

# Club interurbain d'accidentologie

Manuelle SALATHE  
Secrétaire générale

Club accidento interurbain  
ONISR – 5 juin 2025



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

## I. Accidentalité routière 2024

## II. Recueil et consolidation des données BAAC

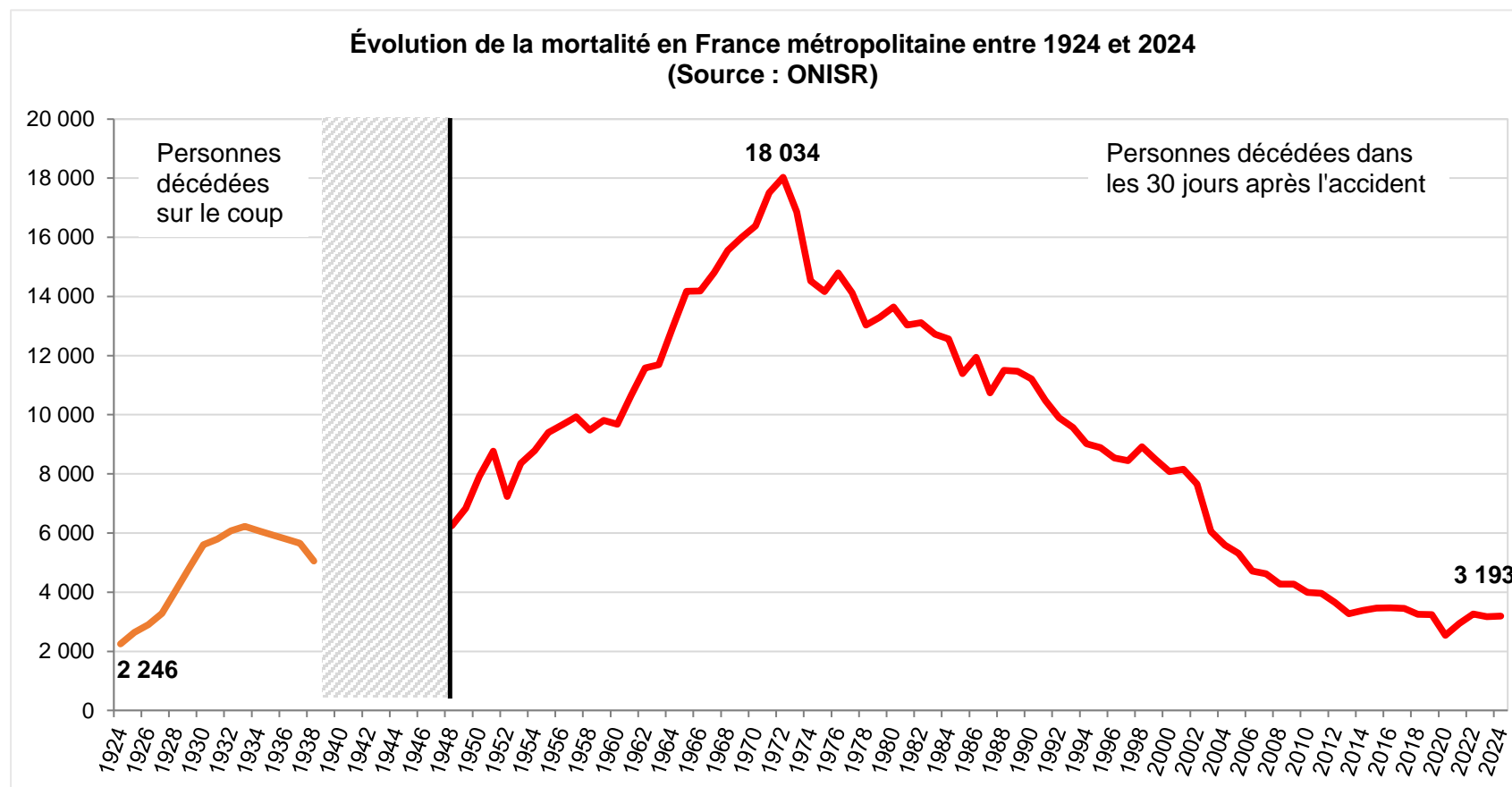
## III. Des données sensibles

## IV. Site internet de l'ONISR

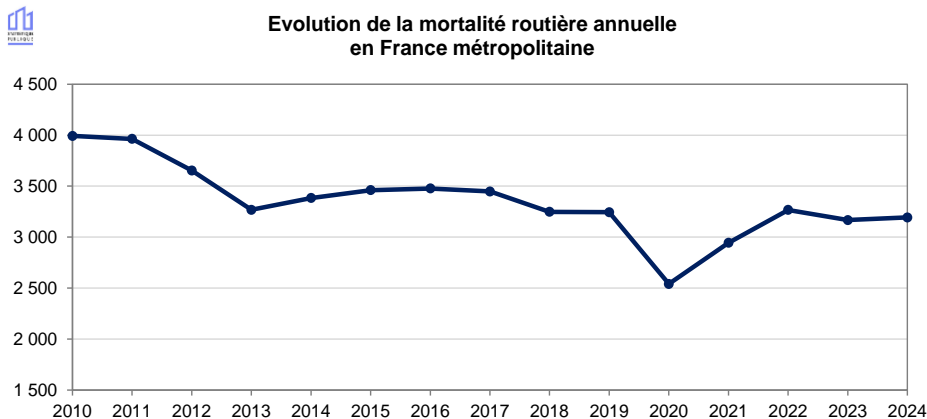


# Accidentalité routière 2024

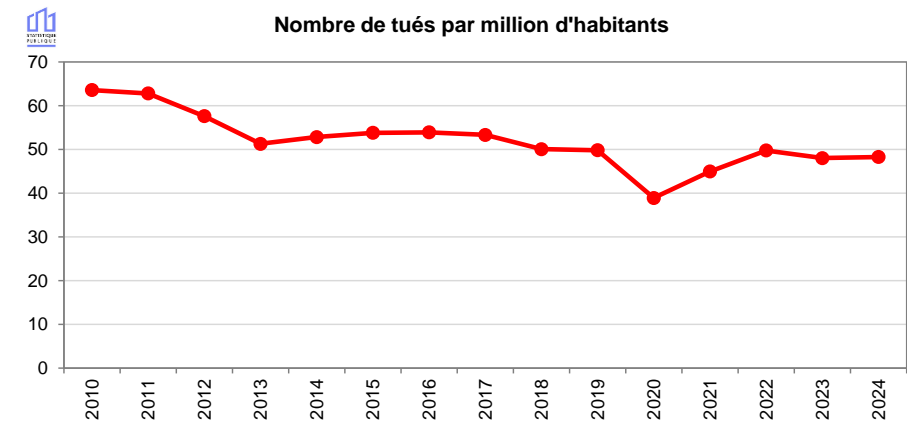
<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-linsecurite-routiere/bilans-annuels-de-la-securite-routiere/bilan-2024-de-la-securite-routiere>



