglo



Dans une collision avec



Dans une collision avec

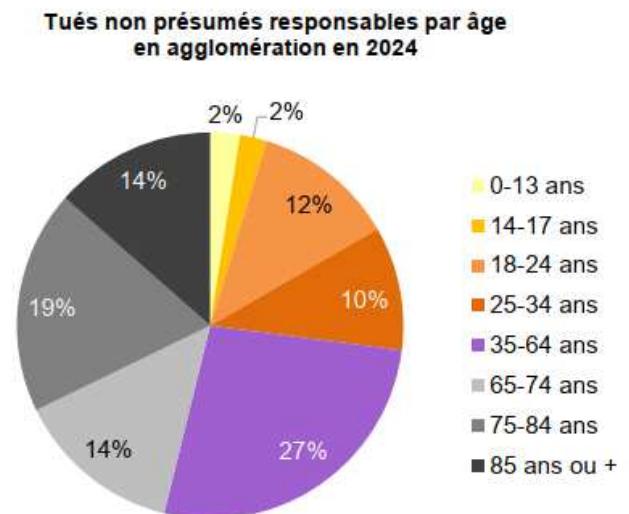
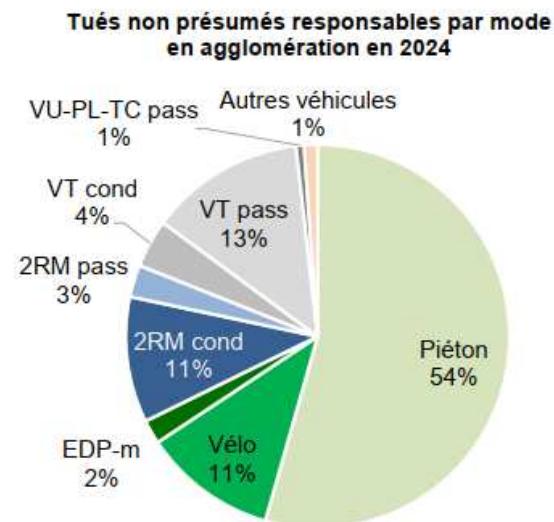
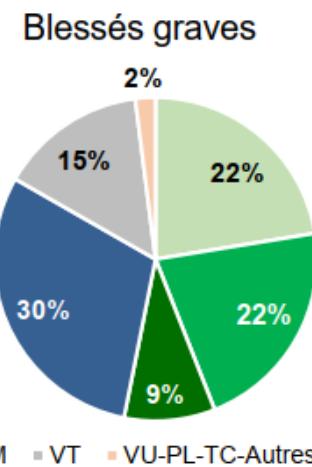
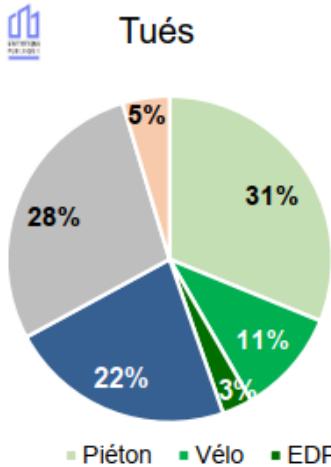


France métropolitaine 2024 – victimes sur voies en agglo

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



Agglo



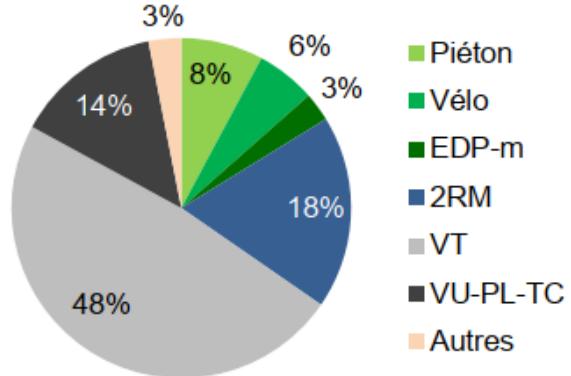
444 tués non présumés responsables



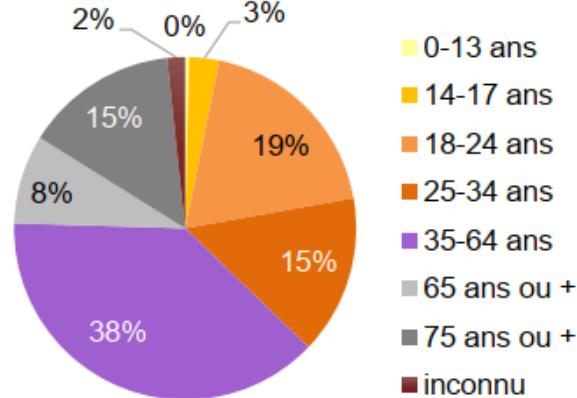
Agglo



Présumés responsables par mode en agglomération en 2024



Présumés responsables par âge en agglomération en 2024



1 060 présumés responsables en agglomération.

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

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

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

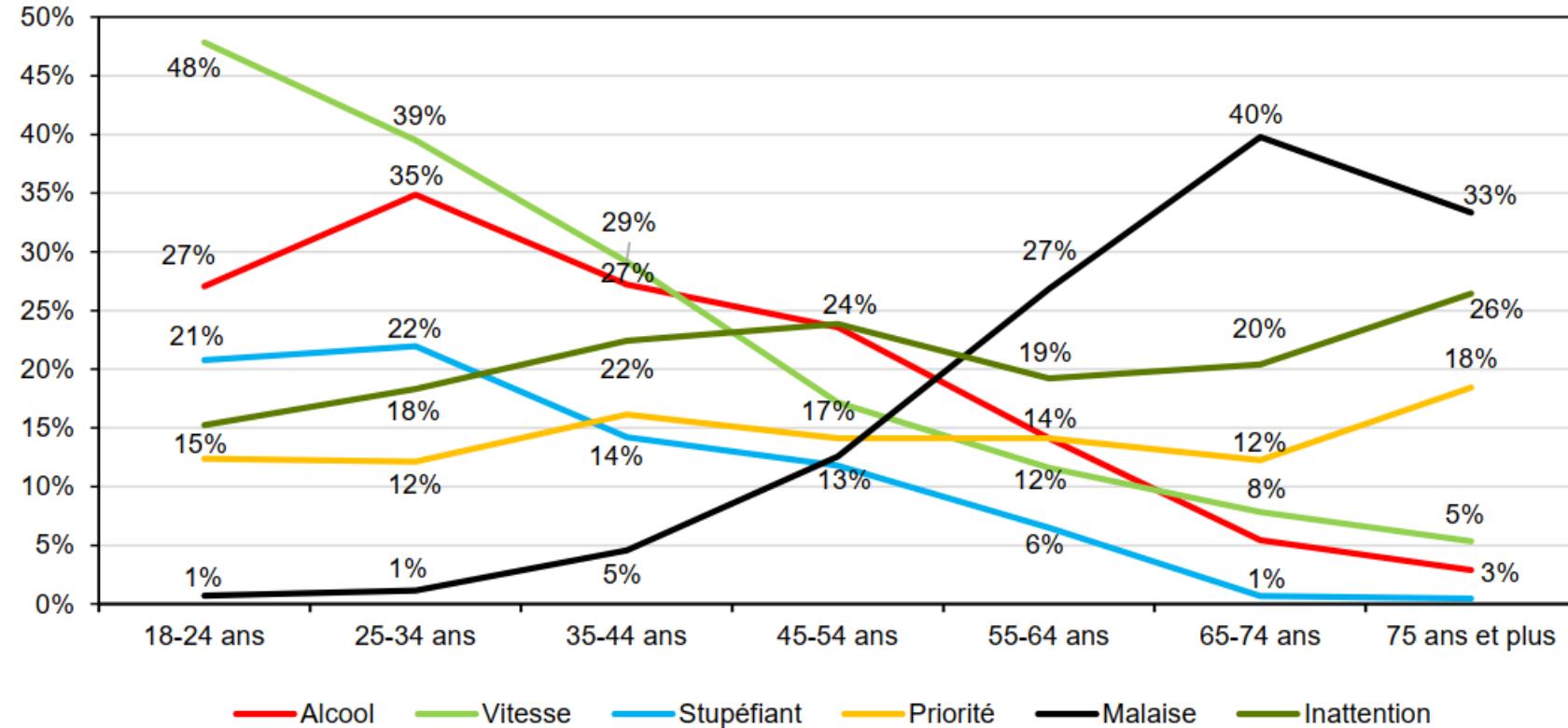
France métropolitaine 2024 – facteurs sur voies en agglo



Agglo



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



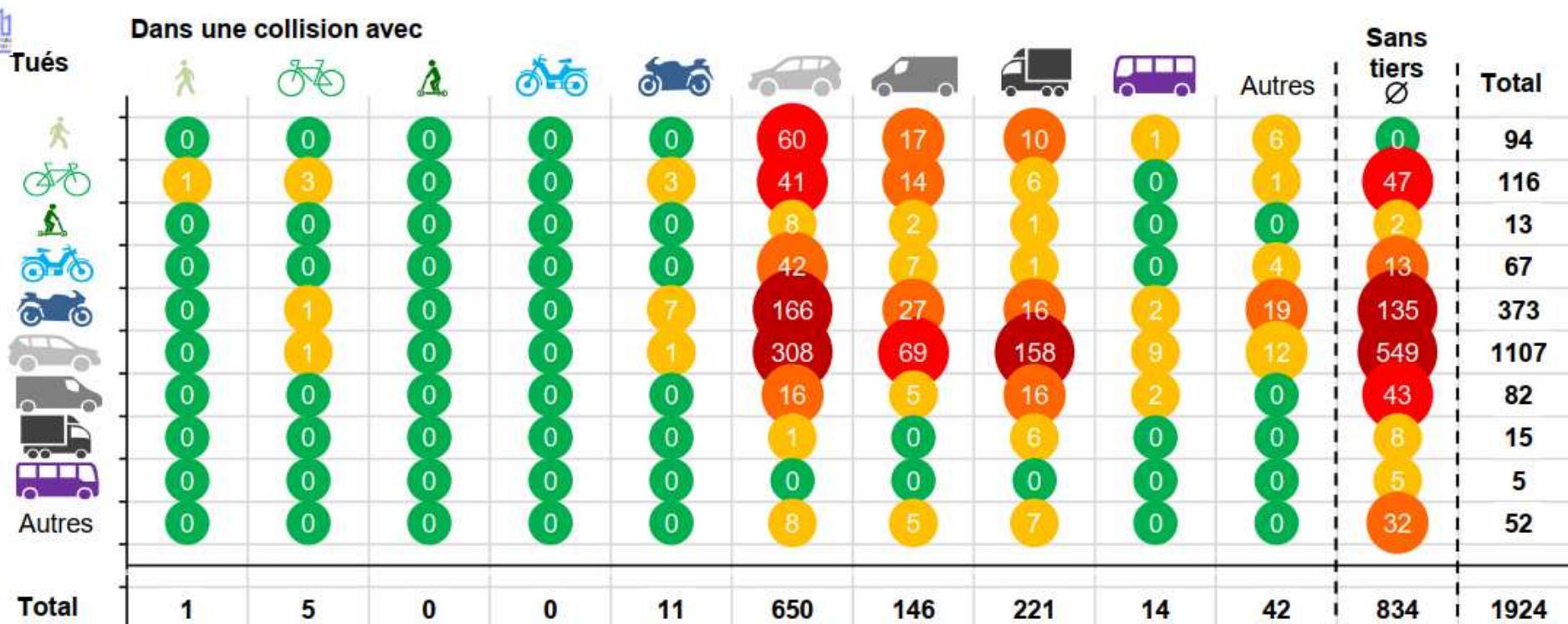
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

France métropolitaine 2024 – collisions sur voies hors agglo



Hors agglo



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

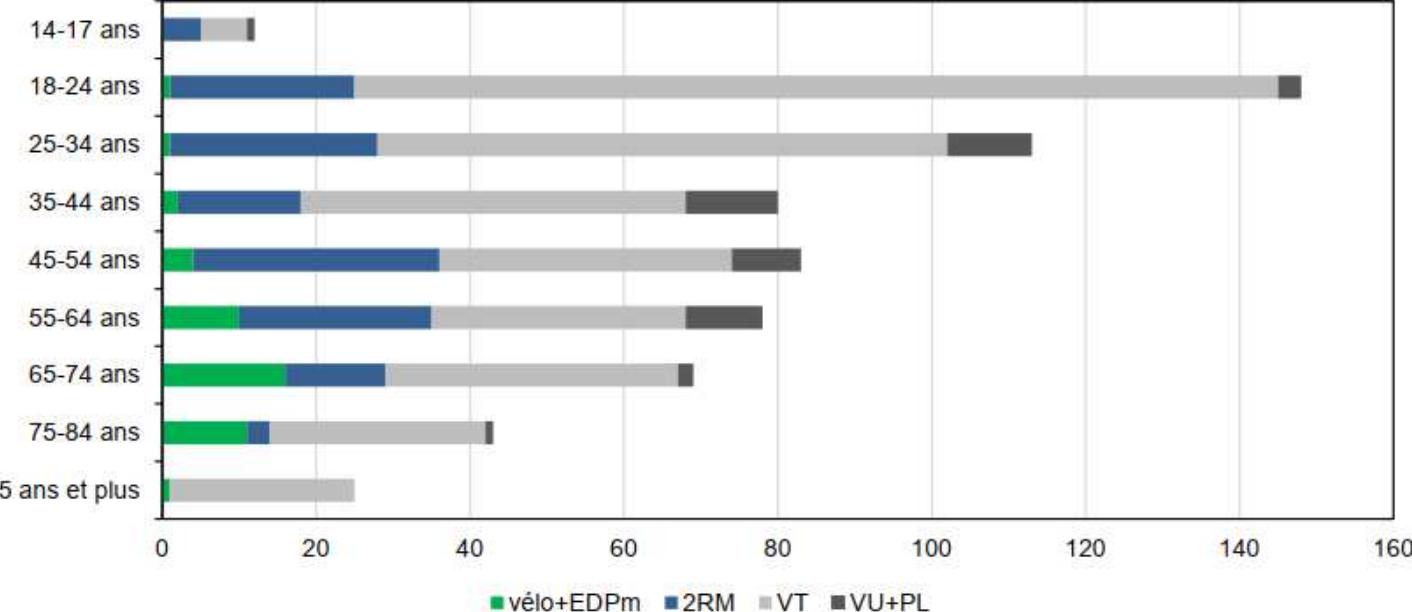
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

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

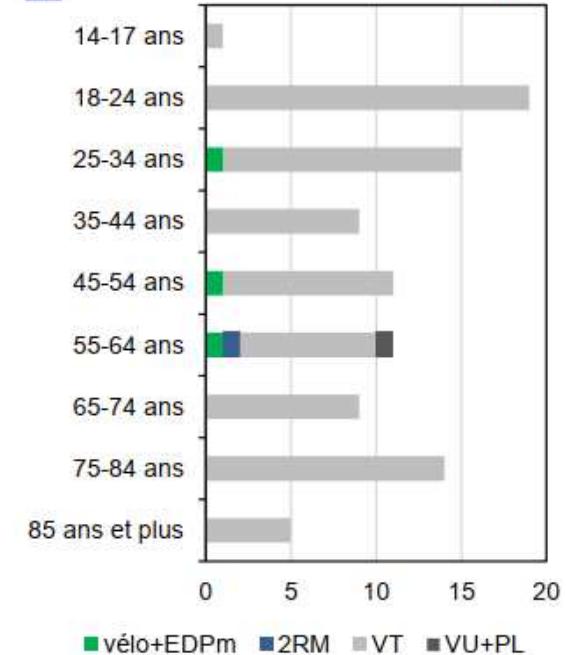
France métropolitaine 2024 – collisions sur voies hors agglo



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



Conductrices

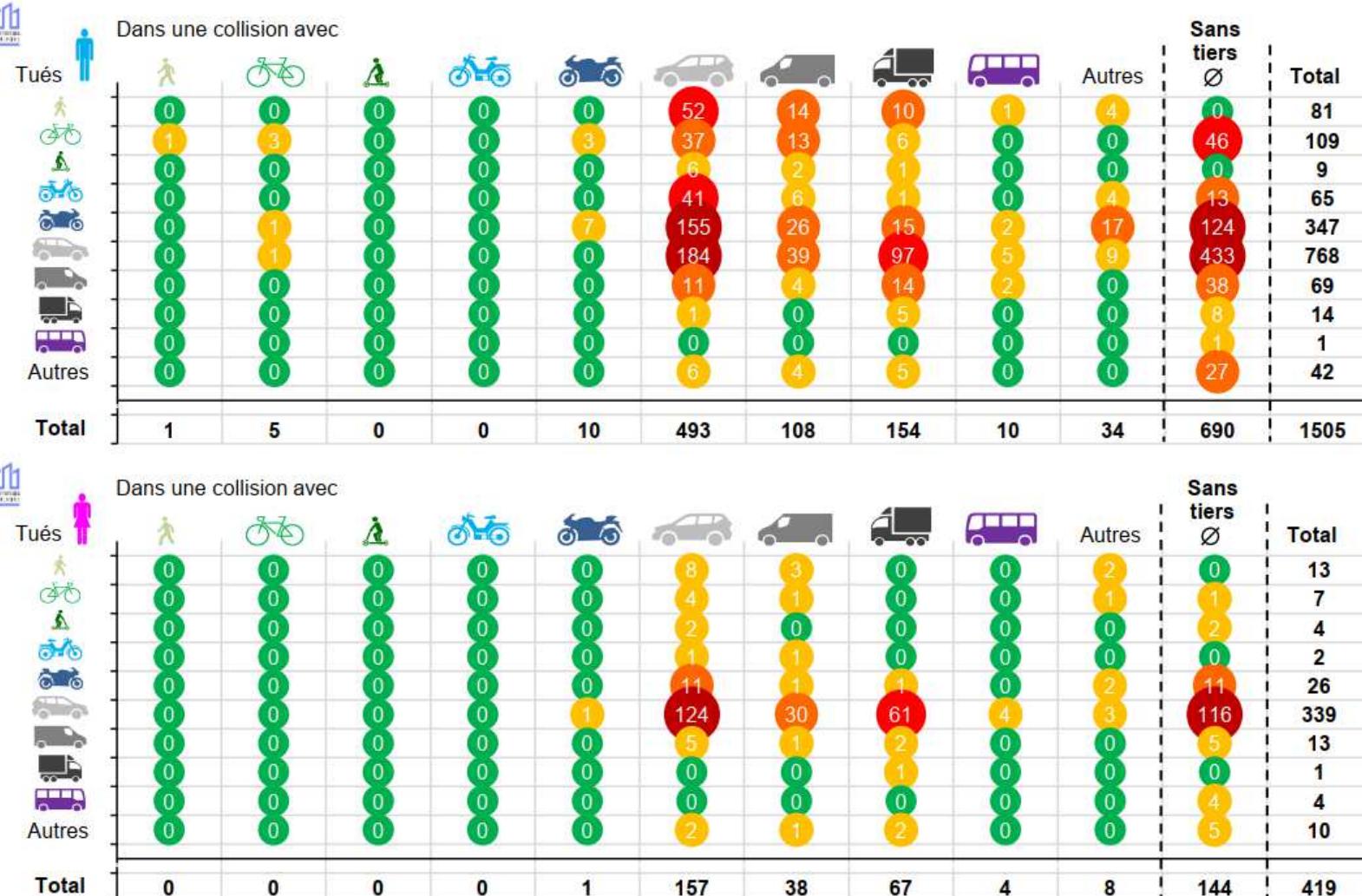


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

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

France métropolitaine 2024 – collisions sur voies hors agglo

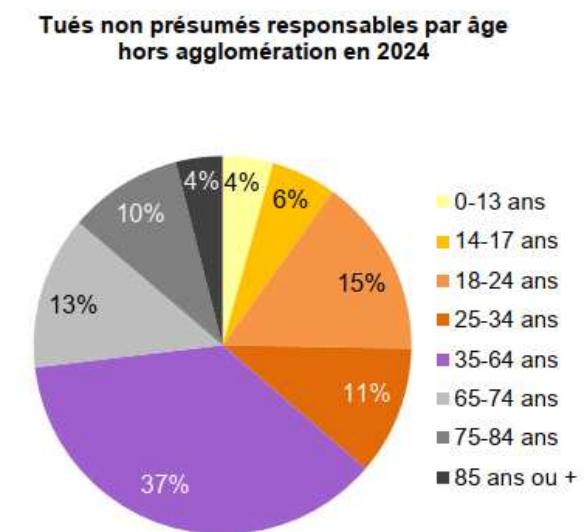
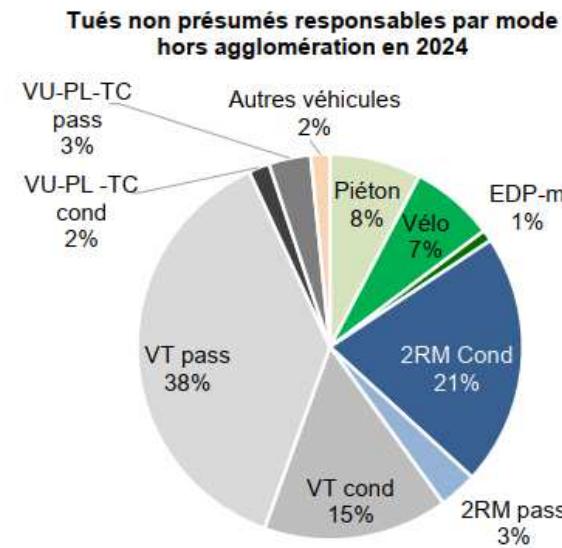
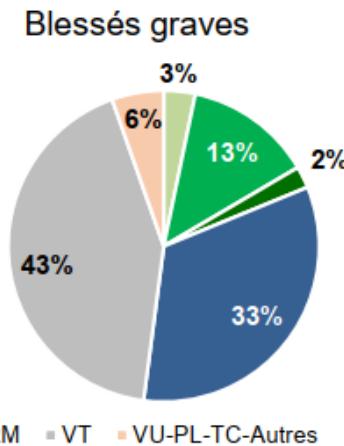
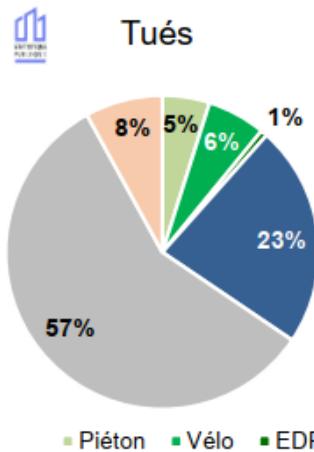