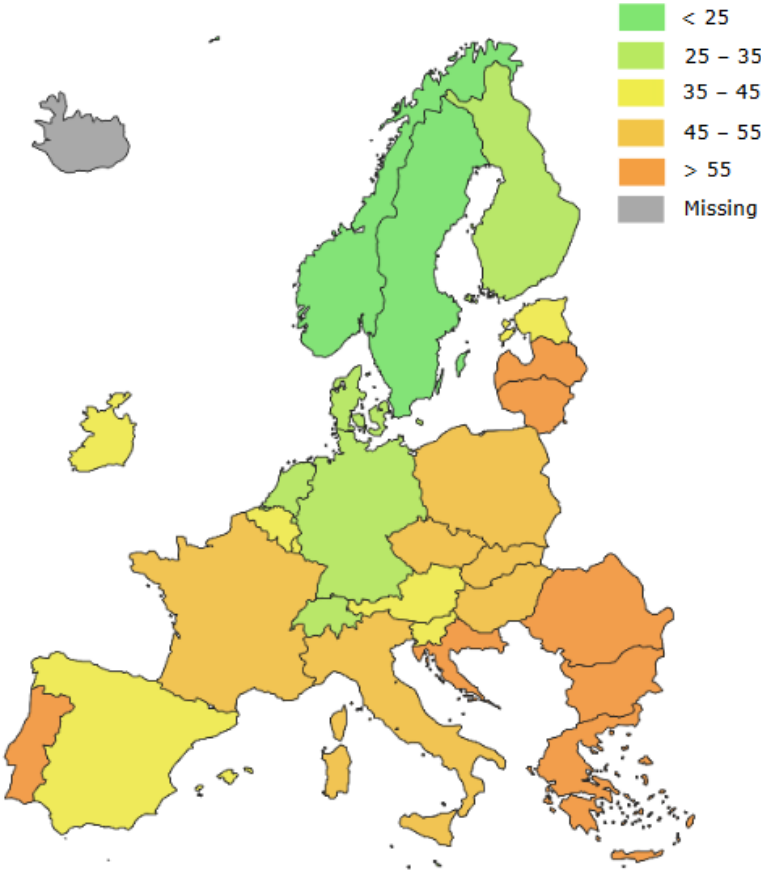




3 193  
tués

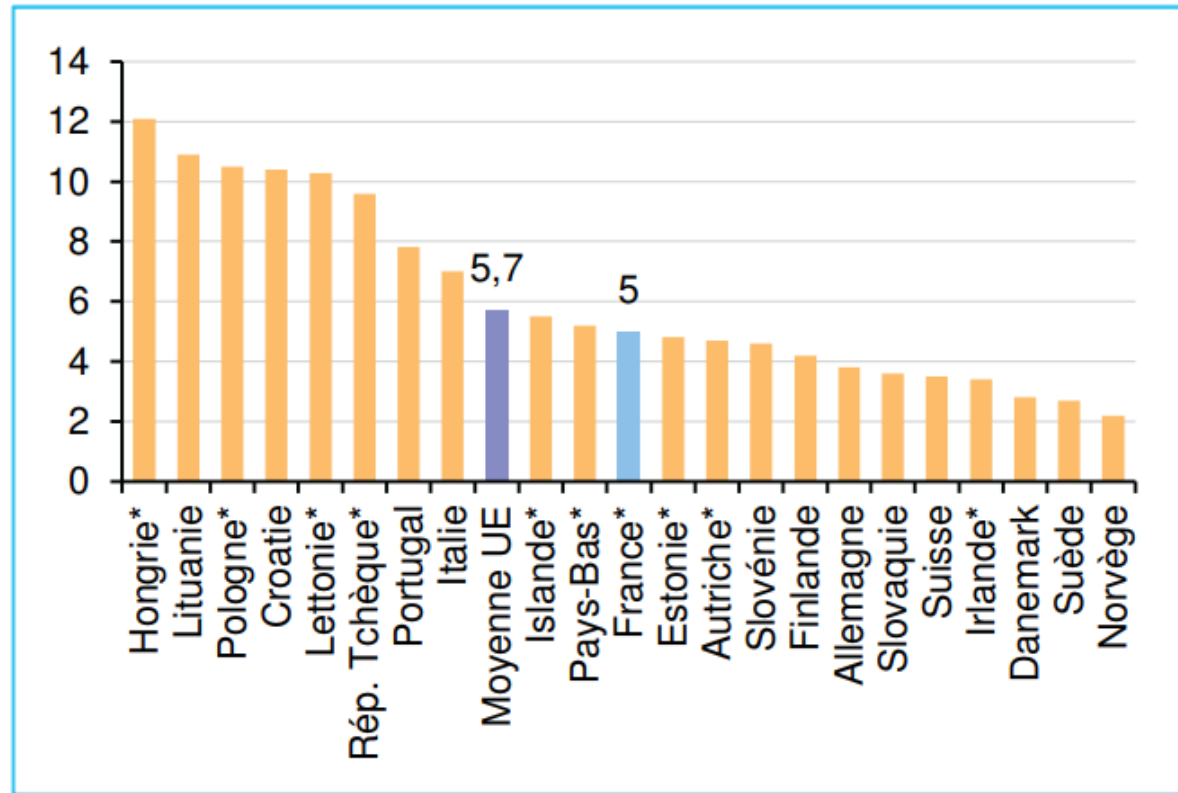


Map of fatalities per million inhabitants by country, 2023



© Eurostat for the administrative boundaries

**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.

## Résultats 2024 :

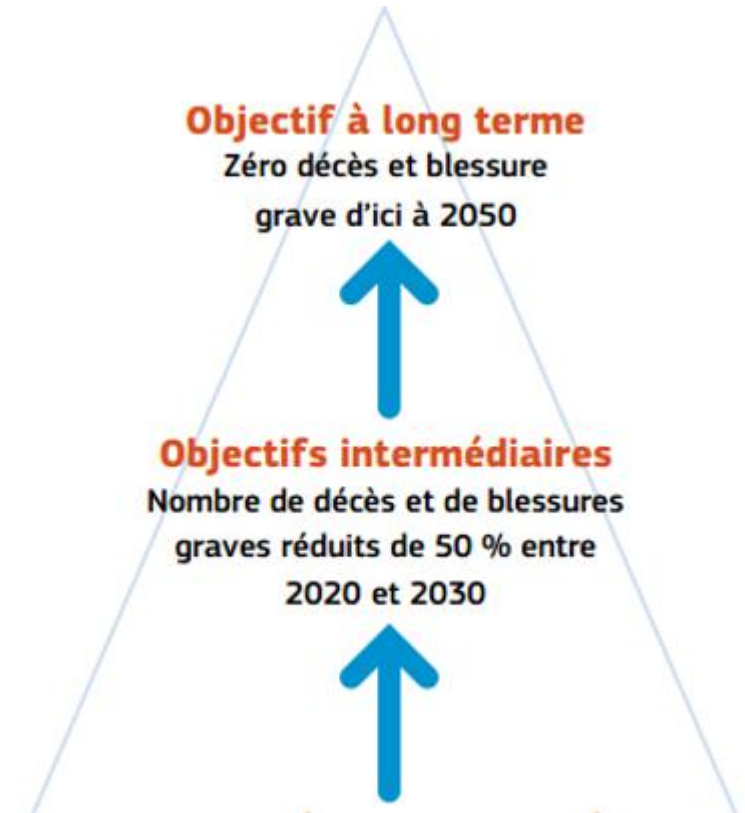
3 193 décès en France métropolitaine, 160 dans les DROM

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

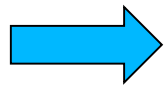


# L'analyse locale – le diagnostic des DGO

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

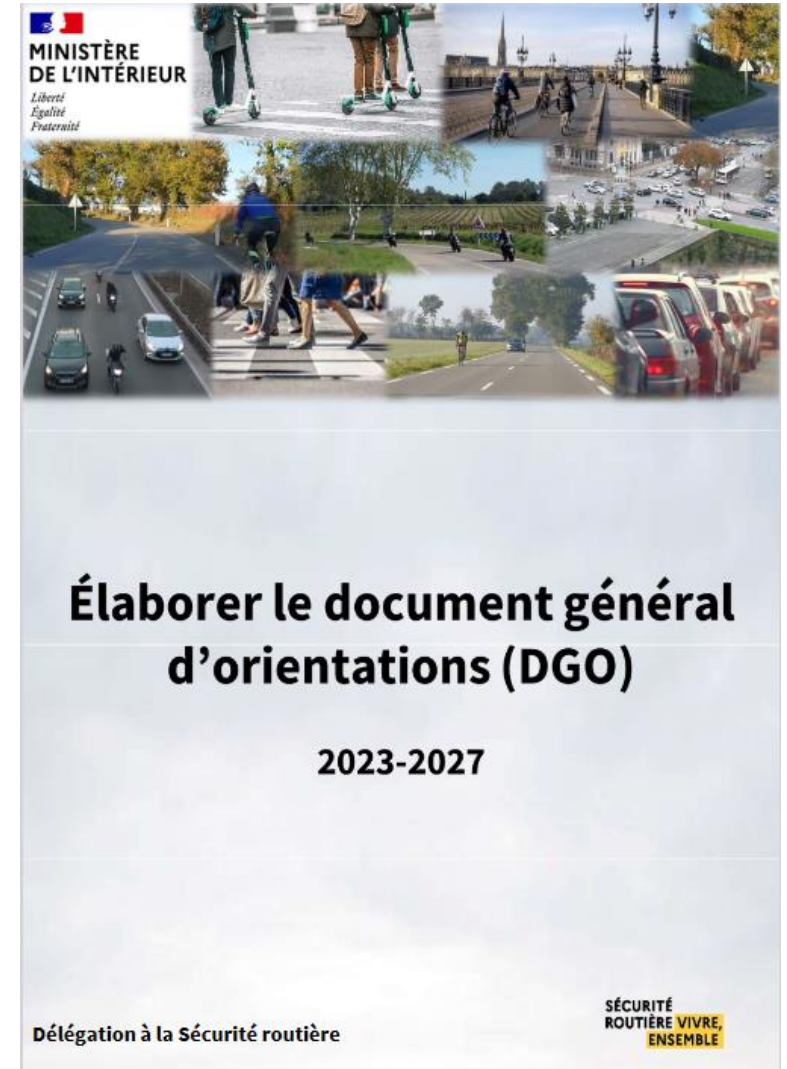


conseils départementaux, communes rurales

- 3. Les enjeux d'accidentalité en agglomération



métropoles urbaines et intercommunalités





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



The screenshot shows the ONISR website interface. At the top, there's a navigation bar with links: ACCUEIL, QUI EST L'ONISR, ÉTUDES & RECHERCHES, ÉTAT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE (highlighted), and OUTILS. Below this, a sub-navigation bar shows: Accueil > État de l'insécurité routière > Diagnostics et politiques locales de sécurité routière.

The main heading is "Diagnostics et politiques locales de sécurité routière". Below it, a text block states: "Le Gouvernement, dans la continuité des actions décidées lors du comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015, a réaffirmé lors de l'installation du Conseil national de sécurité routière (CNSR) le 23 janvier 2017 les priorités d'action pour réduire l'accidentalité sur les routes :". This is followed by three bullet points:
 

- intensifier la lutte contre les comportements dangereux,
- protéger les usagers les plus vulnérables,
- favoriser l'innovation pour améliorer la sécurité routière.

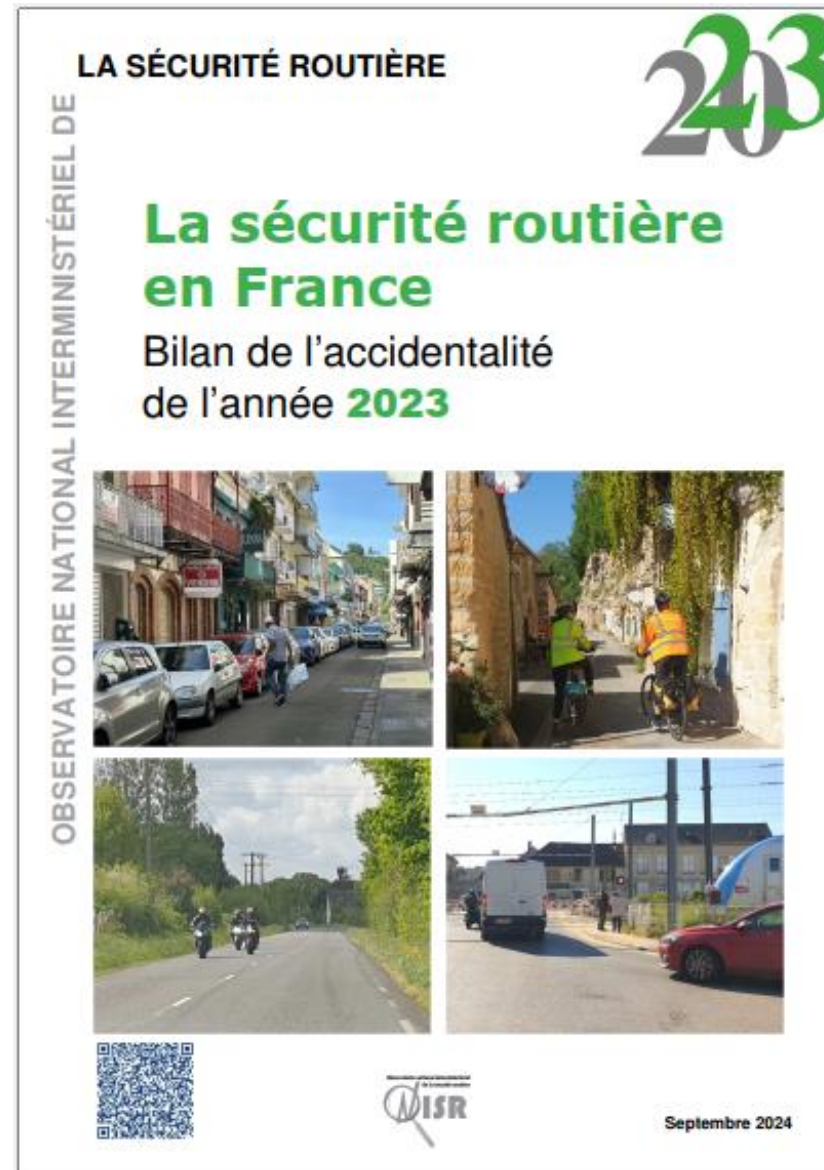
 A link "Afficher plus" with a dropdown arrow is below the list.

Below the text, there's a search and filter section. It includes a "Trier par" dropdown set to "Date plus ancienne", a "Fermer" button, and several filter boxes: "Années", "Sources", "Diagnostics et politiques locales de sécurité routière", "Types d'article", and "Mots-clés de recherche". A search icon is on the right.

The results section is titled "Liste d'articles 102 élément(s)". The first article is "72-Sarthe-Document Général d'orientations". It shows it was published on 08/06/2023, is a "Préfecture" document, and a "DGO". There are tabs for the years 2009, 2013, 2018, and 2023, with 2023 being the active tab. The article title "Diagnostics et politiques locales de sécurité routière" is also visible.

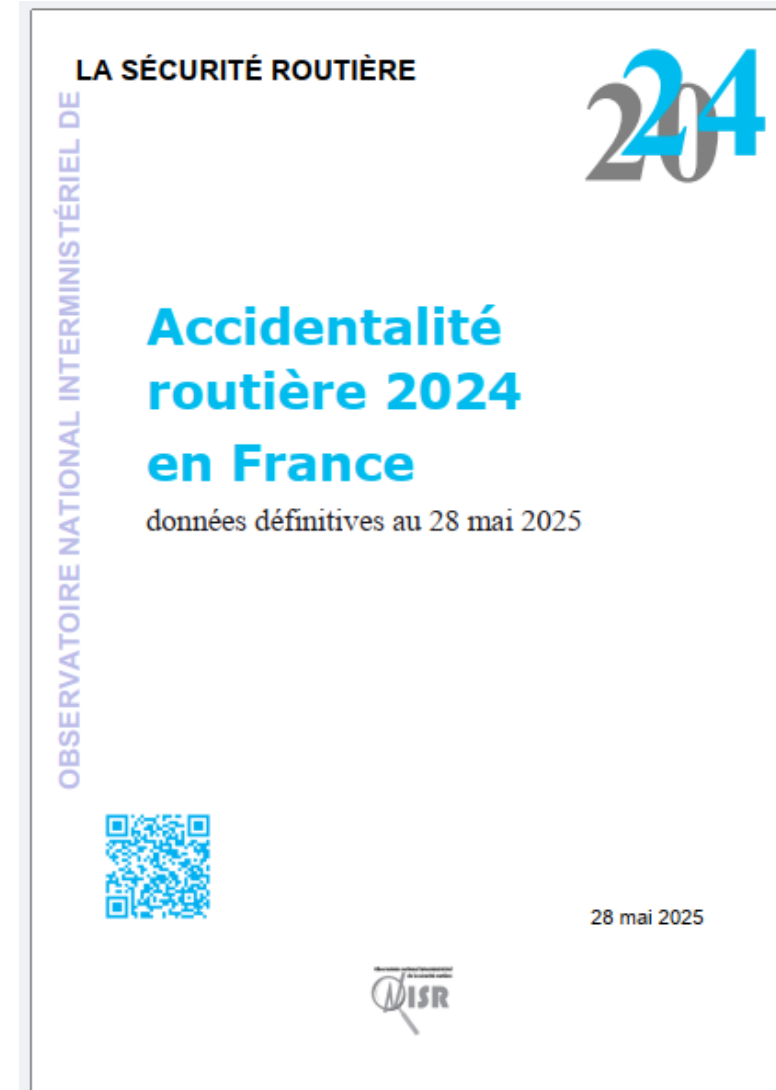
At the bottom, there's a map section titled "Accès aux observatoires". It features a map of France with numbered regions. To the right of the map is a sidebar with a world map and labels for various French overseas territories: Guadeloupe, Martinique, Guyane, Mayotte, La Réunion, Saint-Pierre-et-Miquelon, Saint-Martin-Saint-Barthélemy, Nouvelle-Calédonie, Wallis-et-Futuna, and Polynésie française.

- **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**

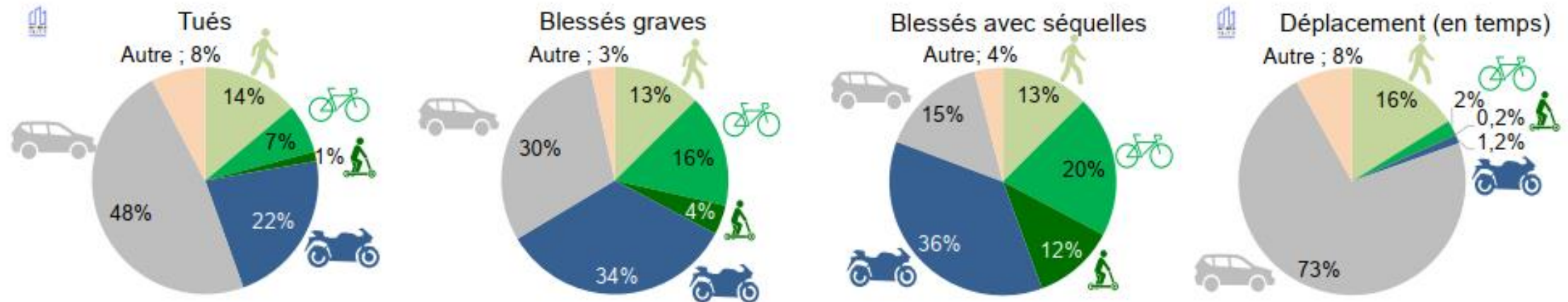


# Le bilan annuel de la sécurité routière - 2024

- **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



- 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...



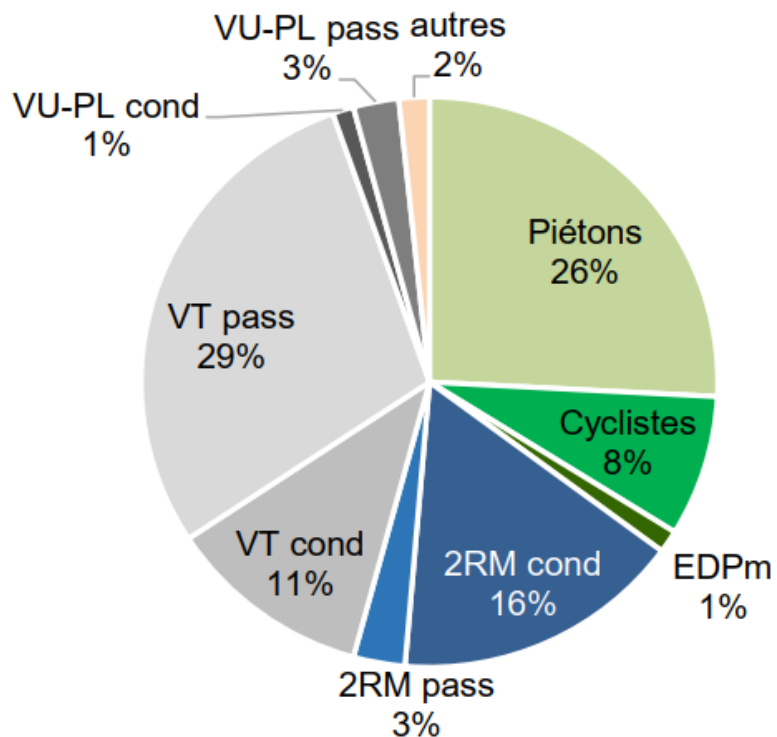
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024.

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



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

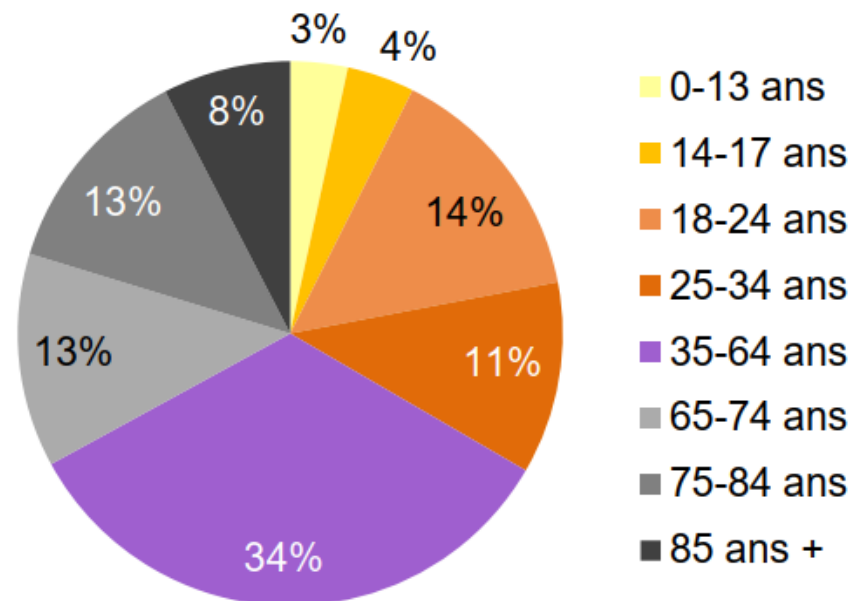
**Tués non présumés responsables en 2024**



26 % sont piétons, 29 % sont conducteurs de véhicules  
34 % sont passagers de véhicules

54 % sont des usagers vulnérables

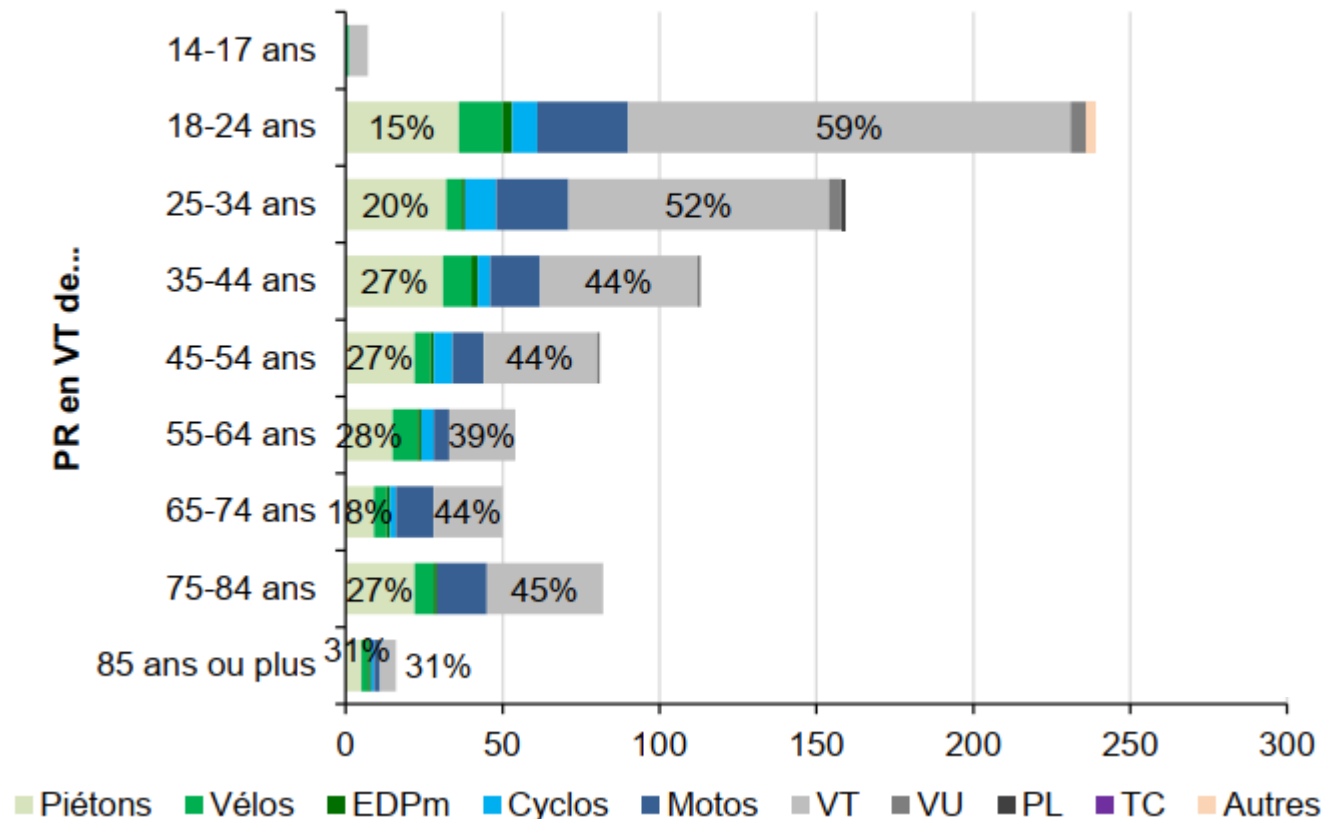
**Tués non présumés responsables par âge en 2024**