France métropolitaine 2024 – victimes sur voies hors aggro

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



Hors aggro



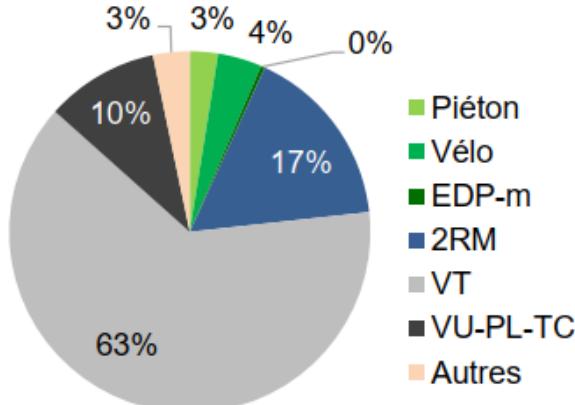
625 tués non présumés responsables



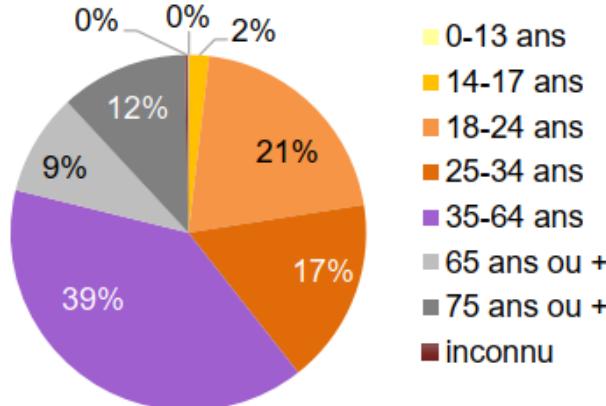
Hors aggro



Présumés responsables par mode hors agglomération en 2024



Présumés responsables par âge hors agglomération en 2024



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

1 858 présumés responsables sur les routes hors agglomération.

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

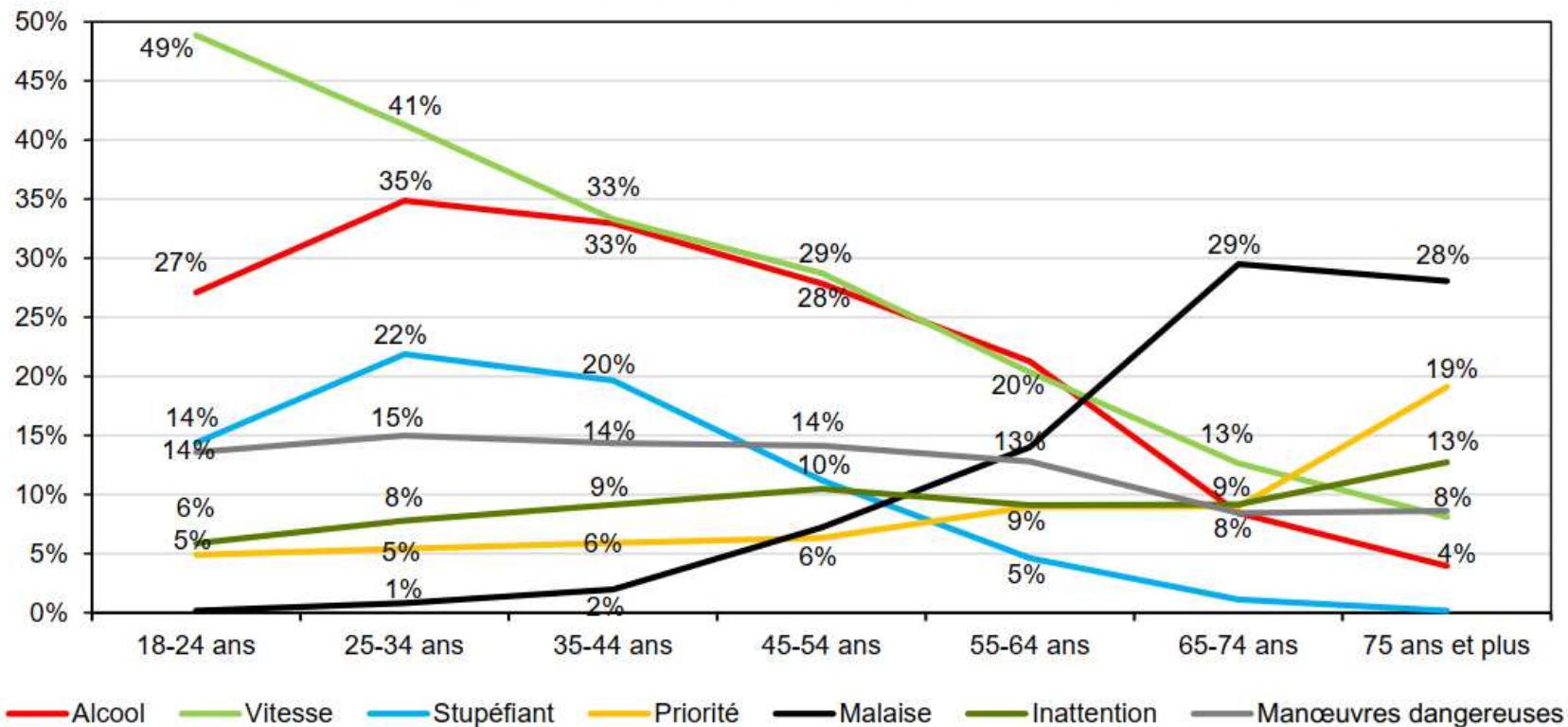
21 % des PR ont entre 18 et 24 ans, 83 % des PR sont des hommes.



Hors aggro



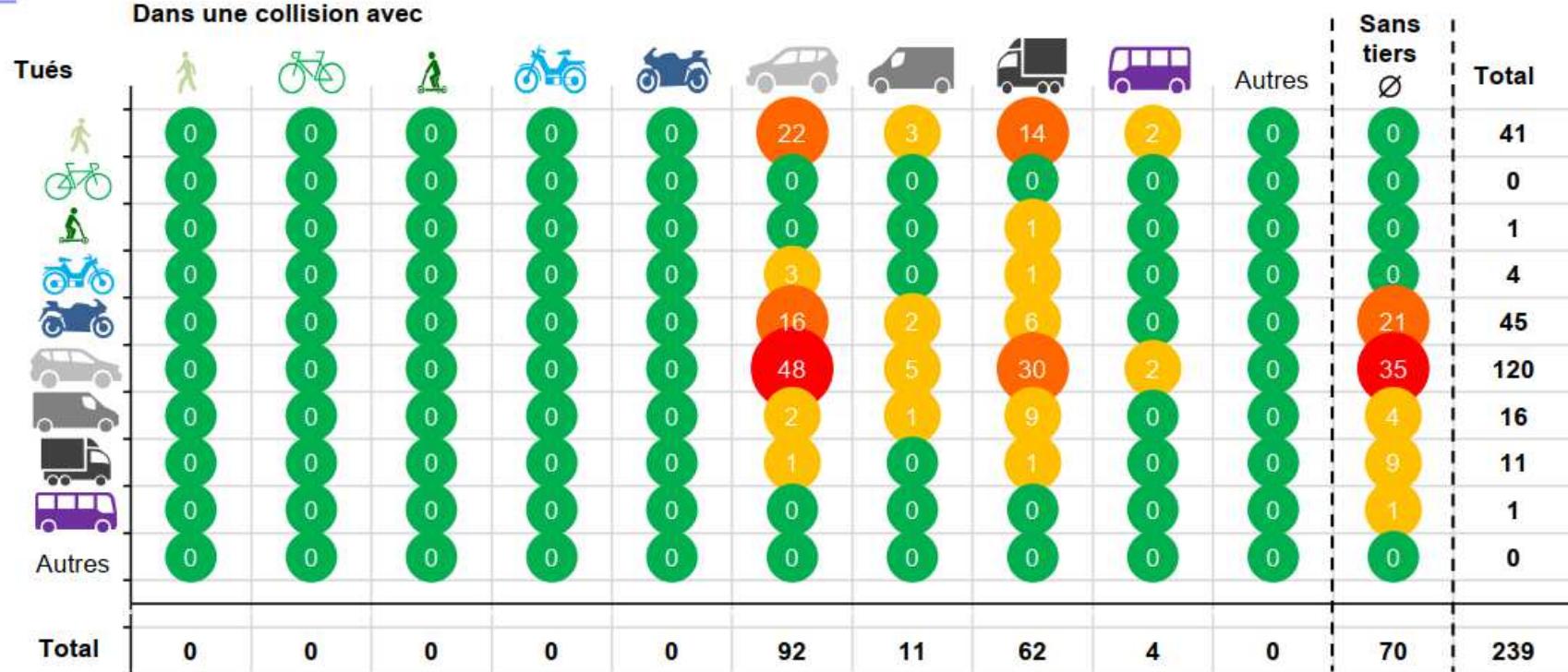
Facteurs d'accidents mortels selon l'âge des présumés responsables sur les routes hors agglomération de 2022 à 2024 en France métropolitaine



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

France métropolitaine 2024 – collisions sur autoroutes



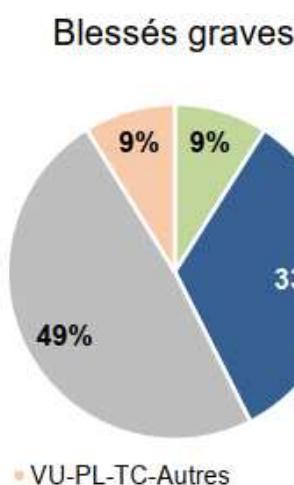
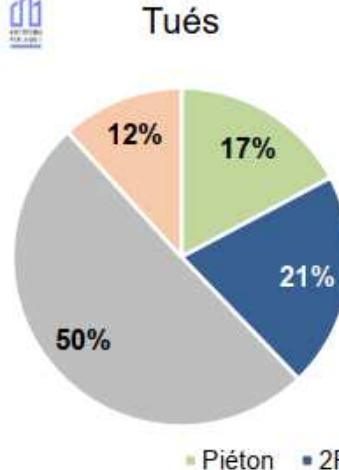
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

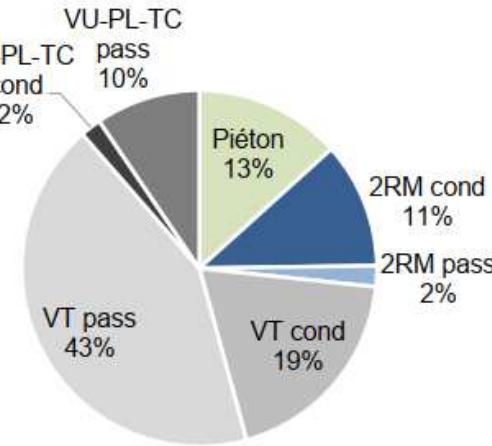
29 % ont été tués dans un accident sans tiers impliqué (perte de contrôle d'un seul véhicule, sans piéton), et 22 % dans un accident impliquant plus de 2 parties prenantes (soit au moins 3 véhicules, soit au moins 2 véhicules et 1 piéton).

France métropolitaine 2024 – victimes sur autoroutes

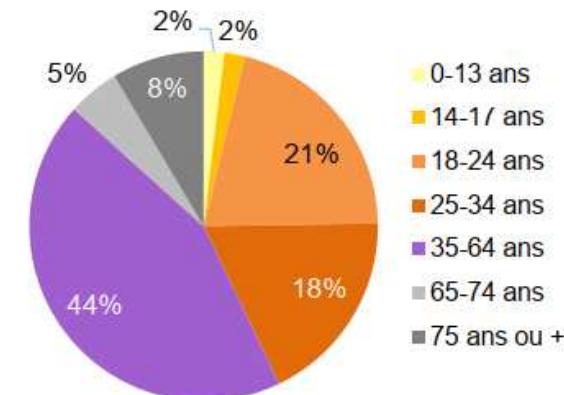
En 2024, 239 personnes sont décédées et 1 100 sont estimées blessées graves sur autoroute.



Tués non présumés responsables par mode sur autoroute en 2024



Tués non présumés responsables par âge sur autoroute en 2024

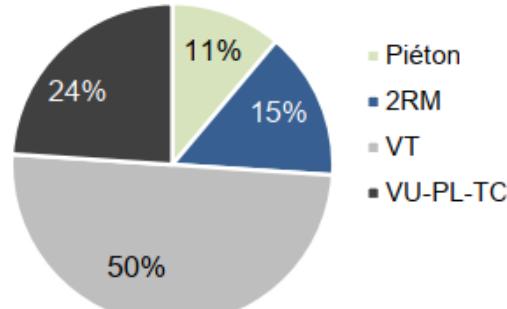


105 tués non présumés responsables

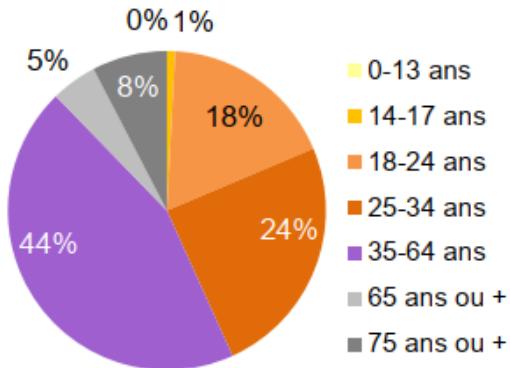
France métropolitaine 2024 – responsables sur autoroutes

Présumés responsables d'accidents mortels

Présumés responsables par mode sur autoroute en 2024



Présumés responsables par âge sur autoroute en 2024



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

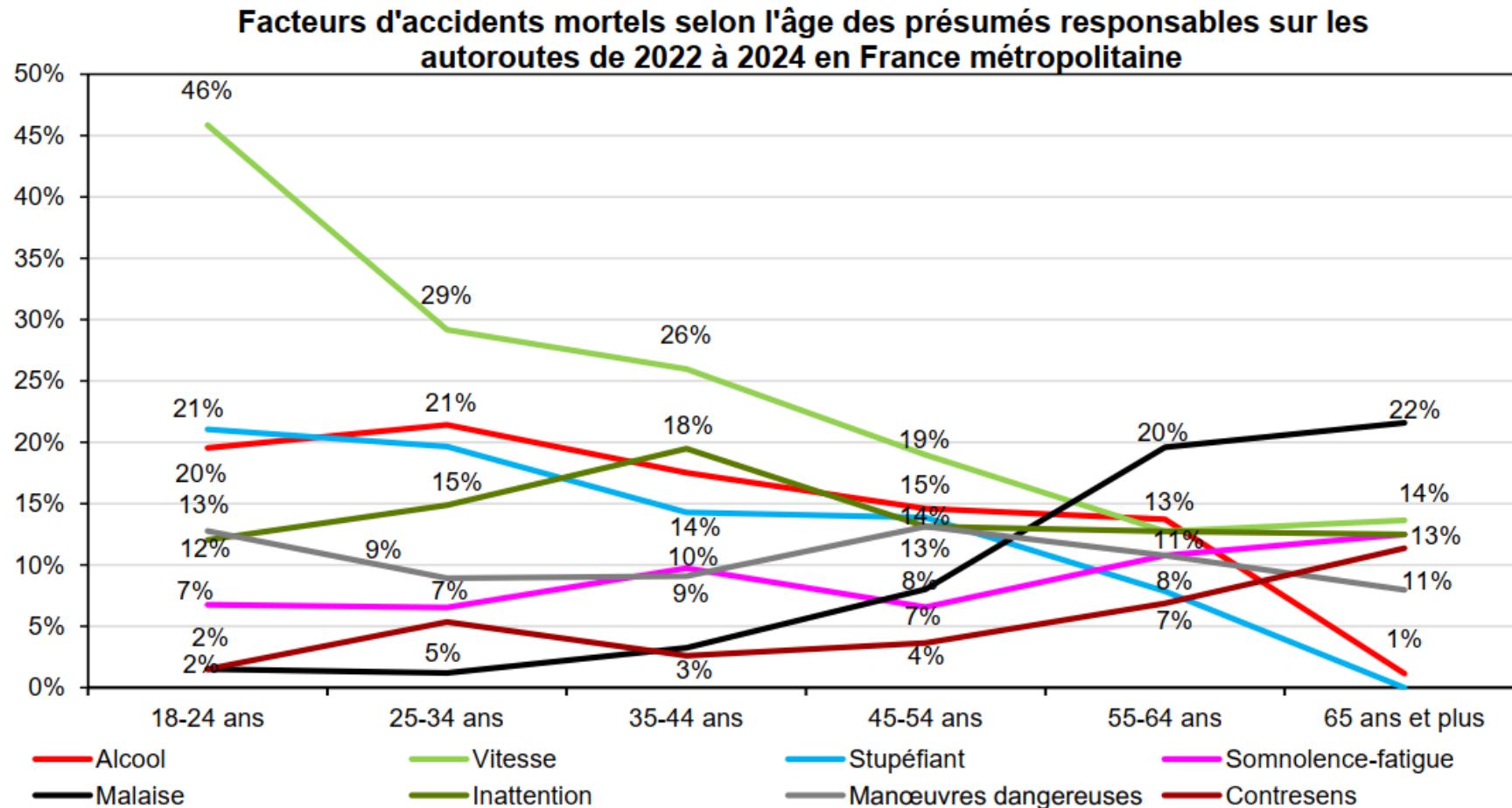
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

243 présumés responsables sur autoroute.