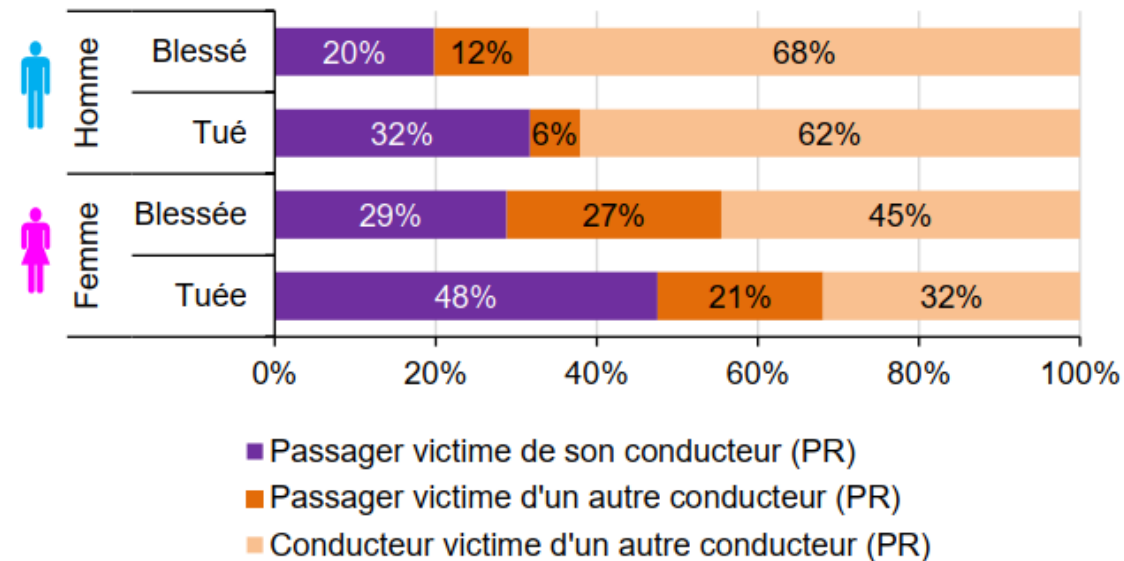
34 % des victimes tuées non présumées responsables ont 65 ans ou plus  
(21 % ont 75 ans ou plus )

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 %).

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

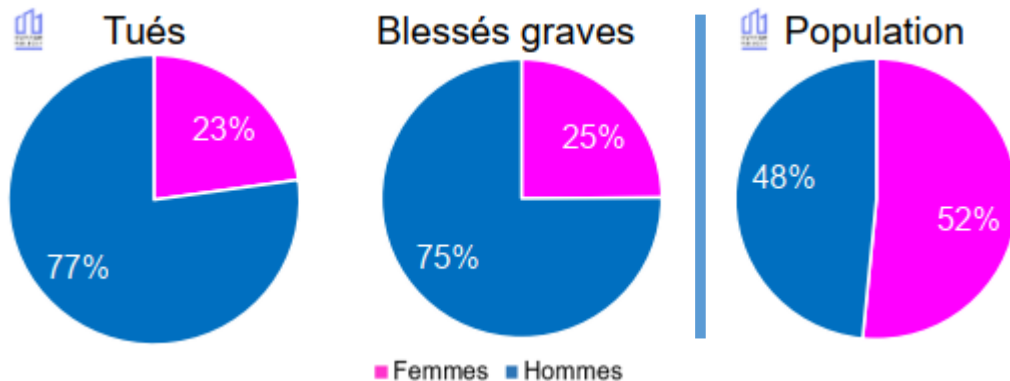


**Victimes d'un conducteur "préssumé responsable", selon la place dans le véhicule**



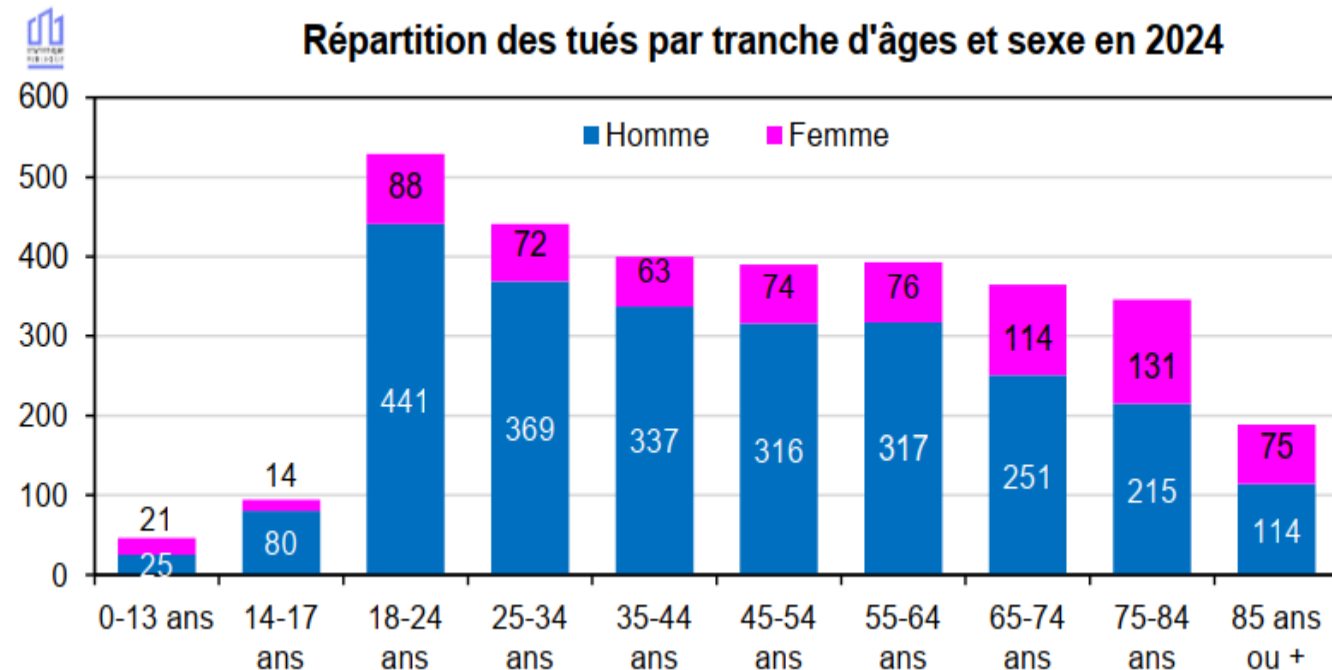
**La part des hommes tués dans la mortalité routière se renforce :**

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

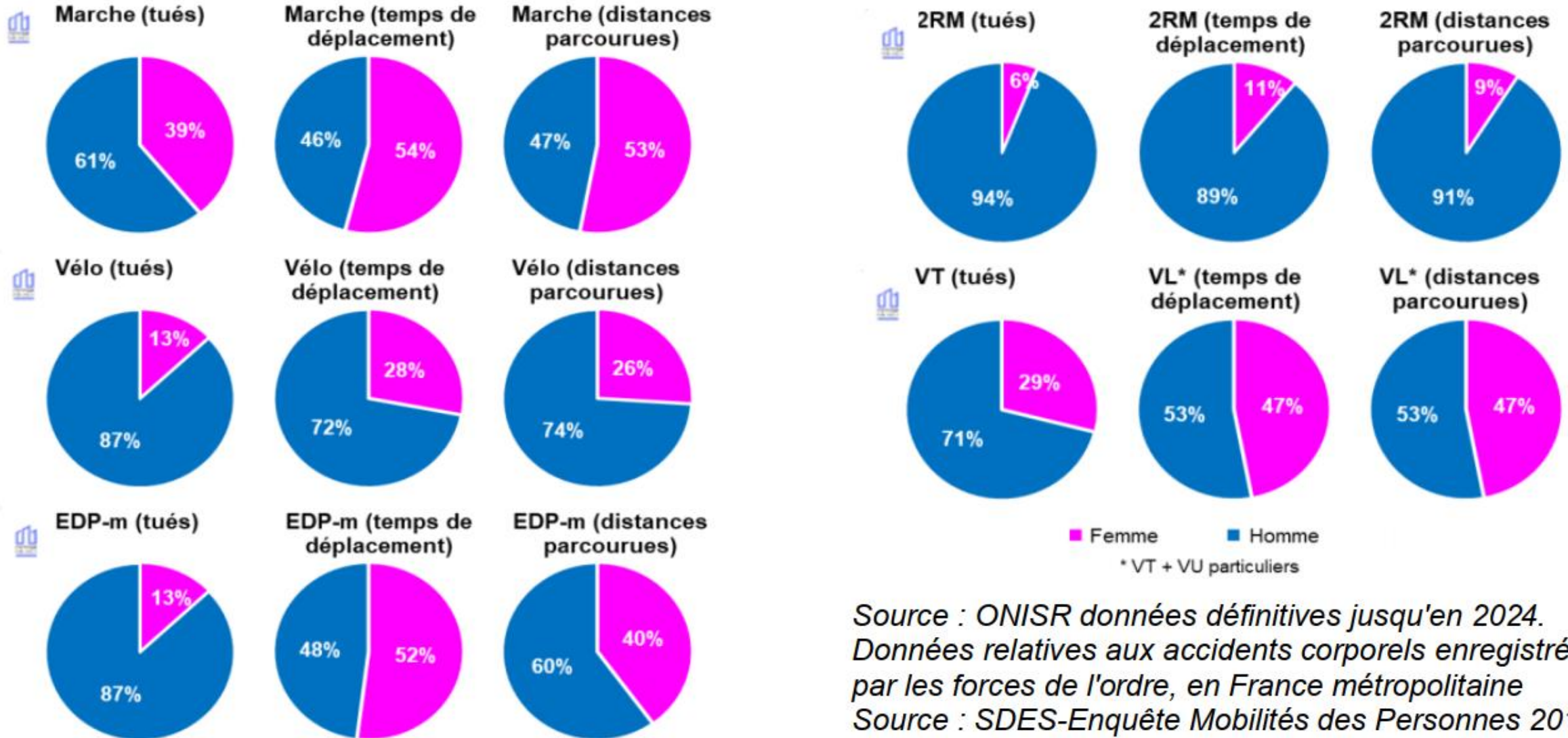


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024. Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône).