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

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

France métropolitaine 2024 – facteurs sur autoroutes

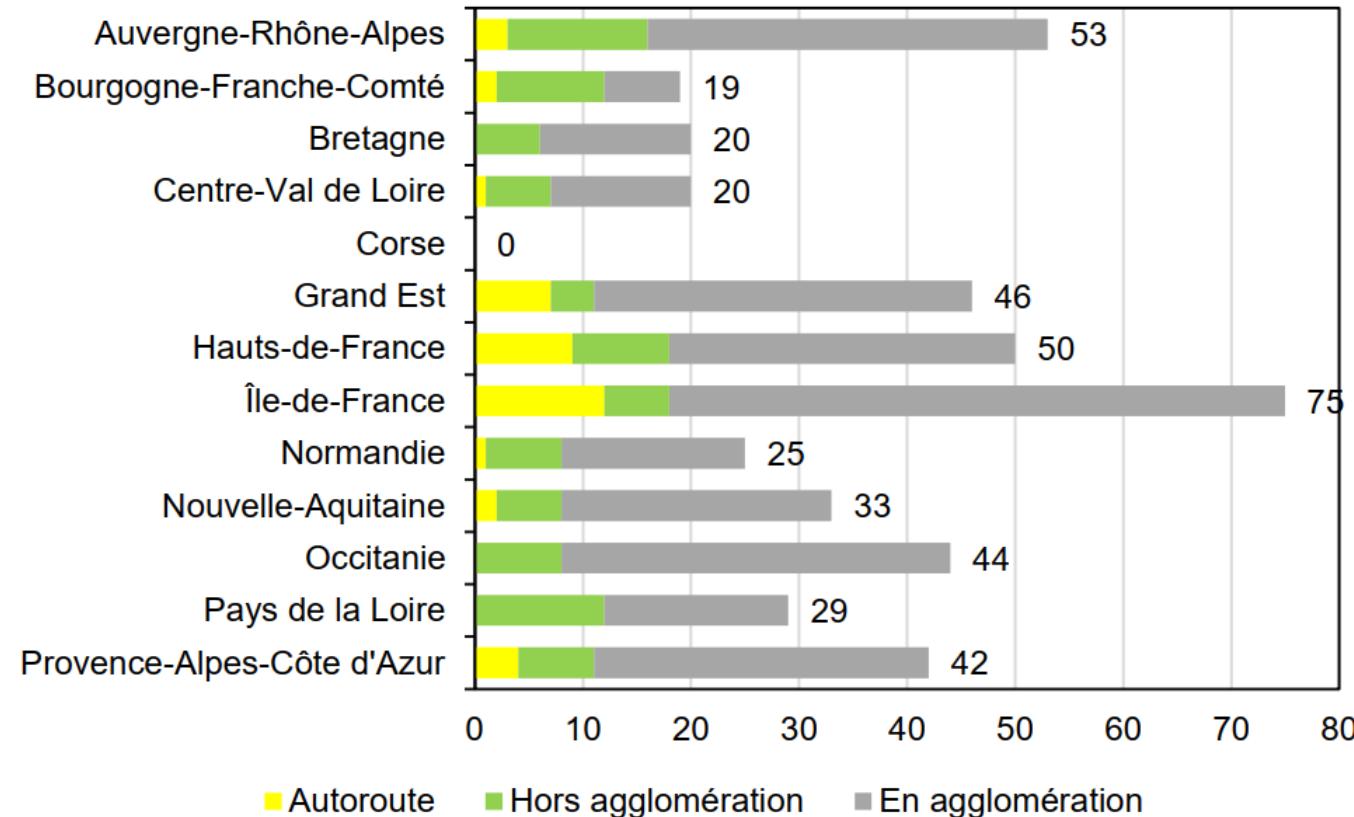


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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



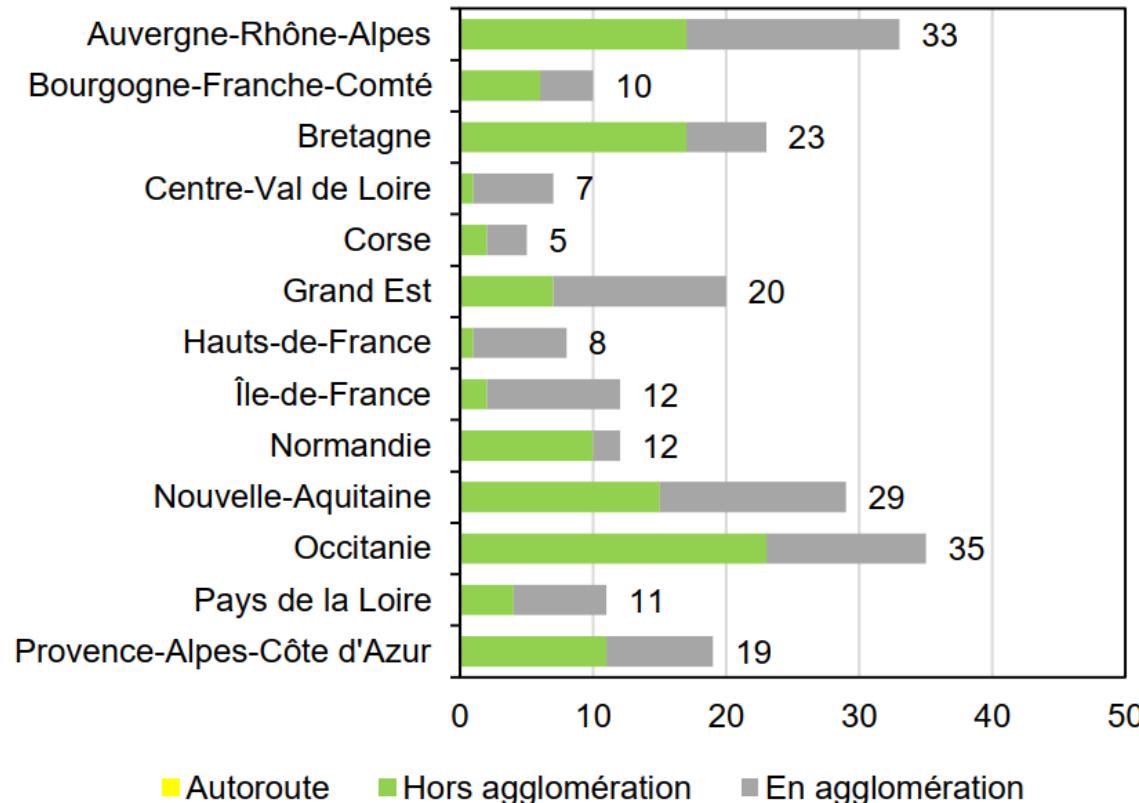
**Nombre de tués à pied selon le milieu routier
par région en 2024**



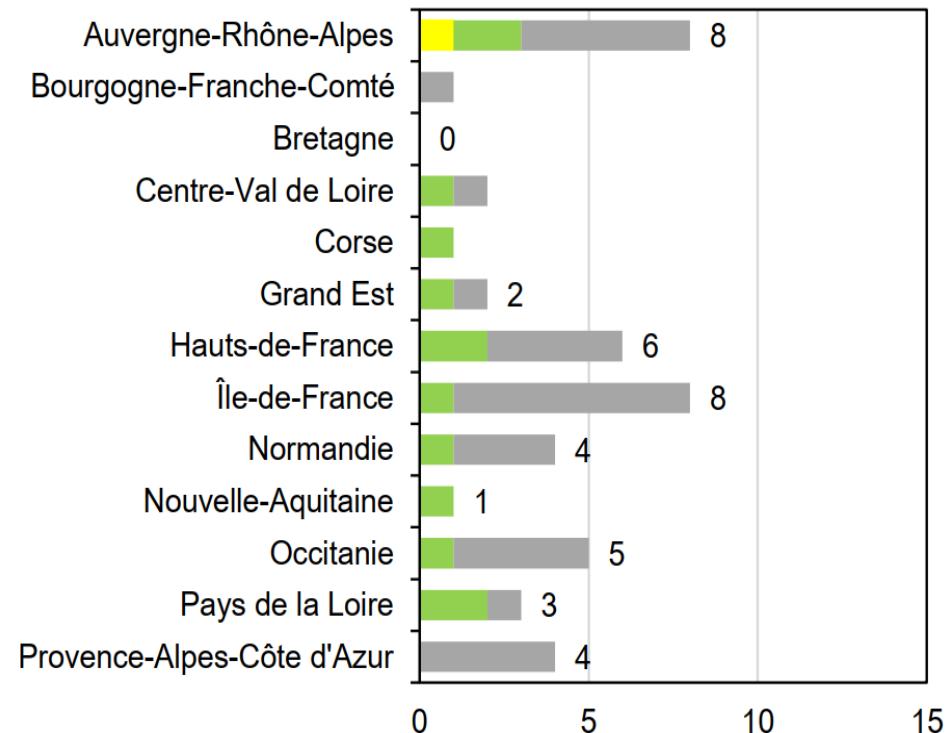
France métropolitaine 2024 – répartitions régionales



Nombre de tués à vélo selon le milieu routier par région en 2024

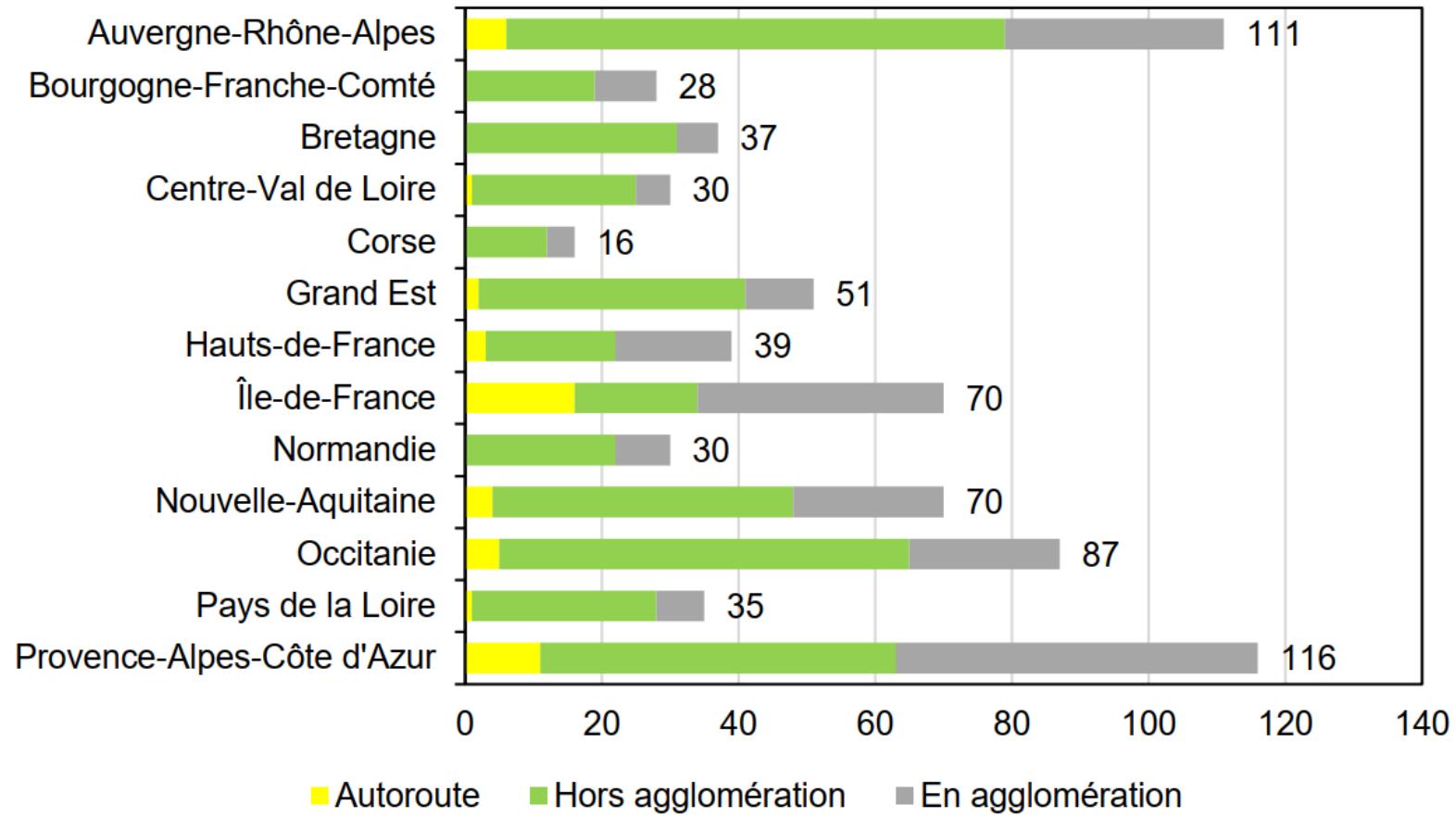


Nombre de tués en EDPm selon le milieu routier par région en 2024





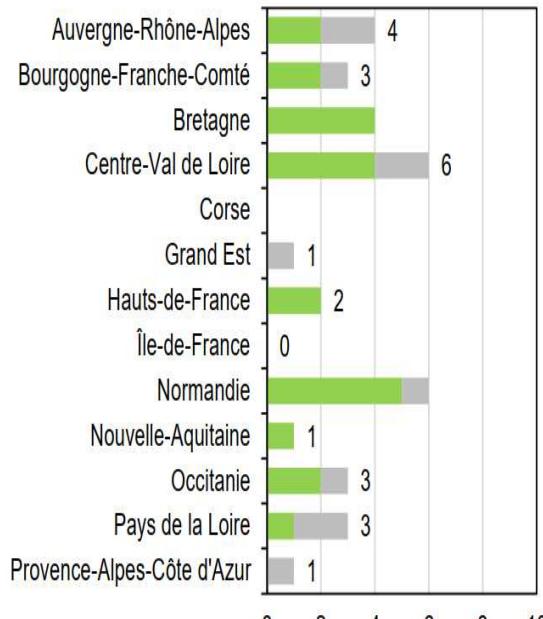
**Nombre de tués en 2RM selon le milieu routier
par région en 2024**



France métropolitaine 2024 – répartitions régionales

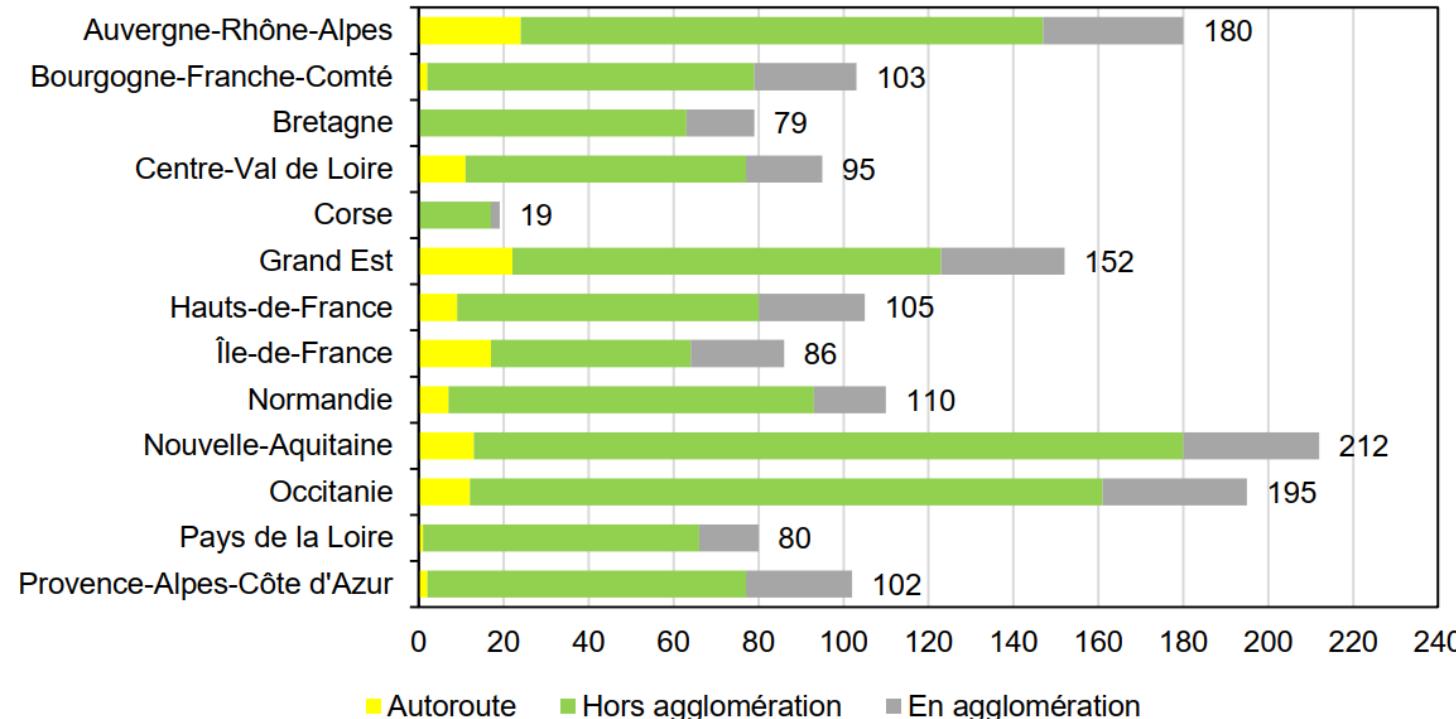


Nombre de tués en voiturette selon le milieu routier par région en 2024



■ Hors agglomération ■ En agglomération

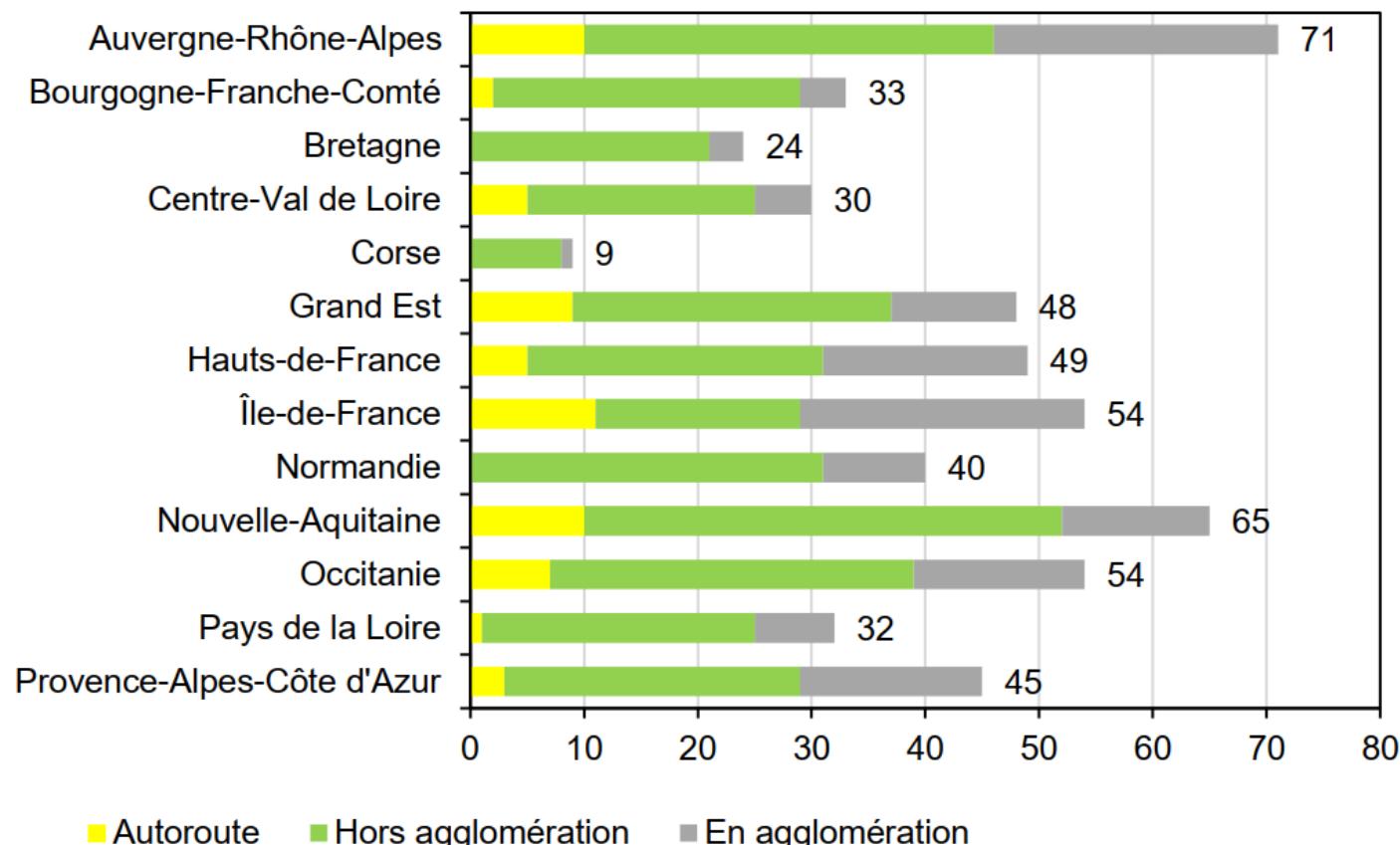
Nombre de tués en VT selon le milieu routier par région en 2024