Insee – Population au 1<sup>er</sup> janvier 2024 (estimation 2025)



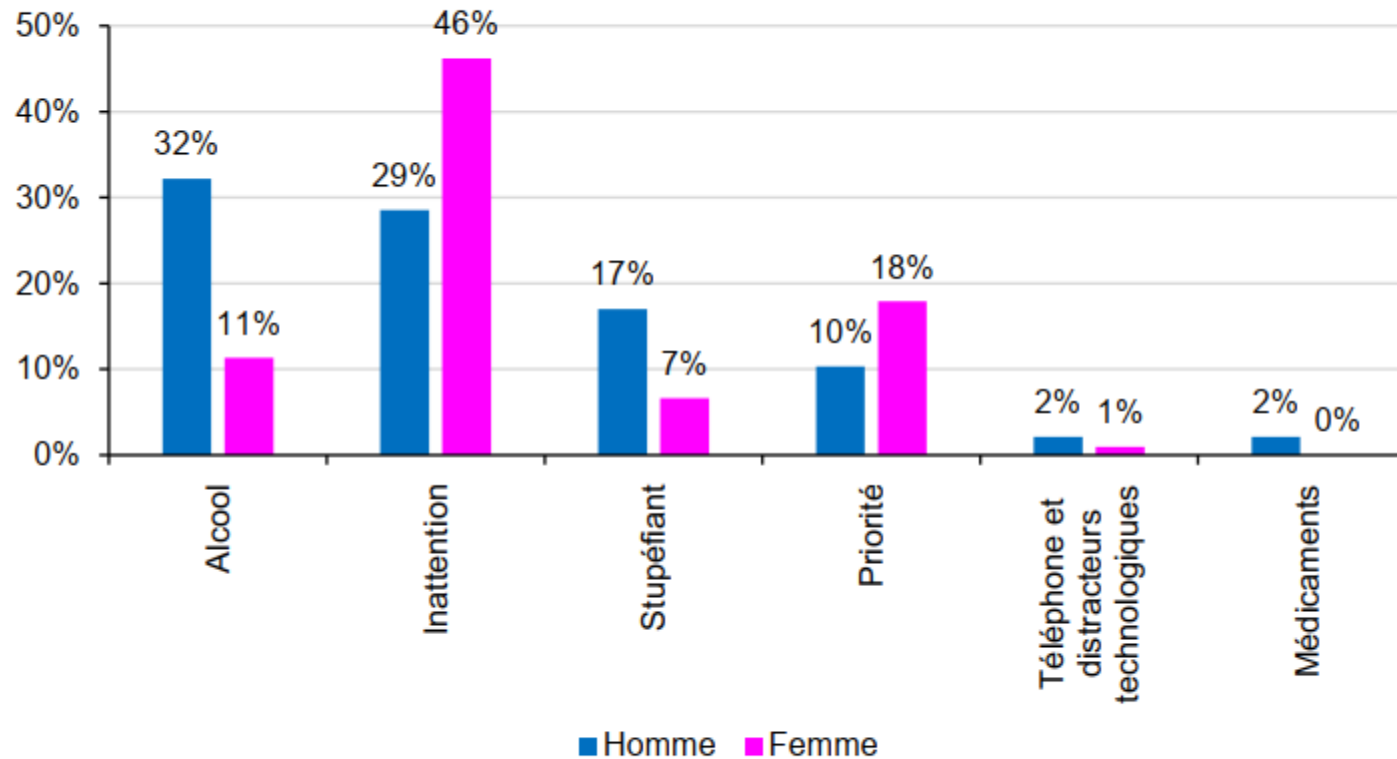
# France métropolitaine 2024 – selon le sexe



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**

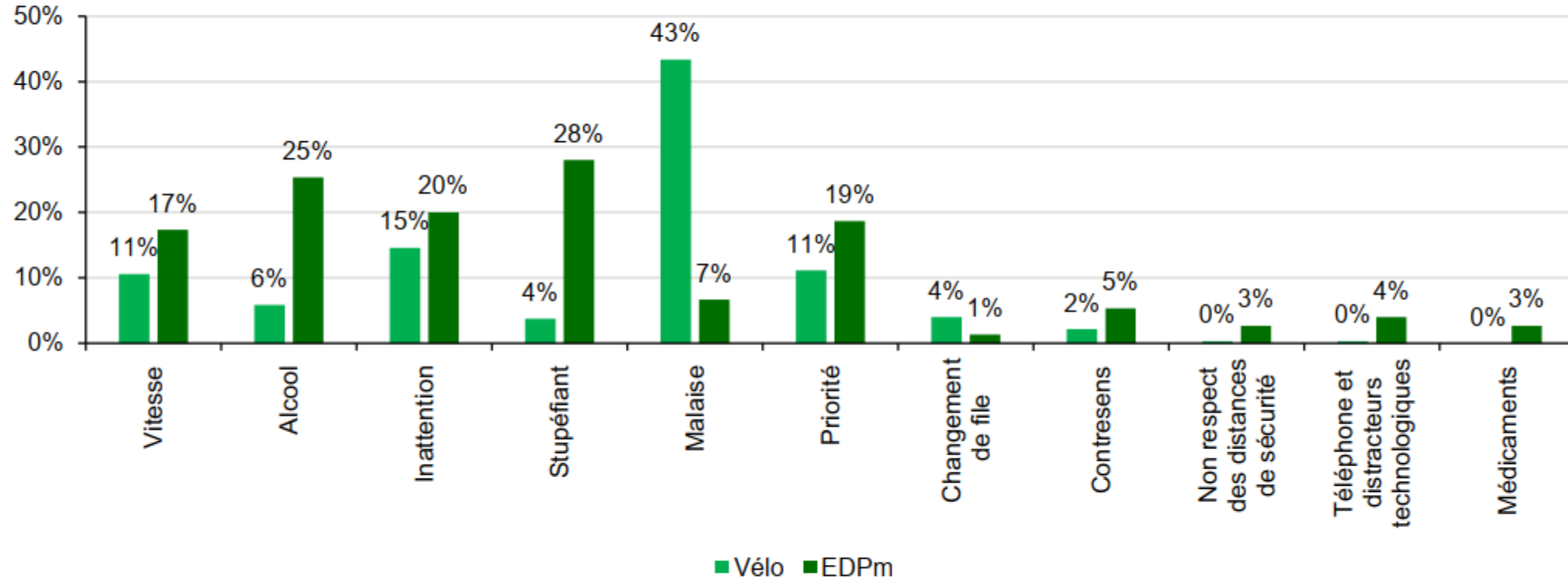


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

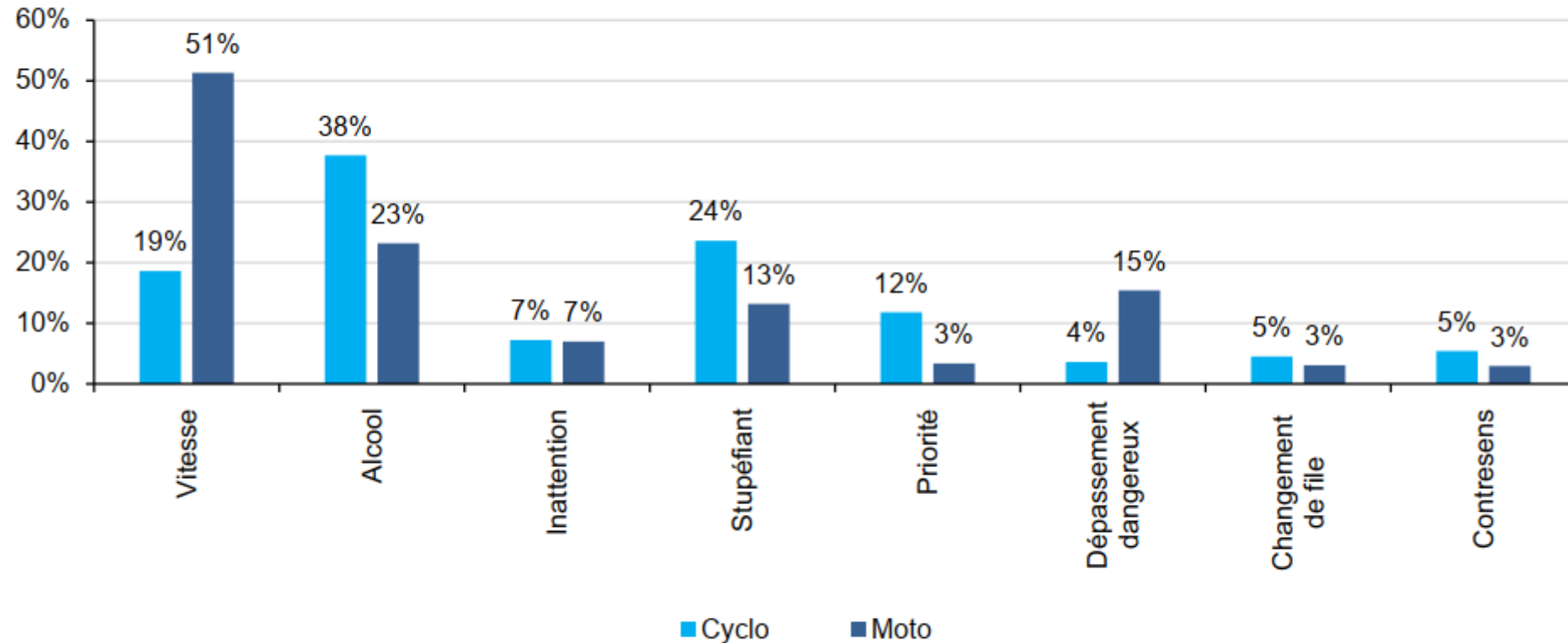


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

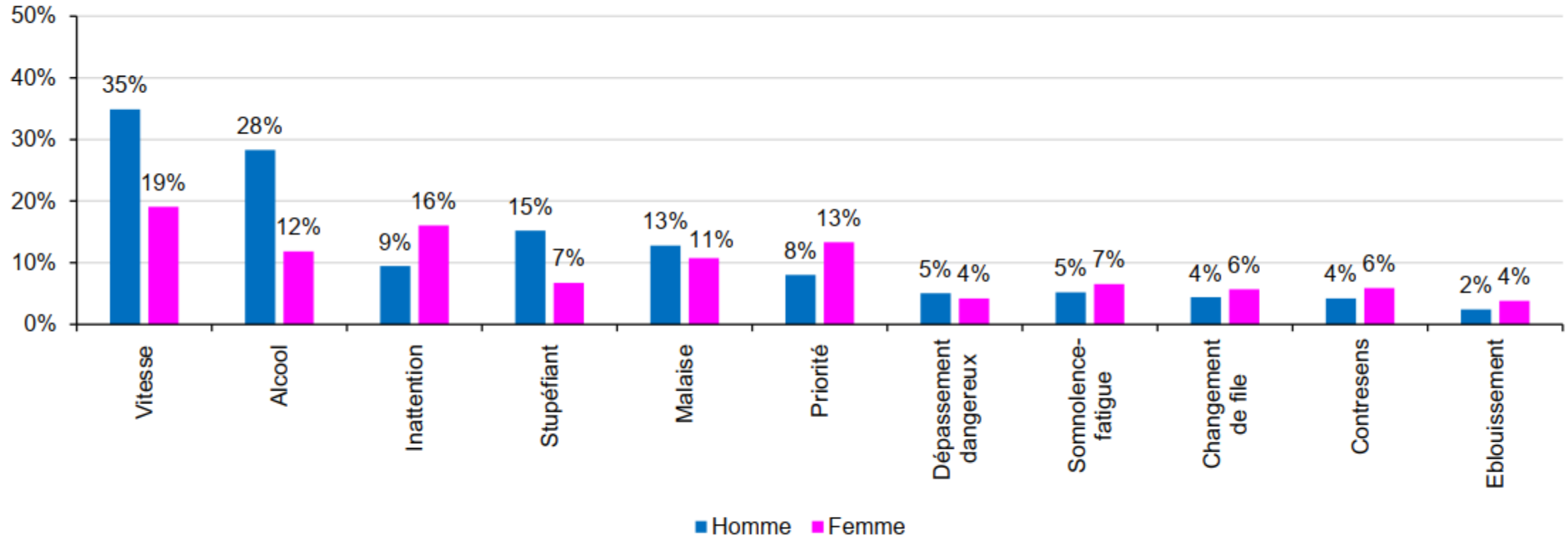
## Principaux facteurs des hommes en 2RM impliqués dans un accident mortel en France métropolitaine en 2022-2024