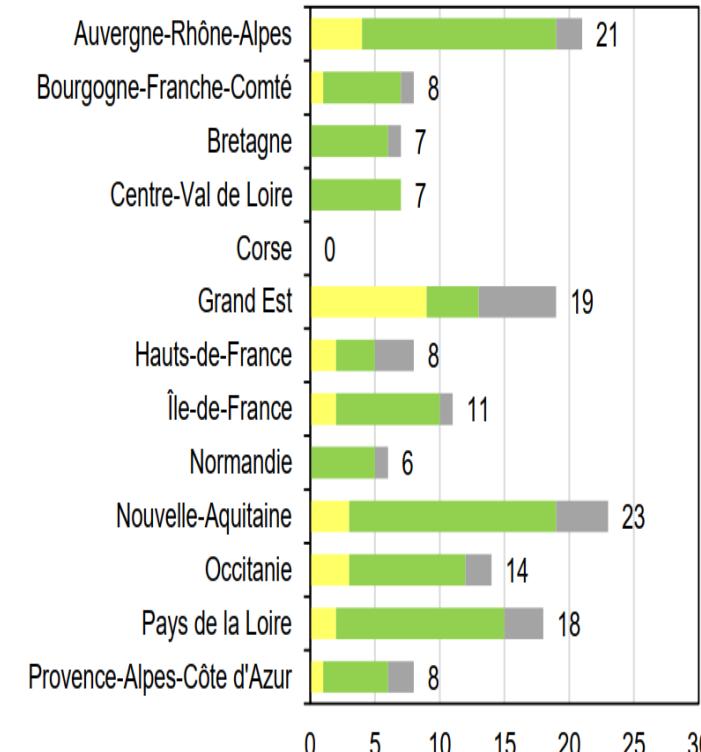
■ Autoroute ■ Hors agglomération ■ En agglomération

France métropolitaine 2024 – répartitions régionales

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



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



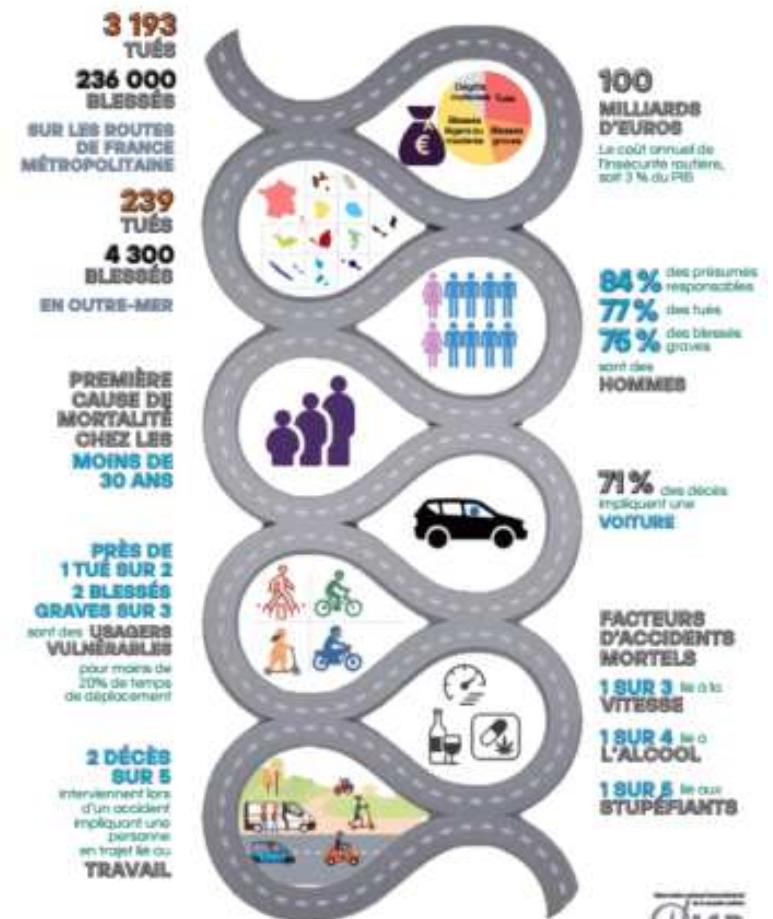
Nouveautés du bilan 2024

Chiffres clés 2024
de la sécurité routière

- Définition du BAAC et ASP au début ; contributeurs à la fin du bilan
 - **Chiffres clés**
 - Sommaire plus exhaustif
 - Index par ordre alphabétique
 - Résumés au début des chapitres

Panorama

 - Localisation des lésions p.17
 - Estimations séquelles p.18
 - Reformulation coûts p.19
 - Vérification des informations sécurité des usagers p.30



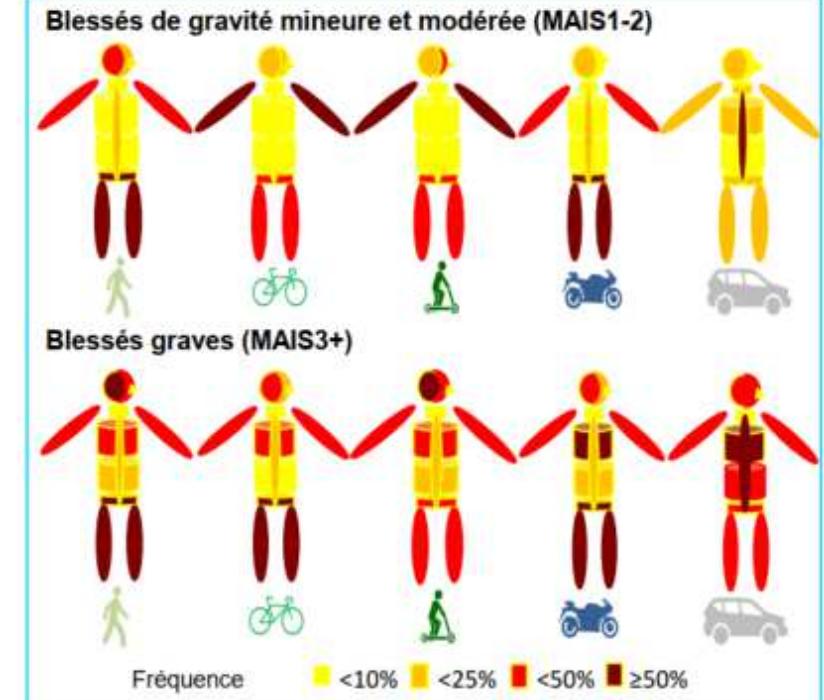
Le bilan annuel de la sécurité routière - 2024

- Définition du BAAC et ASP au début ; contributeurs à la fin du bilan
- Chiffres clés
- Sommaire plus exhaustif
- Index par ordre alphabétique
- Résumés au début des chapitres

Panorama

- **Localisation des lésions** p.17
- Estimations séquelles p.18
- Reformulation coûts p.19
- Vérification des informations sécurité des usagers p.30

Localisation des lésions selon leur gravité et le mode de déplacement du blessé léger ou grave (Registre du Rhône 2017-2021)



Le bilan annuel de la sécurité routière - 2024

- Définition du BAAC et ASP au début ; contributeurs à la fin du bilan
- Chiffres clés
- Sommaire plus exhaustif
- Index par ordre alphabétique
- Résumés au début des chapitres

Panorama

- Localisation des lésions p.17
- **Estimations séquelles** p.18
- Reformulation coûts p.19
- Vérification des informations sécurité des usagers p.30

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

	Nombre estimés en 2024	Part en 2024	Evolution 2024/2023
Mode de déplacement :			
Pétons	2 800	13%	- 1,7%
Cyclistes	4 500	20%	- 0,7%
EDPm	2 600	12%	+ 20,8%
Occupants de 2RM	8 100	36%	- 5,7%
Occupants de VT	3 400	15%	+ 0,5%
Autres	900	4%	+ 13,8%
Classe d'âge :			
0-13 ans	1 100	5%	+ 0,0%
14-17 ans	2 100	10%	+ 2,2%
18-24 ans	4 200	19%	- 0,3%
25-34 ans	3 700	17%	- 0,4%
35-44 ans	2 900	13%	- 0,7%
45-54 ans	2 900	13%	- 1,8%
55-64 ans	2 400	11%	- 1,6%
65-74 ans	1 500	7%	+ 2,5%
75 ans et plus	1 200	6%	+ 8,0%
Sexe :			
Hommes	5 900	27%	+ 0,4%
Femmes	16 100	73%	+ 0,1%

Le bilan annuel de la sécurité routière - 2024

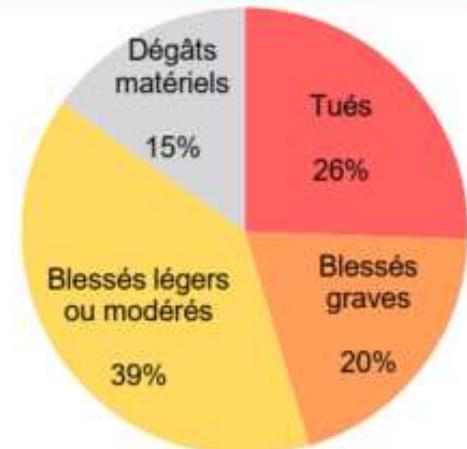
- Définition du BAAC et ASP au début ; contributeurs à la fin du bilan
- Chiffres clés
- Sommaire plus exhaustif
- Index par ordre alphabétique
- Résumés au début des chapitres

• Panorama

- Localisation des lésions p.17
- Estimations séquelles p.18
- **Reformulation coûts** p.19

- Vérification des informations sécurité des usagers p.30

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



Le bilan annuel de la sécurité routière - 2024

• Analyses territoriales

- RRP nouvelle méthode p.41
- Cartes départements p. 43 (résidence)
- Indicateurs urbains : ajout OM p.47
- 3 fiches accidento selon densité (urbain, intermédiaire, rural)
- Memento du maire (actualisation des savoirs de base)
- Pacifier les écoles à Marseille
- Outre-mer : premières analyses de l'obs vitesse comportement

Accidents liés au travail



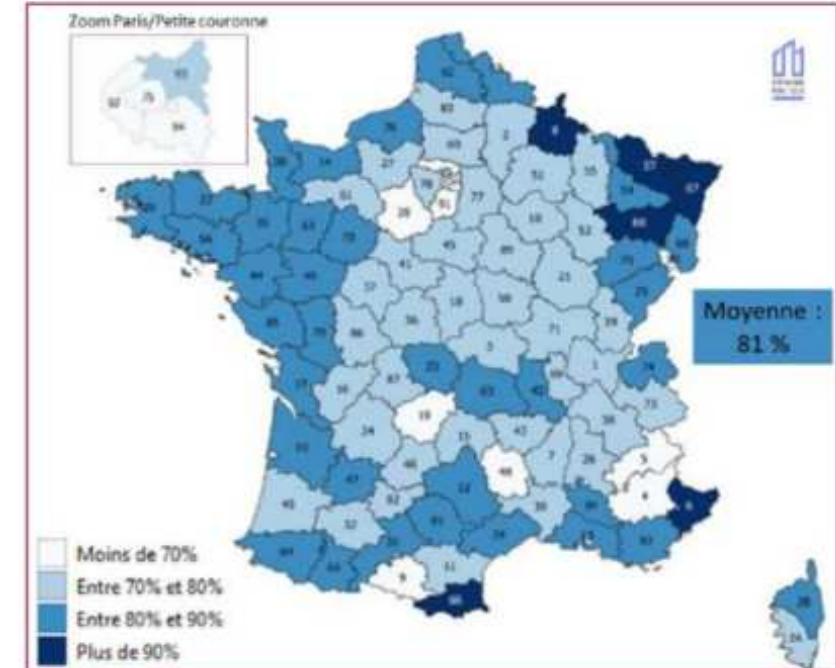
	Personnes tuées en 2024		
	dans un acc avec usager en trajet domicile-travail ou professionnel (%) / acc trajet connu (nouvelle méthode)	en trajet domicile-travail	en trajet professionnel
Auvergne-Rhône-Alpes	42 %	39	13
Bourgogne-Franche-Comté	38 %	16	10
Bretagne	39 %	19	4
Centre-Val de Loire	43 %	11	5
Corse	43 %	7	0
Grand Est	41 %	31	12
Hauts-de-France	48 %	27	7
Île-de-France	62 %	41	9
Normandie	45 %	15	7
Nouvelle-Aquitaine	37 %	27	17
Occitanie	39 %	39	14
Pays-de-la-Loire	41 %	20	6
Provence-Alpes-Côte d'Azur	37 %	22	6
France métropolitaine	42 %	314	110

Le bilan annuel de la sécurité routière - 2024

- **Analyses territoriales**

- RRP nouvelle méthode p.41
- **Cartes départements p. 43 (résidence)**
- Indicateurs urbains : ajout OM p.47
- 3 fiches accidento selon densité (urbain, intermédiaire, rural)
- Memento du maire (actualisation des savoirs de base)
- Pacifier les écoles à Marseille
- Outre-mer : premières analyses de l'obs vitesse comportement

Part des personnes tuées dont l'accident a eu lieu dans le département de leur résidence (2020-2024)



Le bilan annuel de la sécurité routière - 2024

• Analyses territoriales

- RRP nouvelle méthode p.41
- Cartes départements p. 43 (résidence)
- Indicateurs urbains : ajout OM p.47

Indicateurs urbains de sécurité routière (hors autoroute)

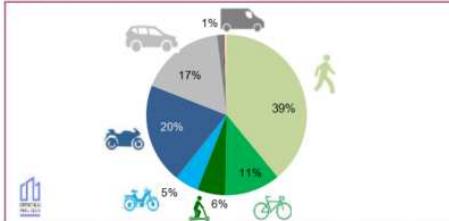
Communautés d'agglomération, urbaines et métropoles (plus de 150 000 hab en France métropolitaine, principales CA des DROM) (population 2021) *	Population municipale 2022, au 1er janvier 2024	Personnes tuées ...					Moyenne T 2020-2024	Tués par million d'habitants moyenne annuelle 2020 - 2024	En moyenne 2020-2024, part dans la mortalité des personnes tuées...				
		en 2024	en 2023	en 2022	en 2021	en 2020			piétons	en vélo	en 2RM	dans un accident avec cond. novice (< 2 ans de permis)	dans un accident avec cond. alcoolisé / alcool connu
CA La Réunion - TCO	218 990	13	4	13	16	12	12	53	16 %	7 %	45 %	19 %	41 %
CA La Réunion - CINOR	216 588	12	5	8	8	9	8	39	29 %	7 %	40 %	21 %	21 %
CA La Réunion - CIVIS	183 641	6	11	15	11	10	11	58	21 %	9 %	32 %	11 %	55 %
CA Guyane - Centre Littoral	152 190	17	14	17	20	25	19	122	20 %	4 %	47 %	20 %	50 %
CA La Martinique - Centre	150 323	8	7	10	9	12	9	61	13 %	2 %	59 %	13 %	56 %
CA Guadeloupe - Cap Excellence	97 558	5	6	7	17	8	9	88	35 %	9 %	28 %	16 %	44 %
CA Mayotte - Dembeni - Mamoudzou***	87 285	1	0	6	5	6	4	41	17 %	0 %	50 %	39 %	30 %
Moyenne		9	7	11	12	12	10	34	21 %	7 %	47 %	19 %	46 %

Le bilan annuel de la sécurité routière - 2024

• Analyses territoriales

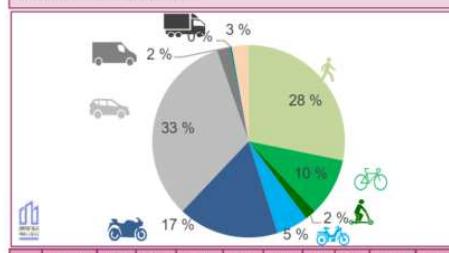
- RRP nouvelle méthode p.41
- Cartes départements p. 43 (résidence)
- Indicateurs urbains : ajout OM p.47
- **3 fiches accidento selon densité (urbain, intermédiaire, rural)**
- Memento du maire (actualisation des savoirs de base)
- Pacifier les écoles à Marseille
- Outre-mer : premières analyses de l'obs vitesse comportement

Répartition des personnes tuées dans les grands centres urbains, en agglomération, selon leur moyen de déplacement



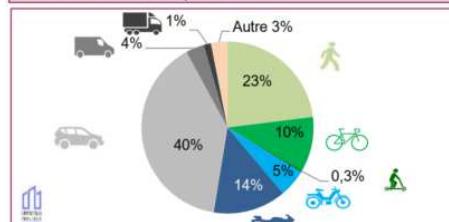
	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
Tués	164	47	24	20	85	72	5	1	2	420

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



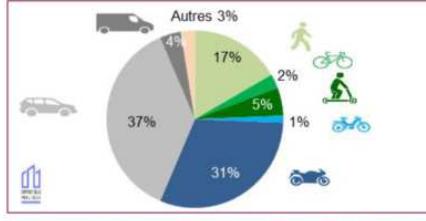
	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
Tués	90	31	6	17	54	104	7	1	9	319

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



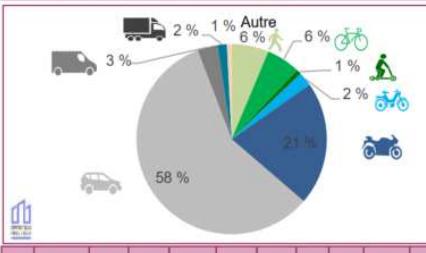
	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
Tués	67	30	1	15	40	115	10	4	9	291

Répartition des personnes tuées dans les grands centres urbains, hors agglomération, selon leur moyen de déplacement



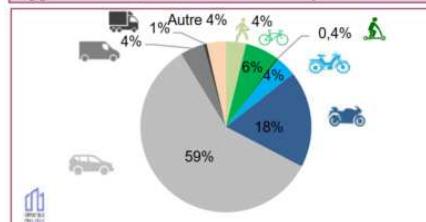
	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
Tués	14	3	4	1	25	30	3	0	1	81

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



	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
Tués	24	22	3	9	80	220	13	6	3	380

Répartition des personnes tuées dans les communes rurales, sur une route hors agglomération, selon le mode de déplacement



	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
Tués	56	91	6	57	268	857	66	9	53	1 463

Le bilan annuel de la sécurité routière - 2024

• Analyses territoriales

- RRP nouvelle méthode p.41
- Cartes départements p. 43 (résidence)
- Indicateurs urbains : ajout OM p.47
- 3 fiches accidento selon densité (urbain, intermédiaire, rural)
- **Memento du maire** (actualisation des savoirs de base)
- Pacifier les écoles à Marseille
- Outre-mer : premières analyses de l'obs vitesse comportement

La boîte à outils pour agir en faveur de la sécurité routière

A la demande des associations d'élus, cette nouvelle édition du Memento constitue une **porte d'entrée numérique**¹ vers des fiches pratiques répondant aux questions que se posent les maires. Elles viennent compléter les fiches **Savoirs de Base**² en sécurité routière, mises à jour périodiquement.