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

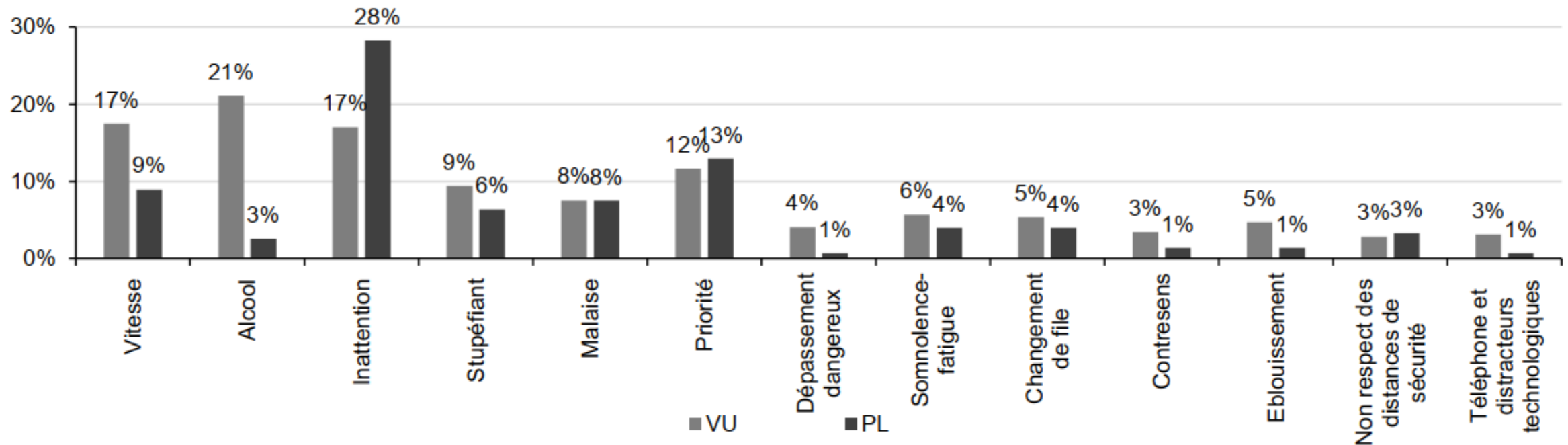


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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** :

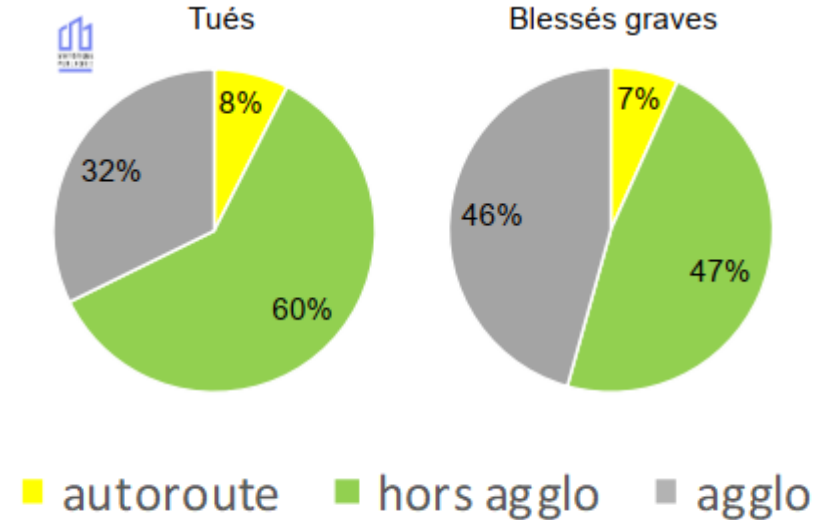
1 030 décès (+9 tués)

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 :

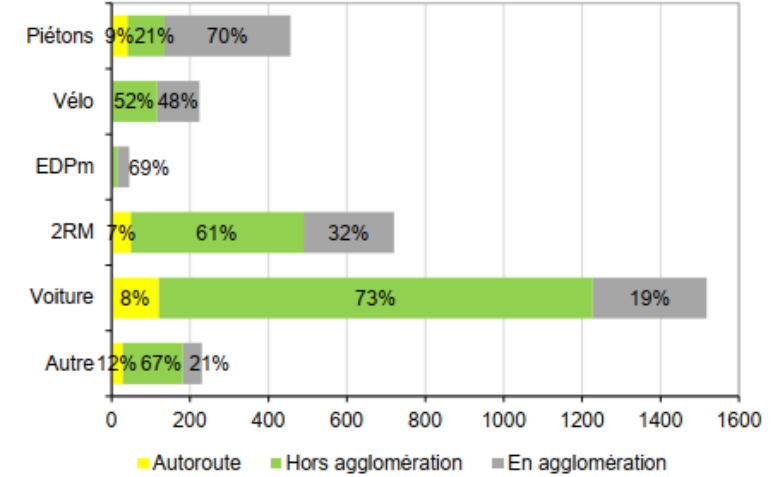
- 73 % des décès en VT
- 69 % des décès en voiturette
- 61 % des décès en 2RM
- 52 % des décès à vélo
- 31 % des EDPm tués
- 21 % des piétons tués
- 67 % des blessés graves en VT
- 50 % des blessés graves en 2RM

## Les voies en agglomération :

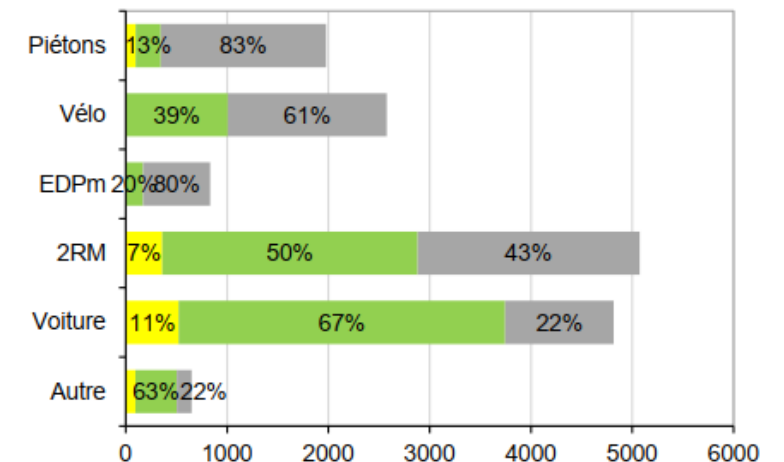
- 70 % des piétons tués
- 48% des décès à vélo
- 32% des décès en 2RM
- 19% des décès en voiture
- 83% des blessés graves à pied
- 61% des blessés graves à vélo
- 43 % des blessés graves en 2RM
- 22% des blessés graves en voiture



3 193 tués, selon le réseau routier, en 2024



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



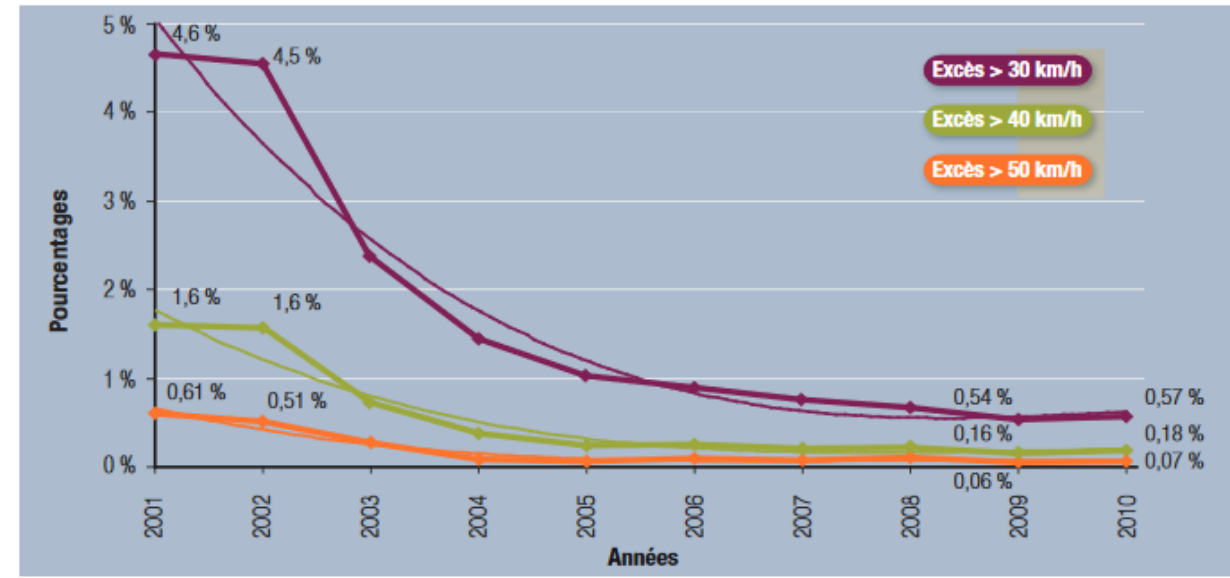
**Les accidents mortels interviennent en premier lieu sur les routes importantes, car ce sont celles empruntées par la majorité du trafic**

**Sur les routes hors agglomération sans séparation centrale:**

- **38% des morts interviennent sur les premiers 10% de linéaire de routes (principales)**
- **55% des morts interviennent sur les premiers 20% de linéaire de routes (principales)**
- **64% des morts interviennent sur les premiers 30% de linéaire de routes (principales)**



TAUX DE DÉPASSEMENT DES VITESSES LIMITES AUTORISÉES (VLA) TOUS VÉHICULES, TOUTES VLA

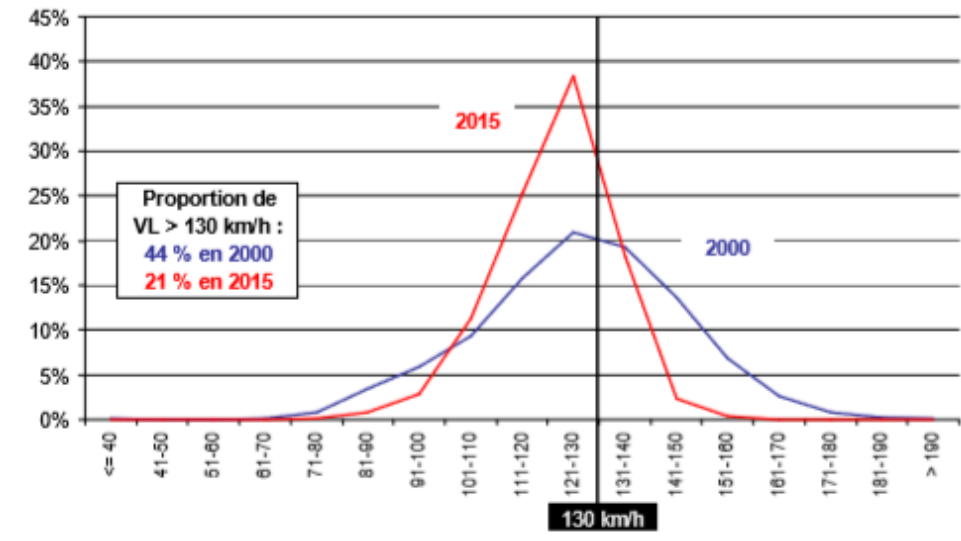


Source : ONISR, observatoire des vitesses.