¹ <https://publications.cerema.fr/webcdc/les-essentiels/securite-routiere/>

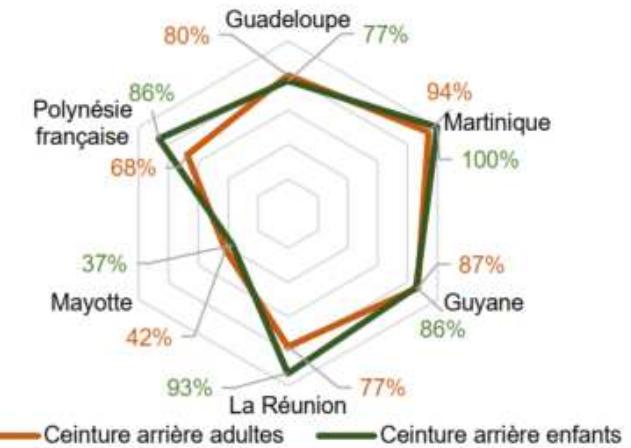
² <https://www.cerema.fr/fr/actualites/savoirs-base-securite-routiere-serie-fiches-pedagogiques-du>

Le bilan annuel de la sécurité routière - 2024

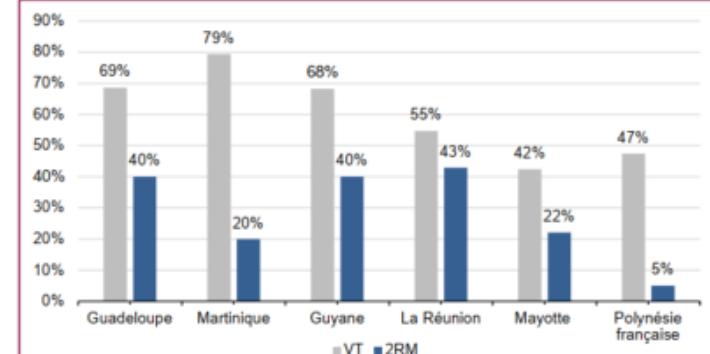
• Analyses territoriales

- RRP nouvelle méthode p.41
- Cartes départements p. 43 (résidence)
- Indicateurs urbains : ajout OM p.47
- 3 fiches accidento selon densité (urbain, intermédiaire, rural)
- Memento du maire (actualisation des savoirs de base)
- Pacifier les écoles à Marseille
- **Outre-mer : premières analyses de l'obs vitesse comportement**

Taux de port de la ceinture arrière selon l'âge



Taux de respect du stop chez les usagers des véhicules de tourisme et les deux roues-motorisés*



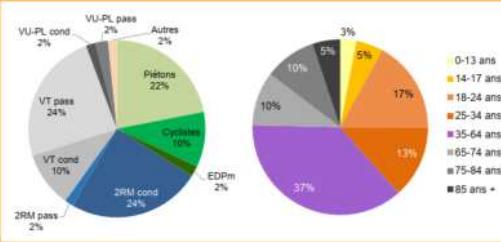
* Effectif total : 207 pour les 2RM

• Les risques

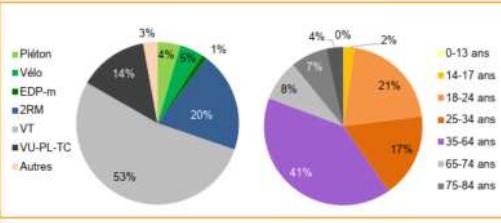
- « tout au long de la vie » des hommes et des femmes – p.74-77
 - **Tués, tués non PR, PR**
 - Enfants et ados : transports scolaires
 - Conducteurs novices : dès 16 ans, H/F
 - PCS : palme d'or de la présidente du COR
 - RRP : avec nouvelle méthode d'estimation
 - Matrice de collision globale p.93
 - Tracteurs : ajout des quads p.109
 - Etrangers : véhicules, personnes.

Tués dans acc impl tel véh (dont tués
DANS le véh)

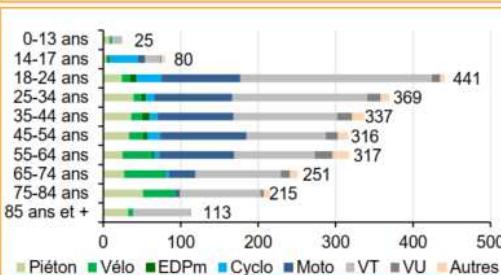
Distribution par âge et mode de déplacement des 743 hommes tués non présumés responsables



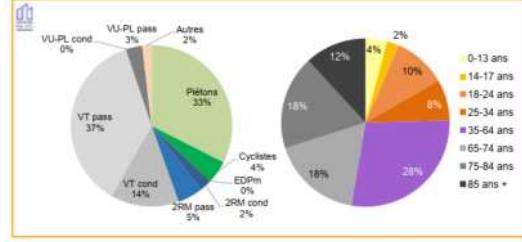
Distribution par âge et mode de déplacement des 2 625 hommes PR d'accidents mortels



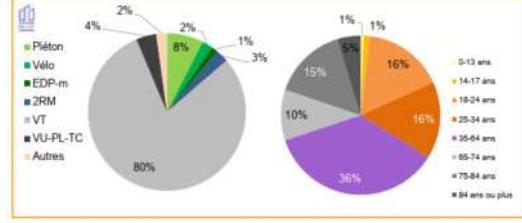
Répartition des hommes tués selon l'âge et le mode de déplacement



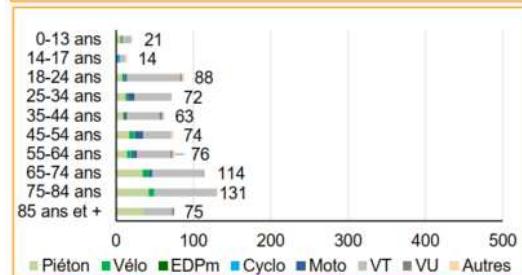
Distribution par âge et mode de déplacement des 431 femmes tuées non présumés responsables



Distribution par âge et mode de déplacement des 505 femmes PR d'accidents mortels



Femmes tuées selon la classe d'âge et le mode de déplacement



Le bilan annuel de la sécurité routière - 2024

• Les risques

- « tout au long de la vie » des hommes et des femmes – p.74-77
- Tués, tués non PR, PR
- Enfants et ados : transports scolaires
- Conducteurs novices : dès 16 ans, H/F**

Nombre de conducteurs novices impliqués dans un accident mortel selon l'ancienneté du permis

Trimestres de permis	1 ^{er}	2 ^è	3 ^è	4 ^è	5 ^è	6 ^è	7 ^è	8 ^è	Total
Femmes	16	19	17	7	13	7	9	7	95
Hommes	80	80	70	64	65	62	55	47	523
Ensemble	96	99	87	71	78	69	64	54	618

Nombre de conducteurs tués selon le mode et l'âge, pour les novices et les expérimentés

	Conducteurs novices tués			Conducteurs expérimentés tués		
	16-24 ans*	25-29 ans	30-34 ans	18-24 ans	25-29 ans	30-34 ans
Motocyclettes	57(31%)	14(45%)	8(32%)	49(31%)	44(34%)	39(34%)
Véhicules de tourisme	123(67%)	16(52%)	16(64%)	104(66%)	79(61%)	67(59%)
Véhicules utilitaires	3(2%)	1(3%)	1(4%)	5(3%)	6(5%)	6(5%)
Poids lourds + TC	0(0%)	0(0%)	0(0%)	0(0%)	0(0%)	2(2%)
Total	183(100%)	31(100%)	25(100%)	158(100%)	129(100%)	114(100%)

*Permis A1 à 16 ans, Permis B à 17 ans

¹ Les catégories considérées sont les motocyclettes, les VT, VU, PL, TC, quads lourds et engins spéciaux, car ces véhicules nécessitent obligatoirement l'obtention d'un permis pour les utiliser sur une voie ouverte à la circulation publique.

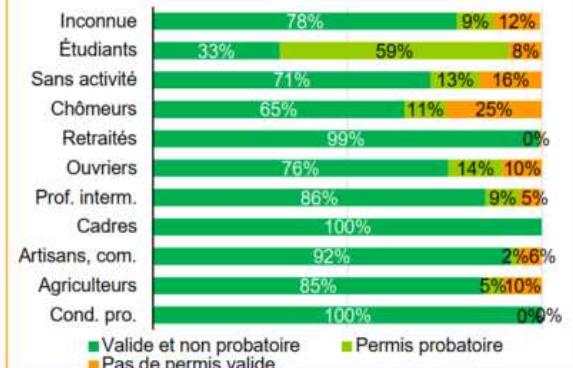
Le bilan annuel de la sécurité routière - 2024

• Les risques

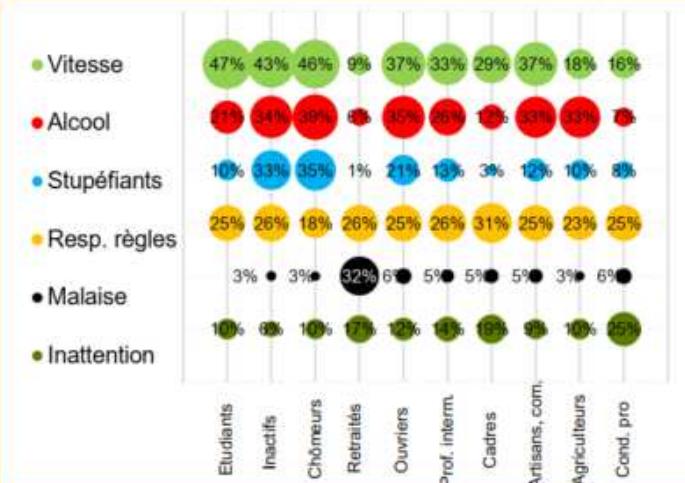
- « tout au long de la vie » des hommes et des femmes – p.74-77
- Tués, tués non PR, PR
- Enfants et ados : transports scolaires
- Conducteurs novices : dès 16 ans, H/F
- **PCS : palme d'or de la présidente du COR**
- RRP : avec nouvelle méthode d'estimation
- Matrice de collision globale p.93
- Tracteurs : ajout des quads p.109
- Etrangers : véhicules, personnes.

Tués dans acc impl tel véh (dont tués DANS le véh)

Répartition des conducteurs tués par PCS selon le permis de conduire en 2024



Principaux facteurs pour les PR d'accidents mortels selon la PCS en 2024



Lecture : le facteur alcool est présent pour 21 % des étudiants présumés responsables d'accidents mortels.

Le bilan annuel de la sécurité routière - 2024

• Les risques

- « tout au long de la vie » des hommes et des femmes – p.74-77
- Tués, tués non PR, PR
- Enfants et ados : transports scolaires
- Conducteurs novices : dès 16 ans, H/F
- PCS : palme d'or de la présidente du COR
- **RRP : avec nouvelle méthode d'estimation**
- Matrice de collision globale p.93
- Tracteurs : ajout des quads p.109
- Etrangers : véhicules, personnes.

Tués dans acc impl tel véh (dont tués DANS le véh)

En 2024, on estime que 1 349 personnes ont été tuées dans un accident impliquant une personne en trajet lié au travail, dont **549 personnes** qui effectuaient un déplacement lié au travail :

- 74 % (407) lors d'un trajet « domicile-travail » ;
- 26 % (142) lors d'un trajet « professionnel » (réalisé dans l'exercice d'une mission professionnelle).

Ces estimations sont calculées en extrapolant à l'ensemble de la mortalité routière (3 193 tués) les parts calculées avec motifs de trajet connus :

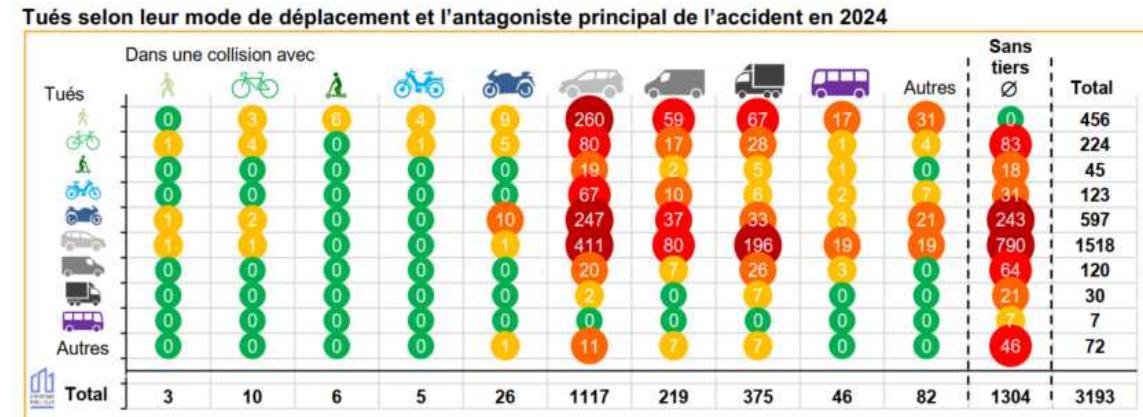
- 42 % des décès lorsque tous les motifs de trajet sont connus le sont dans un accident impliquant une personne en trajet lié au travail ;
- la part que représentent les tués en trajet lié au travail parmi ceux dont on connaît le motif de déplacement est de 17 %.

Le bilan annuel de la sécurité routière - 2024

• Les risques

- « tout au long de la vie » des hommes et des femmes – p.74-77
- Tués, tués non PR, PR
- Enfants et ados : transports scolaires
- Conducteurs novices : dès 16 ans, H/F
- PCS : palme d'or de la présidente du COR
- RRP : avec nouvelle méthode d'estimation
- **Matrice de collision globale p.93**
- Tracteurs : ajout des quads p.109
- Etrangers : véhicules, personnes.

Tués dans acc impl tel véh (dont tués DANS le véh)



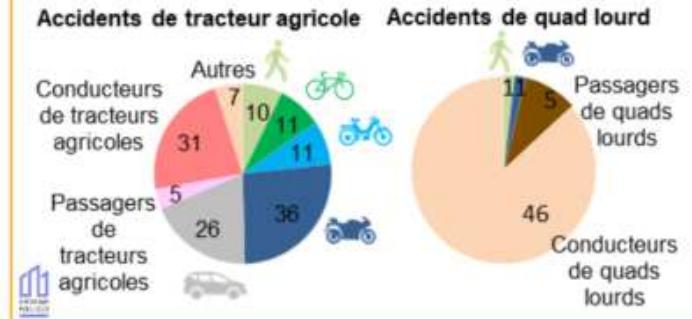
Le bilan annuel de la sécurité routière - 2024

• Les risques

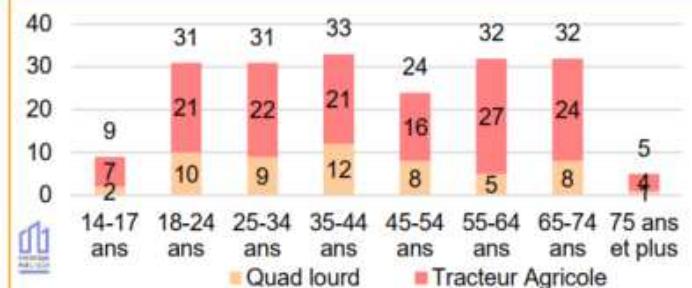
- « tout au long de la vie » des hommes et des femmes – p.74-77
- Tués, tués non PR, PR
- Enfants et ados : transports scolaires
- Conducteurs novices : dès 16 ans, H/F
- PCS : palme d'or de la présidente du COR
- RRP : avec nouvelle méthode d'estimation
- Matrice de collision globale p.93
- **Tracteurs : ajout des quads p.109**
- Etrangers : véhicules, personnes.

Tués dans acc impl tel véh (dont tués DANS le véh)

Répartition des 190 usagers tués dans les accidents impliquant un tracteur agricole ou un quad lourd selon le mode de déplacement (2022-2024)



Conducteurs de tracteurs agricoles et de quads lourds impliqués dans les accidents mortels selon leur âge (2022-2024)



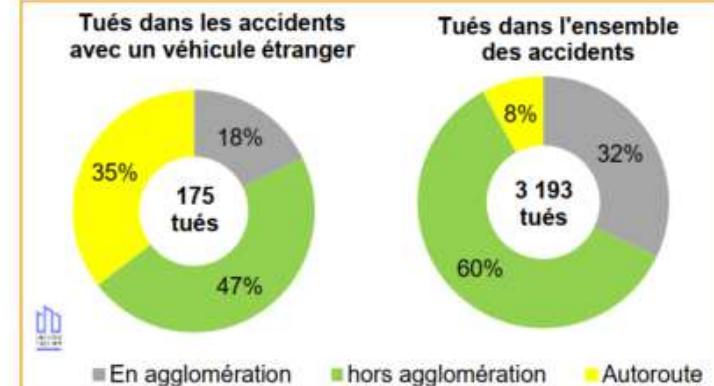
Le bilan annuel de la sécurité routière - 2024

• Les risques

- « tout au long de la vie » des hommes et des femmes – p.74-77
- Tués, tués non PR, PR
- Enfants et ados : transports scolaires
- Conducteurs novices : dès 16 ans, H/F
- PCS : palme d'or de la présidente du COR
- RRP : avec nouvelle méthode d'estimation
- Matrice de collision globale p.93
- Tracteurs : ajout des quads p.109
- **Etrangers : véhicules, personnes.**

Tués dans acc impl tel véh (dont tués DANS le véh)

Répartition des tués dans un accident impliquant un véhicule étranger et ensemble des tués selon le milieu routier



Population, tués et présumés responsables selon la nationalité en France métropolitaine, 2022-2024

	Pop. moy. (milliers)	Part pop.	Tués	Part tués	PR	Part PR
France	62 730	92,1%	8 606	91,8%	9 125	92,2%
UE 27	1 498	2,2%	311	3,3%	323	3,3%
Reste Europe	475	0,7%	102	1,1%	91	0,9%
Afrique	2 412	3,5%	238	2,5%	226	2,3%
Amérique	314	0,5%	31	0,3%	49	0,5%
Asie	685	1,0%	83	0,9%	82	0,8%
Océanie	6	0,0%	2	0,0%	2	0,0%

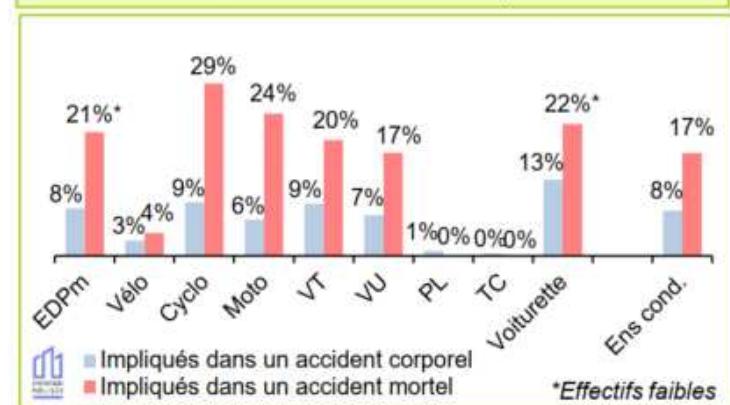
Source : Insee-pop. estimée pour les étrangers vivant en France au 1er de l'année suivante pour la France (y compris outre-mer). Population moyenne : années de référence 2021-2023.

Le bilan annuel de la sécurité routière - 2024

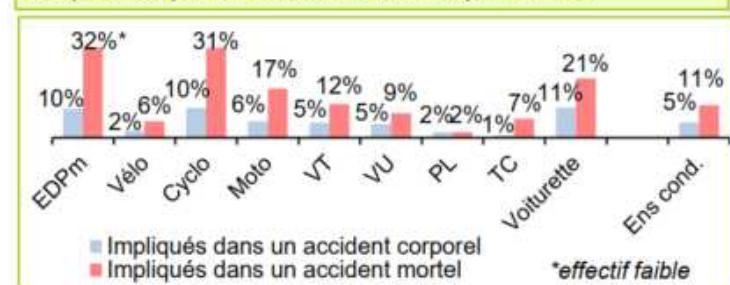
• Facteurs d'accidents

- Alcool stup : ajout EDPm, voiturettes**
- Santé : séparation malaise/fatigue
- Comportements déclarés : veille tout le long de l'année
- Estimations sur le Défaut de permis et la non-assurance : nouvelle méthode
- Forte accidentalité : exemple Presse
- Milieux : tués et BG, PR et tués non PR

Part de conducteurs alcoolisés parmi ceux au taux d'alcool connu, selon le mode de déplacement



Proportion de conducteurs positifs à au moins un stupéfiant parmi ceux contrôlés, par mode



Le bilan annuel de la sécurité routière - 2024

• Facteurs d'accidents

- Alcool stup : ajout EDPm, voiturettes
- Santé : séparation malaise/fatigue
- Comportements déclarés : veille tout le long de l'année
- Estimations sur le Défaut de permis et la non-assurance : nouvelle méthode
- Forte accidentalité : exemple Presse
- Milieux : tués et BG, PR et tués non PR

Présumés responsables d'accidents mortels conducteurs de VT avec le facteur « malaise » ou « somnolence / fatigue », selon l'âge et le genre, en 2020-2024

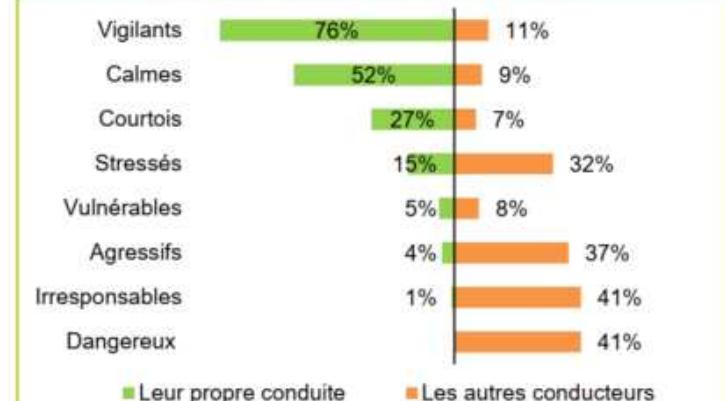
Classe d'âge	Facteur Malaise				Facteur somnol./fatigue			
	F	%	H	%	F	%	H	%
18-24 ans	5	1%	4	0%	22	5%	96	6%
25-44 ans	14	2%	38	2%	33	6%	118	5%
45-64 ans	46	11%	225	18%	26	6%	56	5%
65-74 ans	50	22%	239	37%	16	7%	21	3%
75 ans et +	82	25%	299	34%	14	4%	27	3%
Ensemble	197	10%	805	12%	111	6%	318	5%

Le bilan annuel de la sécurité routière - 2024

• Facteurs d'accidents

- Alcool stup : ajout EDPm, voiturettes
- Santé : séparation malaise/fatigue
- **Comportements déclarés : veille tout le long de l'année**
- Estimations sur le Défaut de permis et la non-assurance : nouvelle méthode
- Forte accidentalité : exemple Presse
- Milieux : tués et BG, PR et tués non PR

Adjectifs choisis par les répondants pour qualifier leur propre comportement de conduite et celui des autres usagers (2 adjectifs par situation)



Source : 15e baromètre de la conduite responsable, Vinci Autoroutes

Un sentiment d'insécurité partagé par les usagers vulnérables



Source : Infographie du baromètre 2024 Allianz France-CSA

Le bilan annuel de la sécurité routière - 2024

• Facteurs d'accidents

- Alcool stup : ajout EDPm, voiturettes
- Santé : séparation malaise/fatigue
- Comportements déclarés : veille tout le long de l'année
- **Estimations sur le Défaut de permis et la non-assurance : nouvelle méthode**
- Forte accidentalité : exemple Presse
- Milieux : tués et BG, PR et tués non PR

Pour estimer le nombre de personnes conduisant sans permis, on calcule la part de sans permis valide chez les conducteurs présumés non responsables des accidents corporels. Cette part est de 1,2 %. On estime que **505 000 personnes conduiraient sans permis** (dont 400 000 en VT ou VU, 65 000 en motocyclette et 40 000 en cyclomoteur).

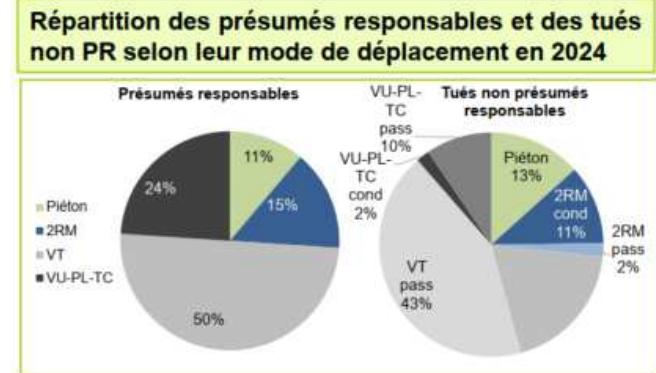
Parmi les conducteurs présumés non responsables impliqués dans les accidents corporels, la part de ceux conduisant un véhicule sans assurance est de 2,9 %. On estime que **515 000 conducteurs ont circulé dans un véhicule non assuré en 2024** (dont 430 000 en VT ou VU, 55 000 en motocyclette et 30 000 en cyclomoteur). Dans le BAAC, 59 % des conducteurs d'EDPm présumés non responsables ne sont pas assurés.

Le bilan annuel de la sécurité routière - 2024

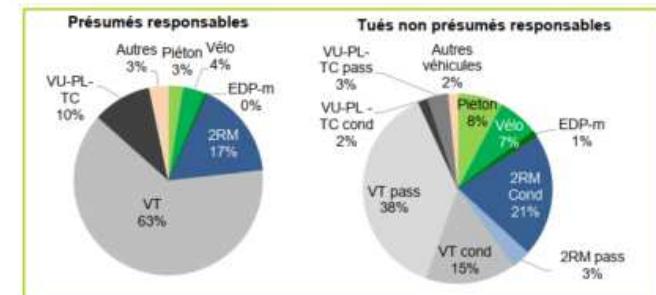
• Facteurs d'accidents

- Alcool stup : ajout EDPm, voiturettes
- Santé : séparation malaise/fatigue
- Comportements déclarés : veille tout le long de l'année
- Estimations sur le Défaut de permis et la non-assurance : nouvelle méthode
- Forte accidentalité : exemple Presse
- **Milieux : tués et BG, PR et tués non PR**

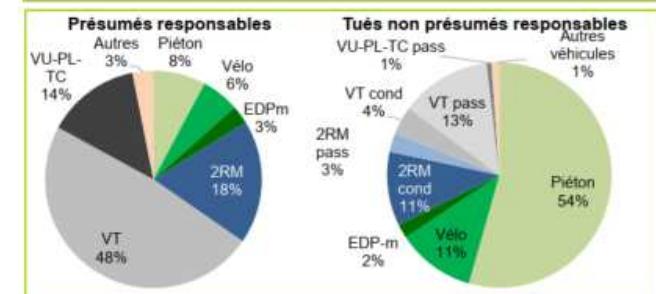
Autoroutes



Routes hors agglomération



Voies en agglomération



Le bilan annuel de la sécurité routière - 2024

• Etudes et recherches

- Ajouté : **fiche JOP p.167**
- ARAS (aides à la conduite moto)
- Evaluation permis B à 17 ans
- EAD

Bilan du trafic sur la première semaine des JP (du 26 au 30 août 2024)

	Fréquentation sur les voies hors VRJOP	Fréquentation sur l'ensemble des voies, dont VRJOP
Autoroute A4	-20% à -35%	-15% à -30%
Autoroute A12	-5% à -8%	0 à -5%
Autoroute A13	-20% à -35%	-10% à -30%
Autoroute A1		
Au niveau du Bourget	-20% à -35%	-15% à -20%
Autoroute A1		
Au niveau du tunnel de Landy	-5% à -40%	Absence de données du fait d'une panne de capteur

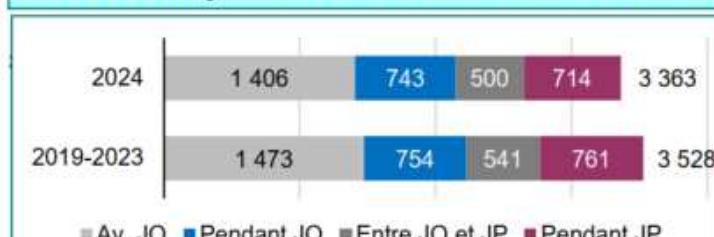
Source : DIGITM TDM JOP – GT TDM n°13 du 30/09/2024

Nombre de blessés du 1^{er} juillet au 8 septembre en 2024 et en moyenne de 2019 à 2023 à Paris



Source : BAAC

Nombre de blessés du 1^{er} juillet au 8 septembre en 2024 et en moyenne de 2019 à 2023 en Île-de-France



72

Le bilan annuel de la sécurité routière - 2024

- **Etudes et recherches**

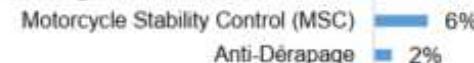
- Ajouté : fiche JOP p.167
- **ARAS (aides à la conduite moto)**
- Evaluation permis B à 17 ans
- EAD

Fréquence à laquelle chaque ARAS est susceptible d'intervenir lors d'un accident

Systèmes agissant en longitudinal



Systèmes agissant en latéral



ARAS informatifs



Source : UTAC, 2025

Le bilan annuel de la sécurité routière - 2024

• Etudes et recherches

- Ajouté : fiche JOP p.167
- ARAS (aides à la conduite moto)
- **Evaluation permis B à 17 ans**
- EAD

Nombre de présentations à l'examen du permis de conduire chez les 17-19 ans en 2023 et 2024

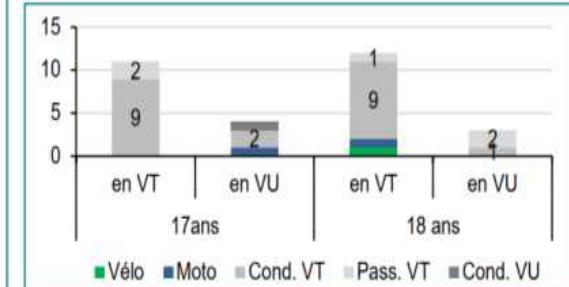


Nombre de conducteurs de 17 à 19 ans impliqués dans un accident en 2019, 2023 et 2024



Source : BAAC

Tués dans un accident impliquant un conducteur ayant eu son permis B à 17 ans en 2024



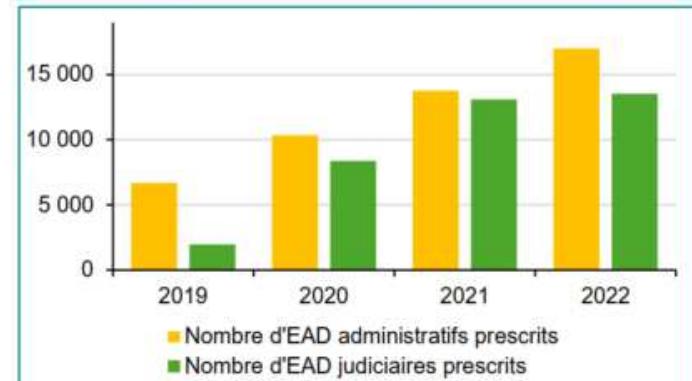
Source : BAAC

Le bilan annuel de la sécurité routière - 2024

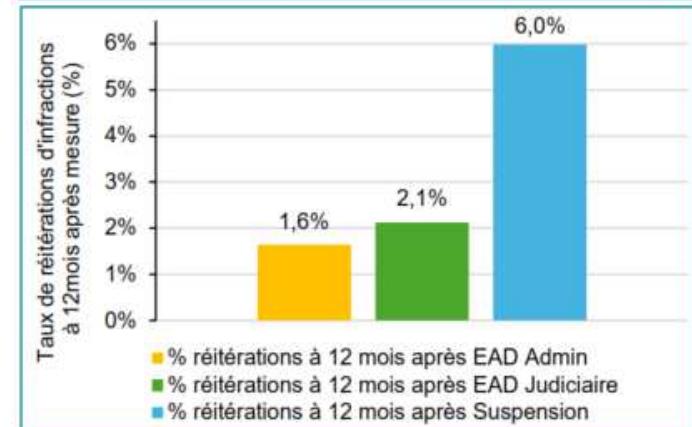
• Etudes et recherches

- Ajouté : fiche JOP p.167
- ARAS (aides à la conduite moto)
- Evaluation permis B à 17 ans
- EAD

Evolution du nombre d'EAD administratifs et judiciaires prescrits en France (de 2019 à 2022)



Taux de réitérations à 12 mois après la fin de la mesure EAD ou suspension en France (2019 – 2021)



Source : Graphiques adaptés du rapport d'évaluation du dispositif EAD

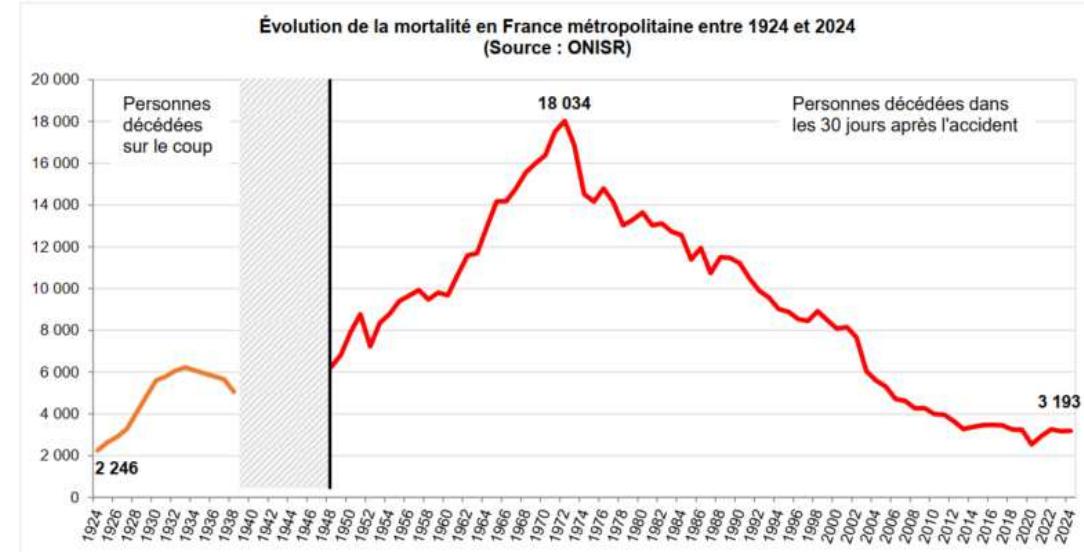
Le bilan annuel de la sécurité routière - 2024

- Annexes

- Anniversaire : 100 ans de stats, 70 ans de bilans (courbe p.176)

- Enlevé la bibliographie : soin à apporter le long du bilan dans les références de pied de page.
- Conservé les liens utiles et sources

1924 – 2024 : 100 ans de statistiques de l'insécurité routière
1954 – 2024 : 70 ans de bilans annuels



A retrouver sur le site internet de l'ONISR :

<https://www.onISR.securite-routiere.gouv.fr/etat-insecurite-routiere>

Données et outils de pilotage

Une base des accidents solide

Une consolidation régulière

Connaître et faire connaître les enjeux locaux

Publication, au plan local aussi, sur internet, des Baromètres mensuels et Bilan annuel détaillé

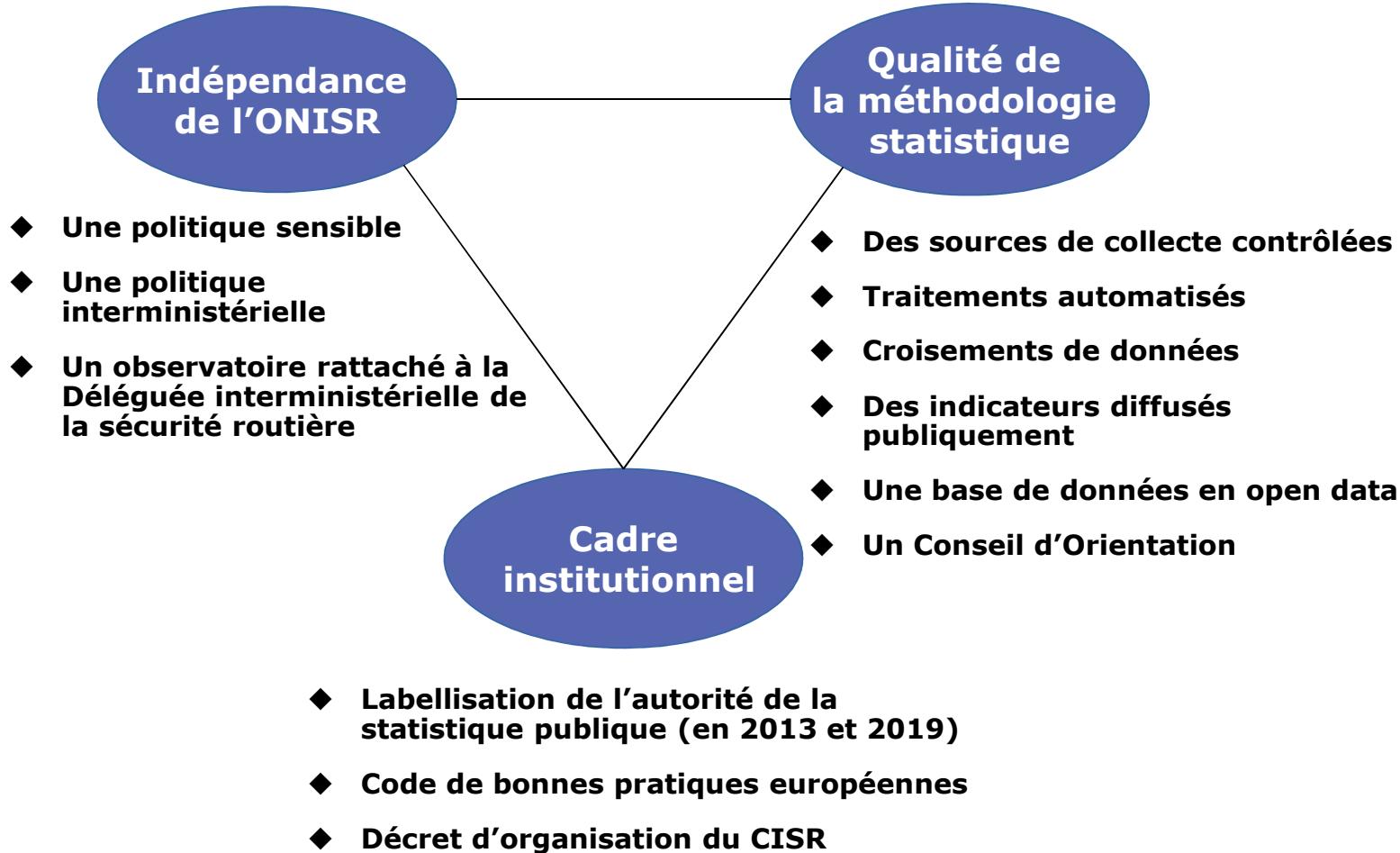
Les missions de l'ONISR et des observatoires locaux

- L'ONISR – Observatoire national interministériel de la sécurité routière, placé auprès de la Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière, assure la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion des **données statistiques** françaises se rapportant à la sécurité routière.
- Il centralise dans **une base nationale les données des accidents enregistrés par les forces de l'ordre**. Assisté du réseau des observatoires départementaux /régionaux et du Cerema, il contrôle et valide la base.
- L'ONISR pilote le programme **d'études et recherches** financé par la Délégation à la sécurité routière, il oriente ainsi la recherche, assure le suivi des études d'accidentologie routière et pilote les évaluations des mesures de sécurité routière prises ou envisagées.
- **Observatoires régionaux et départementaux** : des acteurs au service de la politique publique de sécurité routière (consolidation de la base accidents, bilans périodiques, études locales...)