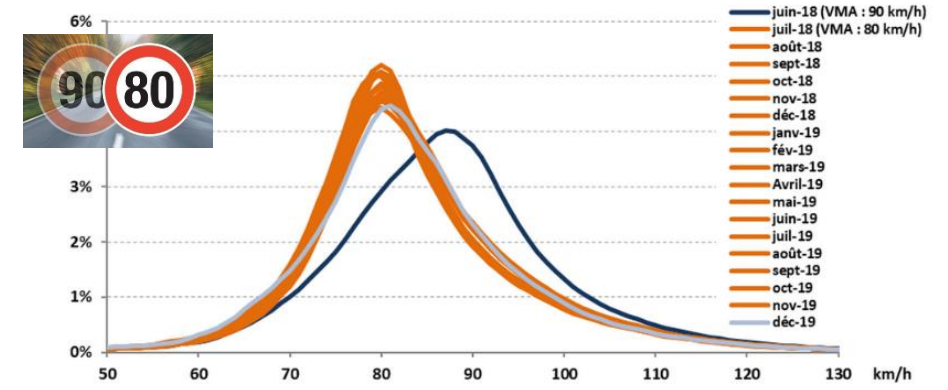
Radars  
automatiques

Distribution des vitesses VL de jour sur le réseau limité à 130 km/h

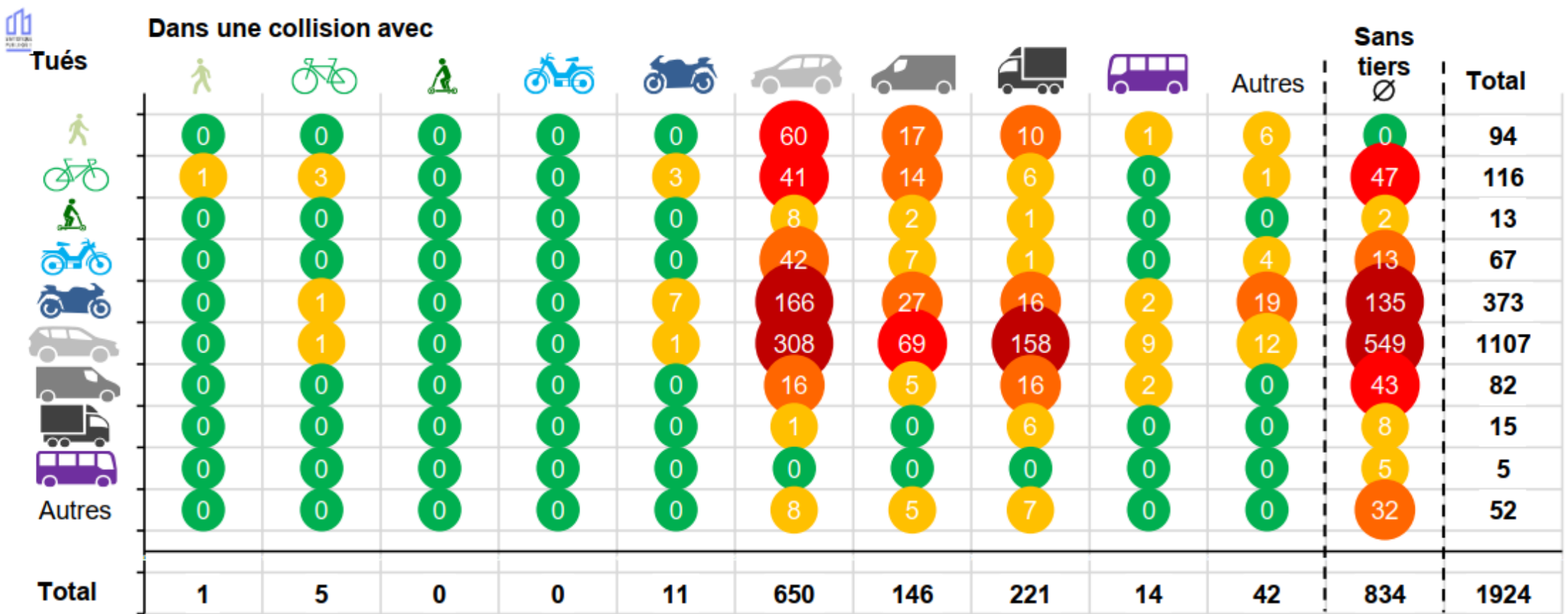


Un effet similaire à une baisse des limitations de vitesse

Distributions des vitesses des VL de juin 2018 à décembre 2019





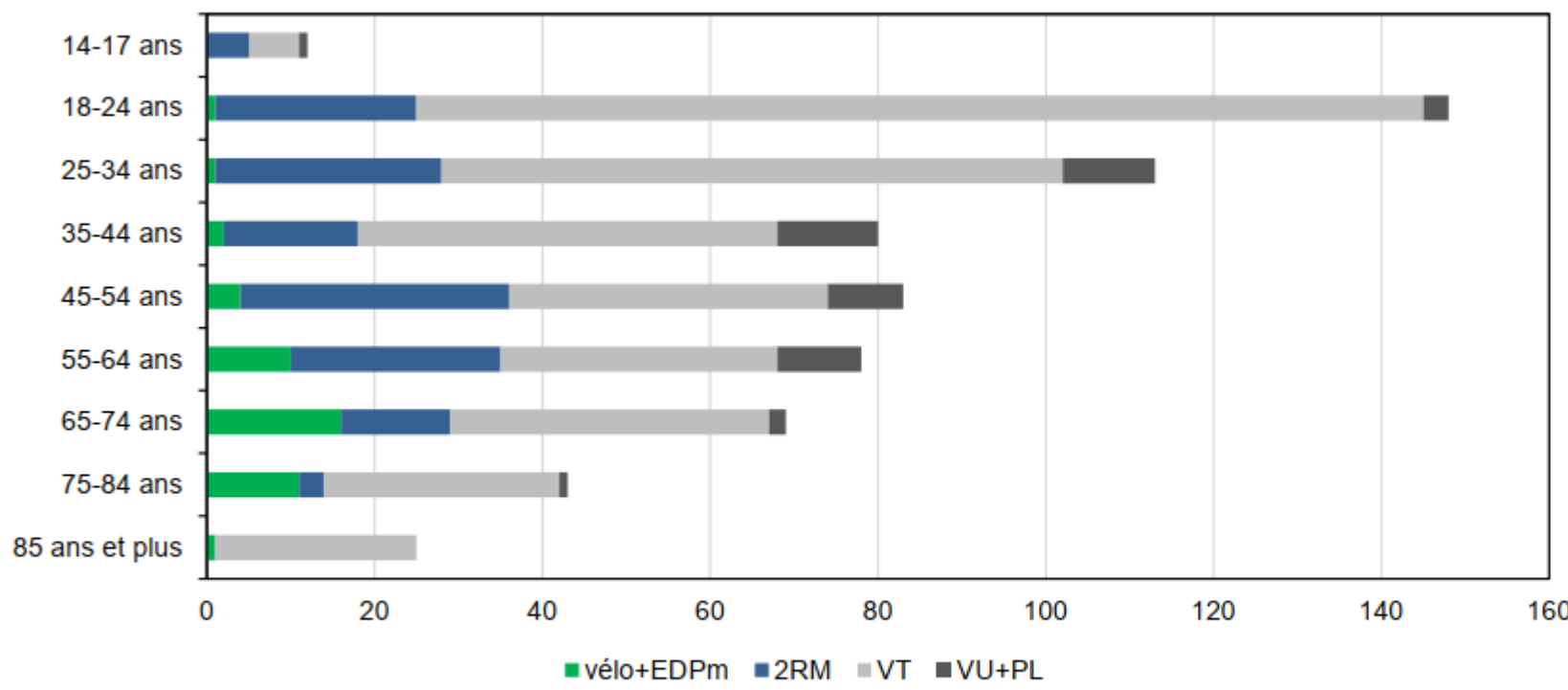


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024  
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

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



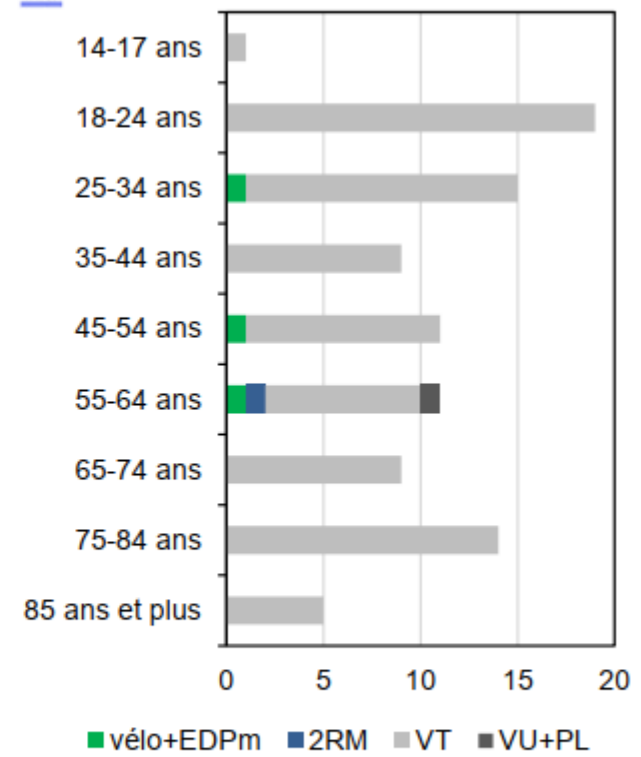
**Conducteurs des accidents de véhicule seul, sans piéton, mortels**  
**Hors agglomération (hors autoroute)**