Un travail qui doit être rendu public pour justifier les mesures de sécurité routière

Gouvernance de l'ONISR



Autorité de la Statistique Publique

- **Labellisation des séries du BAAC :
changement de philosophie**

- Les principaux indicateurs
- En séries chronologiques

- **Reconnaissance d'intérêt général**

- Estimations blessés MAIS3+
- Estimations blessés MAIS1+

Blessés BAAC (2024)	Estimation Blessés ONISR (2024)	Blessés SDIS (2023)
65 000	236 000	280 000

- **Auditions**

- Comité du label : 11 septembre
- ASP : 16 octobre



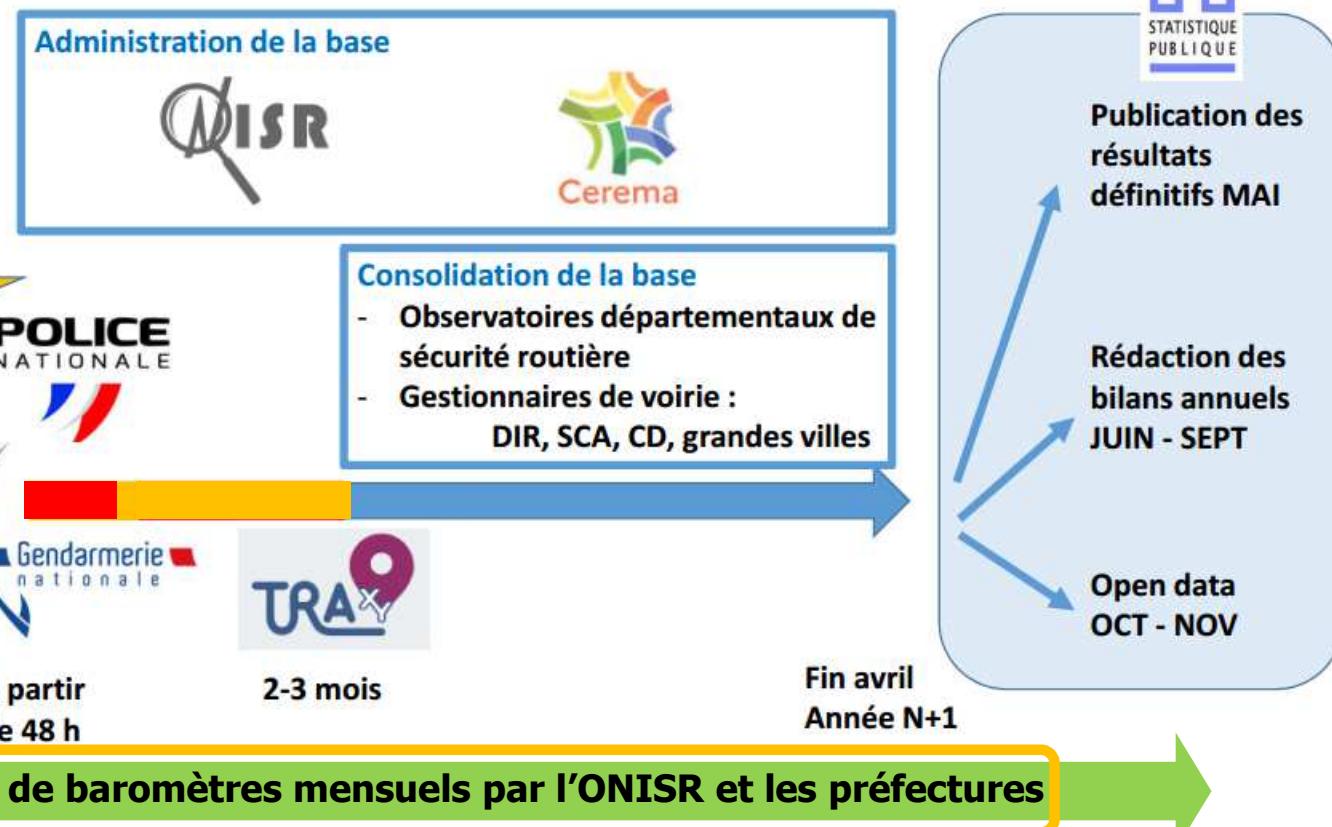
Le fichier BAAC

Bulletin d'Analyse d'un Accident Corporel

Arrêté du 27 mars 2007 relatif aux conditions d'élaboration des statistiques relatives aux accidents corporels de la circulation

Un accident corporel de la circulation routière :

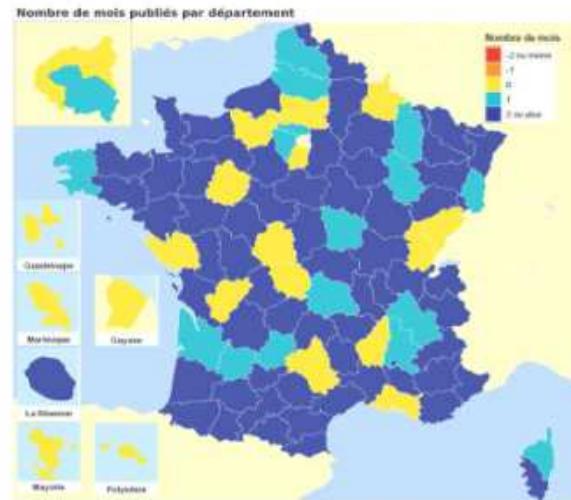
- provoque la **mort ou la blessure** d'une ou plusieurs personnes,
- sur une **voie ouverte à la circulation publique**
- avec au moins un **véhicule roulant** ou se déplaçant.



Calendrier de travail des observatoires départementaux

Objectif global d'officialisation de la base 2025 :
28 avril 2026

Mois à publier		Echéances	
janvier - février	2025	15 juin	2025
mars - avril	2025	15 juillet	2025
mai	2025	15 août	2025
juin	2025	15 septembre	2025
juillet	2025	15 octobre	2025
août	2025	15 novembre	2025
septembre	2025	15 décembre	2025
octobre	2025	15 janvier	2026
novembre	2025	15 février	2026
décembre	2025	15 mars	2026



Avancement publication au 15/06/2025

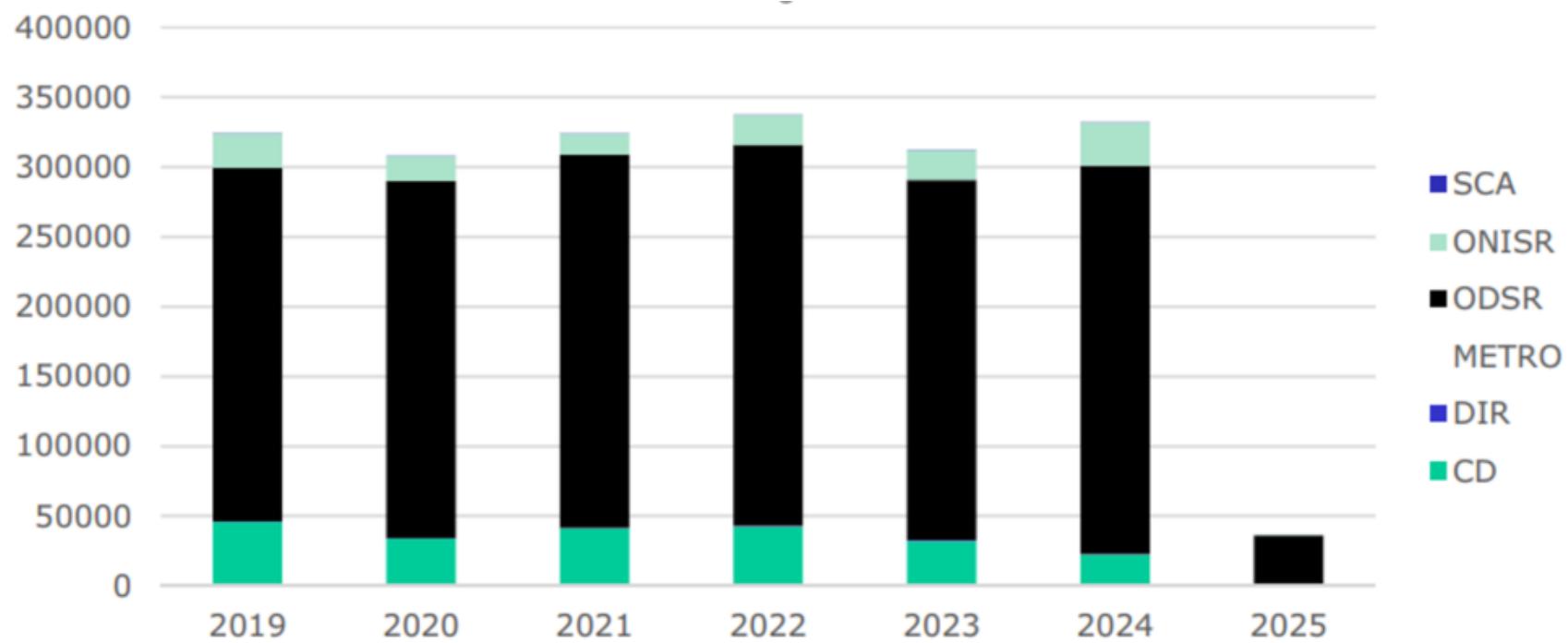
Les réseaux routiers et leurs gestionnaires en France

- **Le réseau routier national (RRN):** (transferts 2005... et Loi 3DS)
 - Les directions interdépartementales des routes (A et RN)
 - Les sociétés concessionnaires d'autoroute (A)
- **Le réseau routier des conseils départementaux :**
 - Les RD du département
 - Cas particulier des départements 67-68 (A et RD)
 - Cas particulier des départements 78-92
 - Parfois des RN qui n'ont pas changé de nom (N20 dans le 91)
- **Le réseau routier des métropoles urbaines :** (transferts loi MAPTAM)
 - 21 métropoles (Bordeaux, Brest, Clermont-Ferrand, Dijon, Grenoble, Lille, Lyon, Marseille, Metz, Montpellier, Nancy, Nantes, Nice, Orléans, Rennes, Rouen, Saint-Étienne, Strasbourg, Toulon, Toulouse et Tours)
 - Souvent les RD ont été transférées sans changer de nom (on considère que c'est le réseau principal des métropoles, donc RM)
 - Les VC des communes qui font partie de la métropole (restent VC).
- **Le réseau routier des communes :**
 - Les VC de la commune

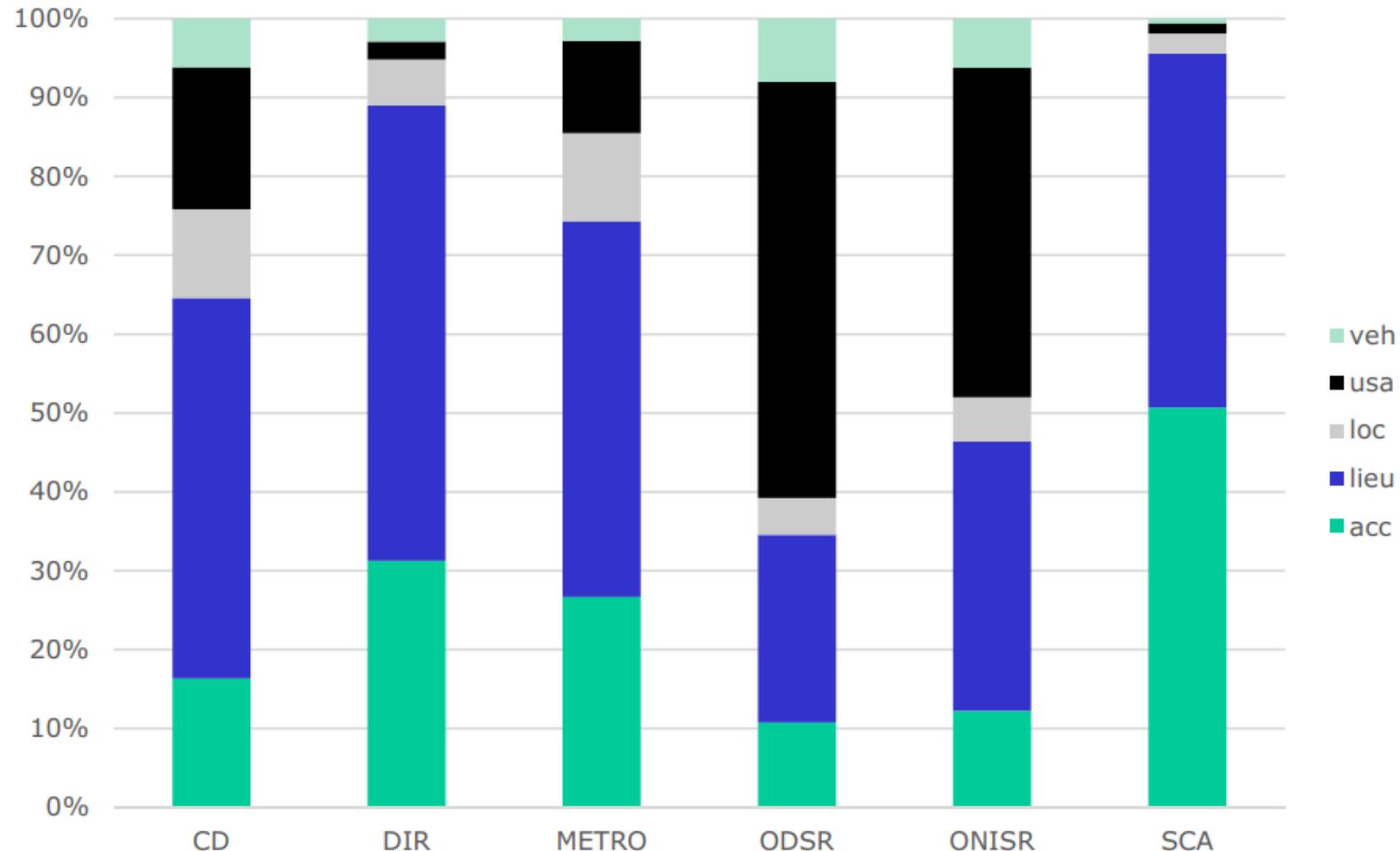
Les RD traversant les communes (hors métropoles urbaines) ont pour autorité de police le maire **mais le gestionnaire de voirie reste le Conseil départemental**

- Saisie par les FO : catégorie de route + n° (RN + 10 = N10)
- Dans TRAxy : nom de route (qq soit le gestionnaire)
Ex : nom de route « N20 » mais la catégorie doit être « RD » et le gestionnaire « CD91 »
- En urbain on peut avoir :
 - Nom de route : « D968 » (et non VC)
 - Gestionnaire de voirie : « CD93 »
 - Libellé adresse : « bd Jean Jaurès »
- Les PK/PR : Géoportail et API IGN. Les cartes fournies par les gestionnaires de voirie ?
- Les XY : selon les FO, les XY sont plus fiables que les informations « lieux », ou le contraire

Corrections selon l'utilisateur TRAXy

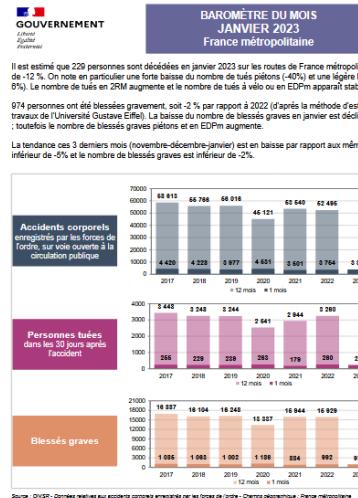


Corrections : champs corrigés selon l'utilisateur TRAxy



Point sur l'accidentalité au long de l'année

Baromètre mensuel



Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine. Données relatives aux tués (équivalents EDPM), quasi-définitives 2022, données définitives 2023 pour les blessés graves, estimation 2023 d'après les données arrêtées au 27/02/2023.

Tableau synthétique du mois de janvier 2023 par rapport à l'uparivant

Janvier*	des 2 derniers mois**			des 12 derniers mois***		
	Nombre	variation	Nombre	variation	Nombre	variation
Tués	228	-12%	748	-2%	3 270	+7%
Blessés graves	974	-2%	3 254	-2%	15 911	-1%

* Janvier 2023 en rapport à janvier 2022
** Du mois de janvier 2022 au rapport au cours 2 mois de janvier 2021 à janvier 2022
*** Du mois de janvier 2023 au rapport au cours 12 mois de janvier 2021 à janvier 2022
Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine. Données relatives aux tués (équivalents EDPM), quasi-définitives 2022, données définitives 2023 pour les blessés graves, estimation 2023 d'après les données arrêtées au 27/02/2023.

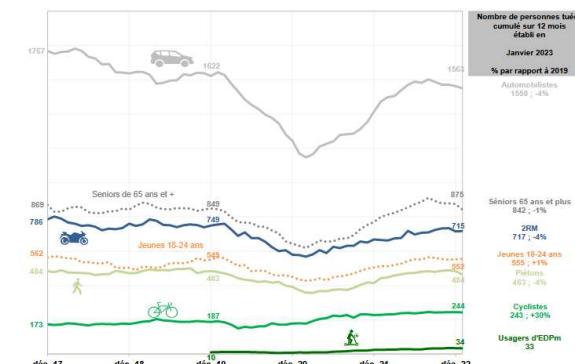
NB : La comparaison du bilan des 12 derniers mois (janvier 2022 à janvier 2023) avec les 12 mois précédents (janvier 2021 à janvier 2022) affiche une augmentation du nombre de tués, qui s'explique notamment par les mesures de restrictions de déplacement liées au COVID en vigueur au 1er semestre 2021 (couvre-feu notamment).

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

Club accidento urbain
ONISR – 24 septembre 2025

Additif trimestriel

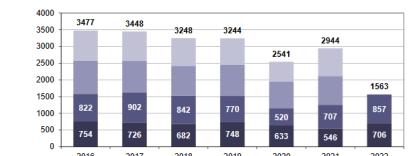
Évolution de la mortalité routière cumulée sur 12 mois selon les usagers



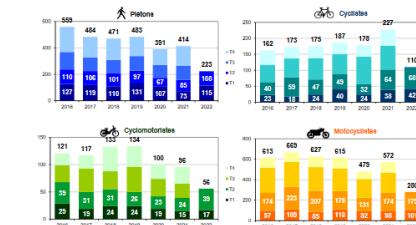
	Janvier			Ces trois derniers mois**			Ces 12 derniers mois***		
	Tués	Blessés graves	Tués	Blessés graves	Tués	Blessés graves	Tués	Blessés graves	
Nombre	Nombre	Nombre	Nombre	Nombre	Nombre	Nombre	Nombre	Nombre	
Total	228	974	748	3 254	3 204	2 294	3 220	15 911	-1%
Sur le réseau routier									
En agglomération	77	491	247	-9%	1 563	-3%	1 022	+4%	7 236 -2%
Hors agglomération	129	384	427	-6%	1 385	-6%	1 909	+7%	7 546 -1%
Sur autoroute	24	99	76	+21%	276	+21%	299	+18%	1 129 +6%

Ces 3 derniers mois (2023 par rapport à 2022)

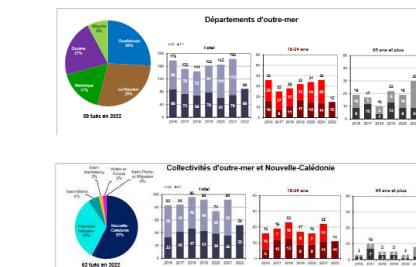
	En agglomération		Hors agglomération		Sur autoroute	
	variation tués	variation blessés graves	variation tués	variation blessés graves	variation tués	variation blessés graves
Piétons	↘	↗	↗	↗	↘	
EDPm	↘	↘	↗	↗		
Cyclistes	↘	↗	↗	↗		
2RM	↘	↘	↗	↗		
Automobilistes	↗	↗	↗	↗		



Évolution de la mortalité routière des types d'usagers par trimestre pour chaque année



Évolution de la mortalité routière des types d'usagers par semestre pour chaque année





Des données sensibles

RGPD !

Attention aux petits chiffres qui peuvent trahir des informations relatives aux personnes

La cartographie est un élément d'identification

TRAxy : le système d'information accident

Gestion des accidents Base vivante Base officielle

Filtres Rechercher

Recherche accidents Création de tableaux

✓ Identifiant / Période

Organisme : PV
Code unité : PV
Semaine / Jour - Mois / Année : Juillet 2019

Gestion de la correction

✓ Statut de l'accident

Filtres sélectionnés : Juillet 2019 | Métropole | 01 - Ain | Mortel | Grave non mortel | Léger

Liste des BAAC (47 objets trouvés)

Fichier	Dépt	FO	Unité	Date - Heure	PV	T	B	H
Baac	1	SP	1053	01/07/2019 11:45	31	0	2	0
Pré-Baac	1	GN	28306	02/07/2019 19:30	1503	0	1	1
Baac	1	SP	1053	03/07/2019 10:00	32	0	1	0
Baac	1	GN	10105	03/07/2019 15:20	388	0	1	0
Baac	1	GN	28925	03/07/2019 16:40	2304	0	1	0
Baac	1	SP	1283	04/07/2019 14:40	11	0	1	0
Pré-Baac	1	GN	28306	04/07/2019 23:15	1526	0	1	1

Accident léger non mortel Organisme : SP Unité : 1053 N° PV : 31 Date : Lundi 01/07/2019 Heure : 11:45

Détails de l'accident Résumé de l'accident Facteurs Observations

Anomalies : 0 A 1 B 4 C 0 D 0 E 0 F 0 G 0 H 0 I 0 J 0 K 0 L 0 M 0 N 0 O 0 P 0 Q 0 R 0 S 0 T 0 U 0 V 0 W 0 X 0 Y 0 Z 0

Pictorama

Caractéristiques

Nombre de tués	0	Statut de l'accident
Nombre de blessés	2	Indicateur de qualité
dont hospitalisés	0	Corrigé avec le PV
Milieu	Hors agglomération	Jour de la semaine
Commune	01451 - Viriat	Vacances scolaires
EPCI		Veille ou jour de fête
Adresse postale	STRASBOURG (ROUTE DE)	Lumière
Latitude	46.22429	Conditions atmosphériques
Longitude	5.25254	
Proximité école		
Proximité passage piéton		

Les données essentielles du BAAC

Caractéristiques

- Date
- Heure
- Code Insee
- Intersection
- Météorologie
- Type de collision
- Coordonnées GPS
- Adresse

Route

- Catégorie
- Numéro
- Point repère
- État de la surface
- Aménagement
- Facteurs
- Situation de l'accident

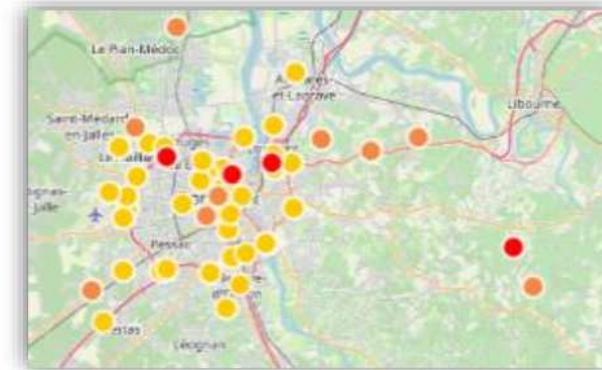
Véhicules

- Catégorie
- CNIT
- Facteurs
- Point de choc initial
- Manœuvre principale avant l'accident

Usagers

- Catégorie
- Gravité
- Date naissance
- Sexe
- Équipements de sécurité
- Permis
- Facteurs
- Alcoolémie
- Drogue

L'architecture de l'accident dans le BAAC



Quelles sont les données sensibles dans les BAAC ?

Parmi les données à caractère personnel, certaines données sont appelées des « données sensibles » au sens du RGPD.

Liste limitative : origine raciale ou ethnique, opinions politiques, syndicales, philosophiques ou religieuses, santé, sexualité, génétique, biométrie pour identifier les personnes.

Dans les BAAC, il y a donc des « données sensibles » :

- Santé : gravité des blessures, alcoolémie, stupéfiants, malaise, médicaments, infirmité, suicide.

En dehors des « données sensibles » définies par le RGPD, d'autres données contenues dans les BAAC peuvent aussi être considérées comme sensibles :

- Date, heure et coordonnées géographiques de l'accident,
- Présence de l'assurance, véhicule ou conducteur en fuite (retrouvé ou non),
- Sexe, nationalité, catégorie socioprofessionnelle, date de naissance, infraction constatée à la suite de l'accident et responsabilité présumée.

En pratique, quelles implications ?

Lors de la réalisation de fichiers statistiques ou d'analyses sur les données BAAC, en particulier celles sensibles, il est important de se demander s'il y a un risque d'identification des personnes.

Par exemple pour l'alcool : lorsqu'il y a moins de 5 accidents sur un territoire donné, il devient possible d'identifier les personnes impliquées notamment en rapprochant les articles de presse. Et si tous les usagers ont un résultat positif à l'alcool, on en déduira que les personnes identifiées étaient alcoolisées.

Il faut donc veiller à ce que le détail des cartes d'accidents ne permettent pas de reconnaître les personnes impliquées.

Qu'en est-il des PV ?

Dans les Procès Verbaux des accidents (PV) aussi, de nombreuses données sensibles sont présentes : le NIR, les photos d'accident, ...

Afin d'appliquer les principes du RGPD, les PV numérisés accessibles dans le système d'information de l'ONISR (TRAxy) ne seront présents que pour une durée limitée. Ils seront effacés ensuite.

De même, les PV en format papier doivent être conservés dans un endroit sécurisé et durant une période de temps limitée. Ils doivent être **mis à disposition des ODSR et gestionnaires de voirie (Article A1 du Code de Procédure pénale)** pour la correction du BAAC et l'analyse détaillée des accidents.

Contexte : obligation générale de sécurité (articles 33 et 34 du RGPD)

Les organismes traitant des données à caractère personnel doivent :

- mettre en place des mesures pour prévenir les violations de données;
- réagir de manière appropriée en cas d'incident.

Objectif : la minimisation des effets

Afin d'éviter qu'une violation cause des dommages ou des préjudices :

- aux organismes : en leur permettant notamment de sécuriser leurs données
- aux personnes affectées par la violation : en leur permettant notamment de prendre les précautions qui s'imposent en cas d'incident.

Définition (article 4.12 du RGPD)

Une violation de DCP est un incident de sécurité d'origine malveillante ou non, et se produisant de manière intentionnelle ou non, ayant comme conséquence de compromettre l'intégrité, la confidentialité ou la disponibilité de données personnelles.

Exemples concrets

Consultation par un agent non habilité, envoi accidentel par mail d'un fichier de DCP à des personnes n'ayant pas besoin d'en connaître...

Détection et alerte

Identification par un agent ou un sous-traitant d'un incident de sécurité correspondant à une violation de données.

L'agent ou le sous-traitant alerte dans les meilleurs délais après l'avoir détecté le responsable opérationnel du traitement, soit l'ONISR (donnees-personnelles-dsr@interieur.gouv.fr).

Le courriel indique les nom, fonction et entité opérationnelle de l'agent ou sous-traitant « détecteur », la date et l'heure de la détection, ainsi que la **description de la violation** et la localisation de celle-ci (serveur, base de données...); ainsi que toutes informations nécessaires relatives à cette violation.

Qualification

Evaluation par l'ONISR de la gravité de la violation et appréciation du niveau de risque pesant sur l'administration et les personnes concernées.

En fonction de la qualification, d'autres démarches sont ensuite mises en place : l'endiguement du risque, l'éventuelle notification à la CNIL dans un délai de 72h après la détection de l'incident, l'éventuelle notification de l'incident aux personnes concernées, le renseignement du registre des violations.

Pour aller plus loin ?

Site internet du Secrétariat général consacre une partie de son site au RGPD :

<http://sg.minint.fr/index.php/rgpd/accueil-les-donnees-personnelles>

Politique de conformité des données personnelles du ministère de l'intérieur (PCDP-MI) : <http://sg.minint.fr/index.php/rgpd/pcdp-mi>

Des formations sont proposées par le Délégué à la protection des données.

L'arrêté du 30 juillet 2025

L'accès aux PV d'accidents via TRAxy

Un nouveau texte qui précise les règles d'accès aux données relatives aux accidents de la circulation routière dans TRAxy

→ Abrogation du décret du 27 décembre 2017 substitué par l'arrêté du 30 juillet 2025.

Qu'est-ce qui change ? *Plusieurs finalités*

Renforcement de la sécurité juridique : Dans le décret de 2017, seuls les PV étaient explicitement désignés. A présent l'arrêté du 30 juillet 2025 couvre les traitements « de[s] données relatives aux accidents de la circulation routière » qu'elles soient issues des BAAC et des PV.

Elargissement des accédants aux PV numérisés dans TRAxy initialement listés par le décret de 2017 : les nouveaux accédants sont ceux listés par l'article A1 du Code de procédure pénale (et par l'article 76 du décret du 29 mai 2019).

La secrétaire Générale de l'ONISR est désignée responsable du traitement :

En pratique, cela permettra un suivi complet par l'ONISR du processus de conventionnement, et donc un gain de temps pour la signature et la notification des conventions.

L'accès aux BAAC sans conventionnement

Les personnes mentionnées au **I de l'article 4** de l'arrêté peuvent accéder **aux BAAC** en raison de leurs attributions et dans la limite du besoin d'en connaître :

- La secrétaire générale de l'ONISR et ses agents ;
- Les préfets de région et agents concernés pour des missions des ORSR ;
- Les préfets de département, préfets de police et agents concernés pour des missions des ODSR ;
- Les forces de l'ordre procédant à l'enregistrement des accidents corporels.

L'accès aux BAAC après conventionnement

Les personnes mentionnées au **II de l'article 4** de l'arrêté peuvent accéder après conventionnement **aux BAAC** en raison de leurs attributions et dans la limite du besoin d'en connaître :

- Les agents de certaines administrations centrales ;
- Les agents des gestionnaires de voirie chargés des analyses de sécurité routière ;
- **Les agents des observatoires de sécurité routière des collectivités territoriales** ;
- Les agents des organismes techniques et scientifiques ;
- Les personnes habilitées par la secrétaire générale de l'ONISR dont les missions s'inscrivent dans une démarche d'amélioration de la connaissance en matière de sécurité routière ou de consolidation des statistiques d'accidentalité ;
- Les agents de l'association pour la gestion des informations sur le risque automobile (AGIRA).

L'accès aux PV après conventionnement

Les personnes mentionnées au **III de l'article 4** de l'arrêté peuvent accéder après conventionnement aux PV en raison de leurs attributions et dans la limite du besoin d'en connaître :

→ Les personnes nommément désignées et habilitées des autorités ou organismes visés à l'article A1 du Code de procédure pénale et qui remplissent également les conditions précisées à l'article 46 de la loi du 6 janvier 1978 et à l'article 76 du décret du 29 mai 2019 (organismes autorisés à accéder aux informations relatives aux infractions pénales).

Comment faire une demande de conventionnement ?

- Les organismes souhaitant accéder aux données d'accidentalité routière dans TRAxy doivent se rapprocher de l'ODSR territorialement compétent. Ce dernier leur fournira le modèle de convention et les annexes à compléter.
- Ces documents sont ensuite à retourner signés à l'ODSR qui les transmettra à l'ONISR pour contrôle, signature et notification.

L'arrêté du 30 juillet 2025

Pour être en conformité avec l'arrêté, une nouvelle convention d'accès à TRAxy est en train d'être élaborée.

Quelques premières infos

- En raison de la sensibilité des données d'accidentalité routière, en particulier celles contenues dans les PV, l'accès à TRAxy sera soumis à une double procédure :
 - Un conventionnement entre l'organisme et l'ONISR limitant le nombre des accédants à 10 pour l'accès aux BAAC et à 3 pour les correcteurs devant accéder aux PV ;
 - Un conventionnement individuel passé avec chaque agent correcteur qui aura accès aux PV après une enquête de sécurité des services du MI.

Toutefois, en cas de recours à une sous-traitance par un organisme privé, il ne pourra pas être ouvert aux agents sous-traitants l'accès aux PV dans TRAxy.

- Les modèles de conventions seront diffusés à la fin de l'année 2025.

Quelques obligations :

- Lors de sa première connexion à TRAxy, l'agent doit lire puis accepter les clauses générales d'utilisation ;
- La consultation des données sur TRAxy ne peut se faire sans un intérêt légitime et chaque connexion est tracée par l'outil ;
- Les corrections sur TRAxy doivent être effectuées avec rigueur et dans le respect de la déontologie prévalant en matière de statistique publique.

Ces obligations ne sont pas exhaustives. L'ensemble des obligations à respecter sont mentionnées aux articles 3 et 4 de la convention.

Sanctions en cas de non-respect

- L'accès à TRAxy peut être révoqué ;
- En cas de divulgation de données à caractère personnel à la connaissance d'un tiers, qui n'a pas qualité pour les recevoir, et ayant pour effet de porter atteinte à la considération de l'intéressé ou à l'intimité de sa vie privée, l'agent s'expose aux amendes (jusqu'à 300K€) et peines d'emprisonnement (jusqu'à 5 ans de prison) mentionnées aux articles 226-21 et 22 du Code pénal.

Le site internet de l'ONISR

Les analyses et données en libre-accès

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

ACCUEIL ÉTUDES & RECHERCHES ÉTAT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE OUTILS STATISTIQUES POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Observatoire des comportements

L'observation des comportements en circulation en 2021 relève une stabilité du port de la ceinture à l'avant comme à l'arrière des voitures et d'une augmentation du port du casque chez les cyclistes, une étude publiée par l'ONISR

Informations les plus recherchées

- CN SR Comité national de sécurité routière Comité des experts
- Dérogation à la limitation de vitesse de 80 km/h : aide à la décision
- Limitation de vitesse à 80 km/h sur les routes hors agglomération sans séparation centrale
- Indicateurs d'accidentalité sur routes bidirectionnelles hors agglo

Documents
relatifs au
80 km/h

Liens vers sites sécurité
routière locaux



Voir la cartographie des accidents et des radars

Carte des
accidents



Études & recherches

Les études de recherche sur la sécurité routière sur le territoire français ou réalisées par des instituts de recherche français sont visibles ici.

Depuis 1910, le domaine de l'accidentologie est impliqué et associé au traumatisme. Ce n'est qu'en 1968 que le terme "accidentologie" est entré dans le vocabulaire. La recherche publique s'organise ainsi que le secteur privé (fabricants et assureurs). Puis apparaissent les concepts clés et les objets de recherche : "infrastructures", "comportements" et "véhicules".

Cette science intègre des domaines liés aux techniques et technologies (automobile, contrôle), à l'ingénierie (routes, voirie)

[Afficher plus](#)



Trier par Date plus ancienne Fermer

Années

Sources

- Tout -

Types d'article

Analyses territoriales

Les accidents sont propres à certains territoires. Les particularités de... opolitiques

- Départements métropolitains
- Communes et intercommunalités
- Outre-mer

Environnement et infrastructures

Se déplacer rapidement et en sécurité dépend de la bonne adéquation des infrastructures de...

- Saïgonnais
- Tracé routier et déplacements
- Réseau autoroutier

Véhicules

La croissance conjuguée de la motorisation et surtout de la multi-motorisation favorise une forte...

- Parc de véhicules
- Facteurs liés aux véhicules
- Automatisation et équipements
- Utilitaire et poids lourds

Risques comportementaux

L'accident de la route est la conséquence d'un dysfonctionnement du système...

- Vitesse - règles de circulation
- Alcool - stupéfiants
- Santé
- Défaut d'attention - distracteurs



Etat de l'insécurité routière - publications

Accueil > Etat de l'insécurité routière

État de l'insécurité routière

L'insécurité routière est suivie au fil de l'eau grâce aux remontées rapides transmises par les forces de l'ordre aux Préfectures concernant le nombre des accidents corporels, des personnes tuées ou blessées.

En revanche, les analyses doivent s'appuyer sur des fichiers individualisés des accidents corporels, dits Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels (BAAC), consolidés chaque année par les observatoires départementaux de sécurité routière avec l'appui du Cerema. L'ONISR publie tout au long de l'année des baromètres de suivi de l'accidentalité et produit annuellement, avec l'appui du Cerema des analyses géolocalisées, territoriales ou thématiques sous forme d'un recueil, le 'Bilan annuel de la sécurité routière'.



Cartes
d'indicateurs
régionaux
ou dép.



Carte des territoires par indicateur
Carte des indicateurs des accidents en métropole et dans les Outre-Mer



Les indicateurs de mon département ou de ma région
Comment comparer des territoires différents pourront ? L'analyse de l'évolution de la...



Diagnostics et politiques locales de sécurité routière
Le Gouvernement, dans la continuité des actions décidées lors du comité Interministériel de la...



Bilans annuels de la Sécurité Routière
La collection des bilans date de 1954. L'Observatoire national Interministériel de la sécurité...

Baromètres



Suivi mensuel et Analyses trimestrielles
Des remontées rapides transmises par les services du Ministère de l'Intérieur, limitées aux...
Baromètre national en métropole et Outre-Mer



Infractions routières
Bilans annuels infractions et permis à points
Depuis 2001, paraît un bilan annuel des infractions relevées par les forces de police et ce...

Bilans des infractions

Documents
généraux
d'orientation
(DGO)

Bilans
annuels
ONISR



Faites-le vous-même – open data

ACCUEIL | QUI EST L'ONISR | ÉTUDES & RECHERCHES | ÉTAT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE | **Outils statistiques** | POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Accueil > Outils statistiques.

charge de la base de données nationale sur les accidents de la circulation routière (appelée BAAC - Base d'Analyse des Accidents Corporels) et dirige le programme de projets de recherche et d'études pour la Délégation à la sécurité routière.

Le fichier BAAC, un fichier qui rassemble les informations sur les accidents de la circulation routière :

- * qui comportent des personnes blessées
- * si les forces de l'ordre sont intervenues ou ont été requises pour établir un procès verbal.

Afficher plus ▾

Cartographie des accidents
Cartographie des accidents et des radars en métropole et dans les Outre-Mer

DATAVIZ des territoires

Gravité
 Mortel Grave non mortel Léger

Jour / Nuit **Météo**
 Jour Nuit Normale Intempérie

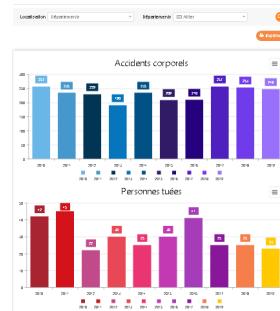
Je crée mon tableau

SYSTÈME STATISTIQUE EUROPÉEN

Indicateurs labellisés
Les indicateurs principaux d'accidentalité routière sont labellisés depuis 2013 par l'Autorité de la Statistique Publique

3 modules avec la dernière année consolidée, bientôt 2024

Club accidento urbain
ONISR – 24 septembre 2025



Site internet ONISR

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




GOUVERNEMENT
Liberté
Égalité
Fraternité

 Observatoire national interministériel
de la sécurité routière

[Recherche](#)

[ACCUEIL](#) [QUI EST L'ONISR](#) [ÉTUDES & RECHERCHES](#) [ÉTAT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE](#) [OUTILS](#)

Évolution de la mortalité en France métropolitaine entre 1924 et 2024
(Source : ONISR)

Année	Mortalité (Personnes décédées)
1924	2 246
1934	~6 000
1954	~8 000
1970	18 034
2024	3 193

1924 – 2024 : 100 ans de statistiques de l'insécurité routière
1954 – 2024 : 70 ans de bilans annuels

Bilan 2024 de la sécurité routière
Publication du bilan complet 2024 le 12 septembre 2025, disponible en téléchargement ici.

Voir plus