**Conductrices**



hors aggro

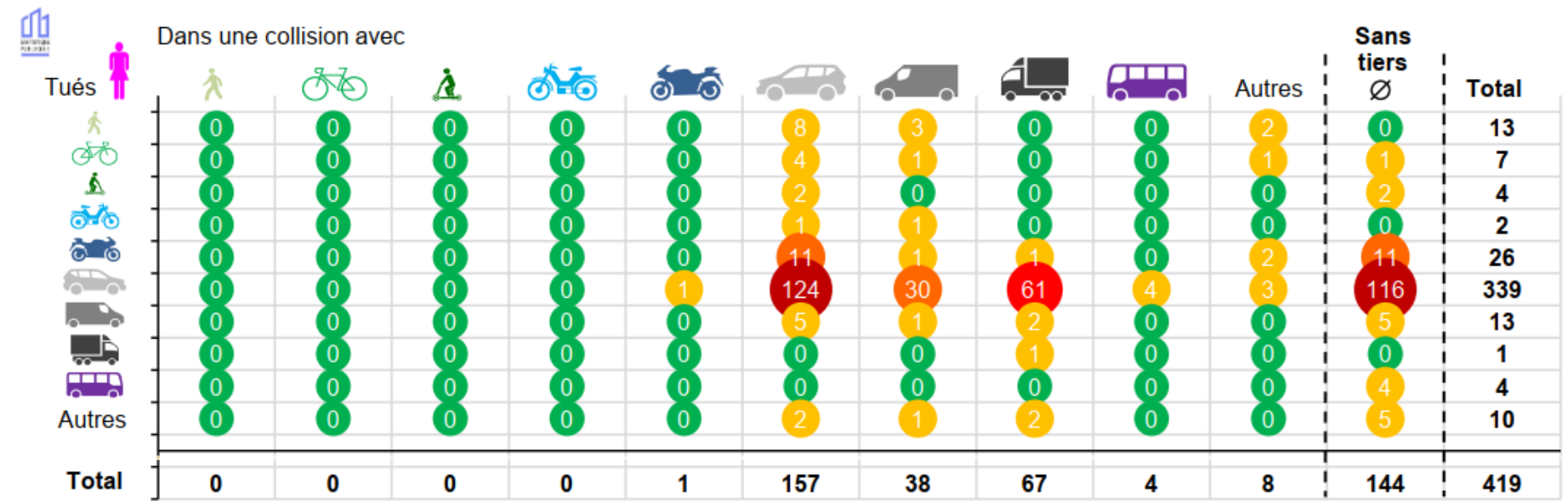
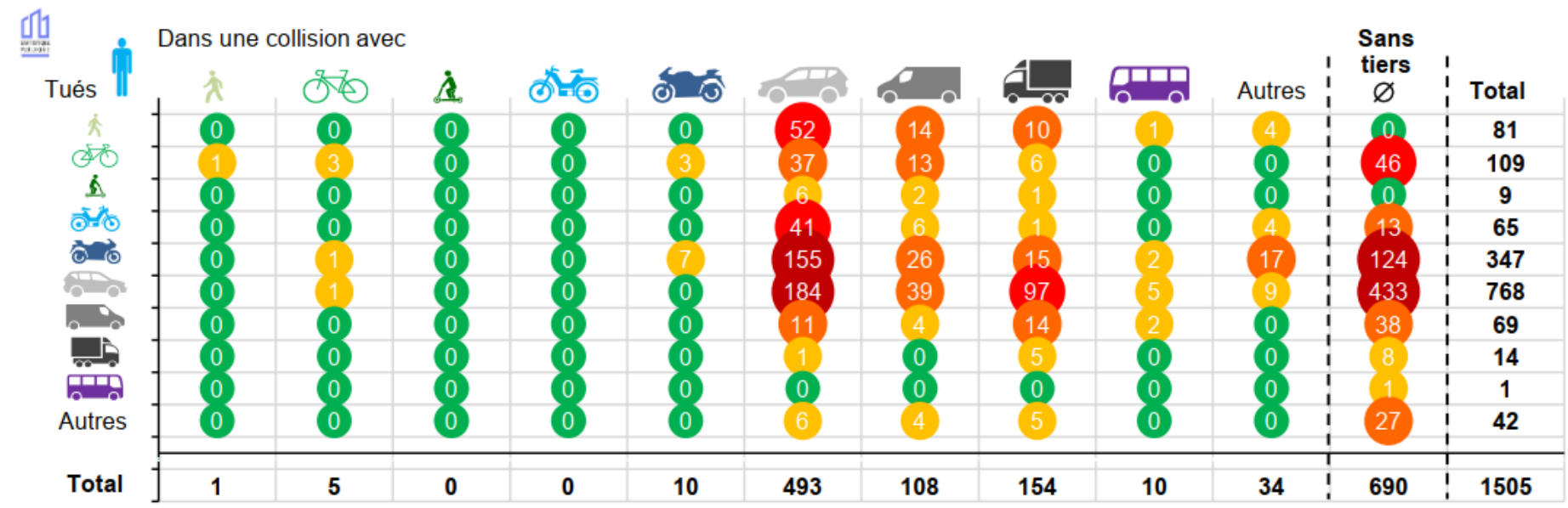
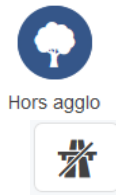


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

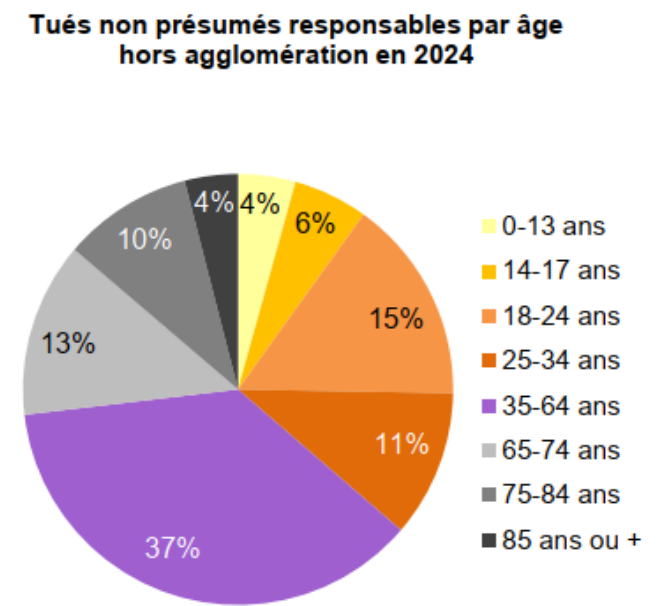
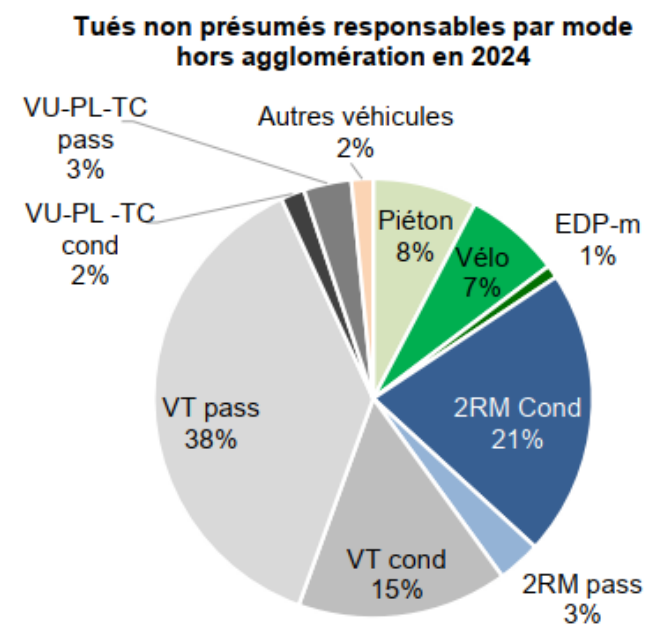
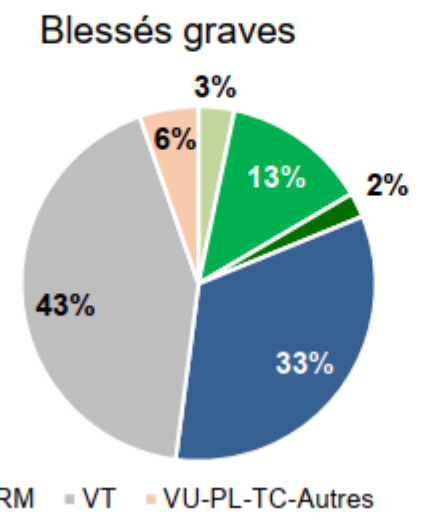
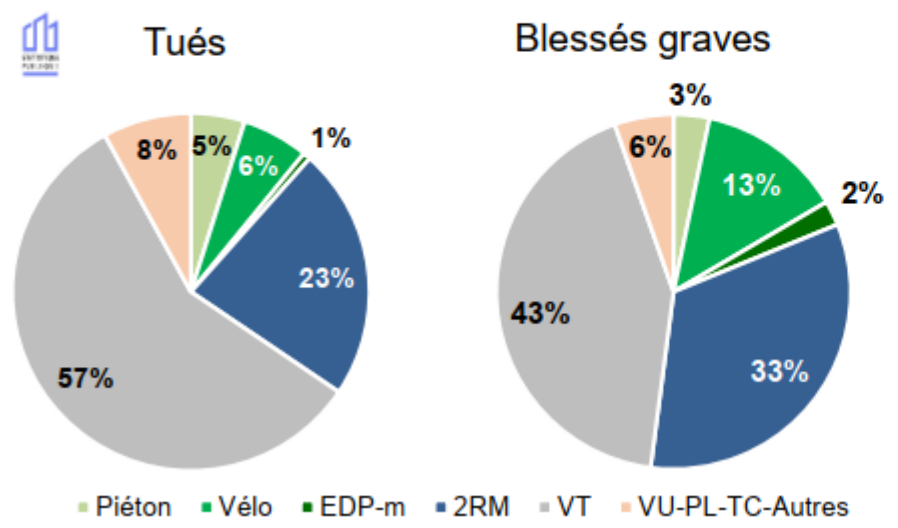
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

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

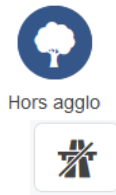


En 2024, 1 924 personnes sont décédées et 7 600 sont estimées blessées graves sur les routes hors agglomération.

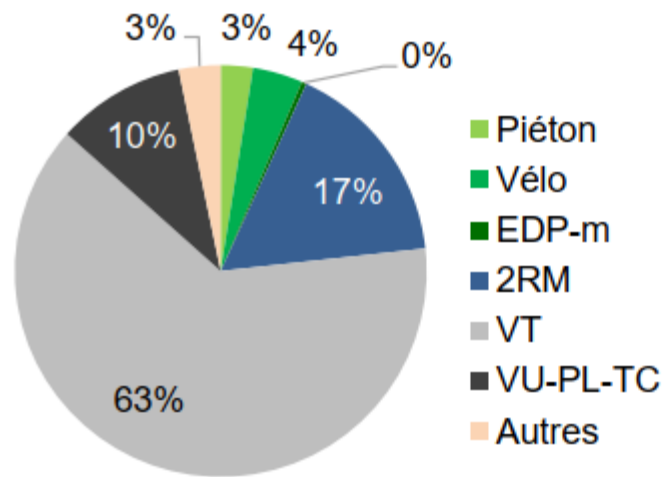


**625 tués non présumés responsables**

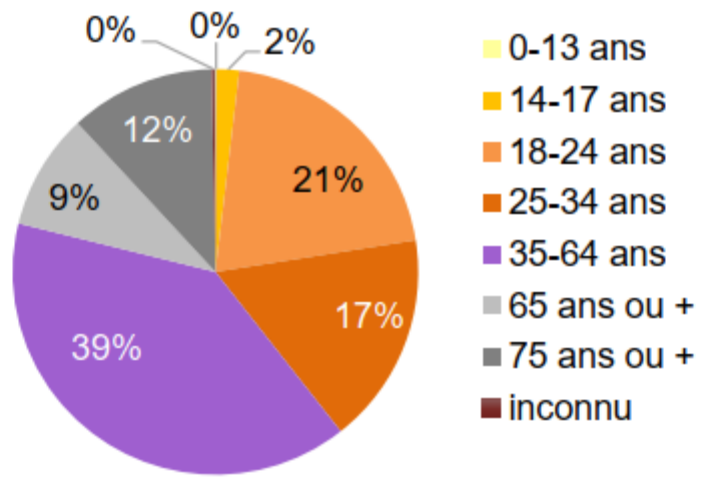
## Présumés responsables d'accidents mortels



**Présumés responsables par mode hors agglomération en 2024**



**Présumés responsables par âge hors agglomération en 2024**



**1 858** **présumés responsables** sur les routes hors agglomération.

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

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

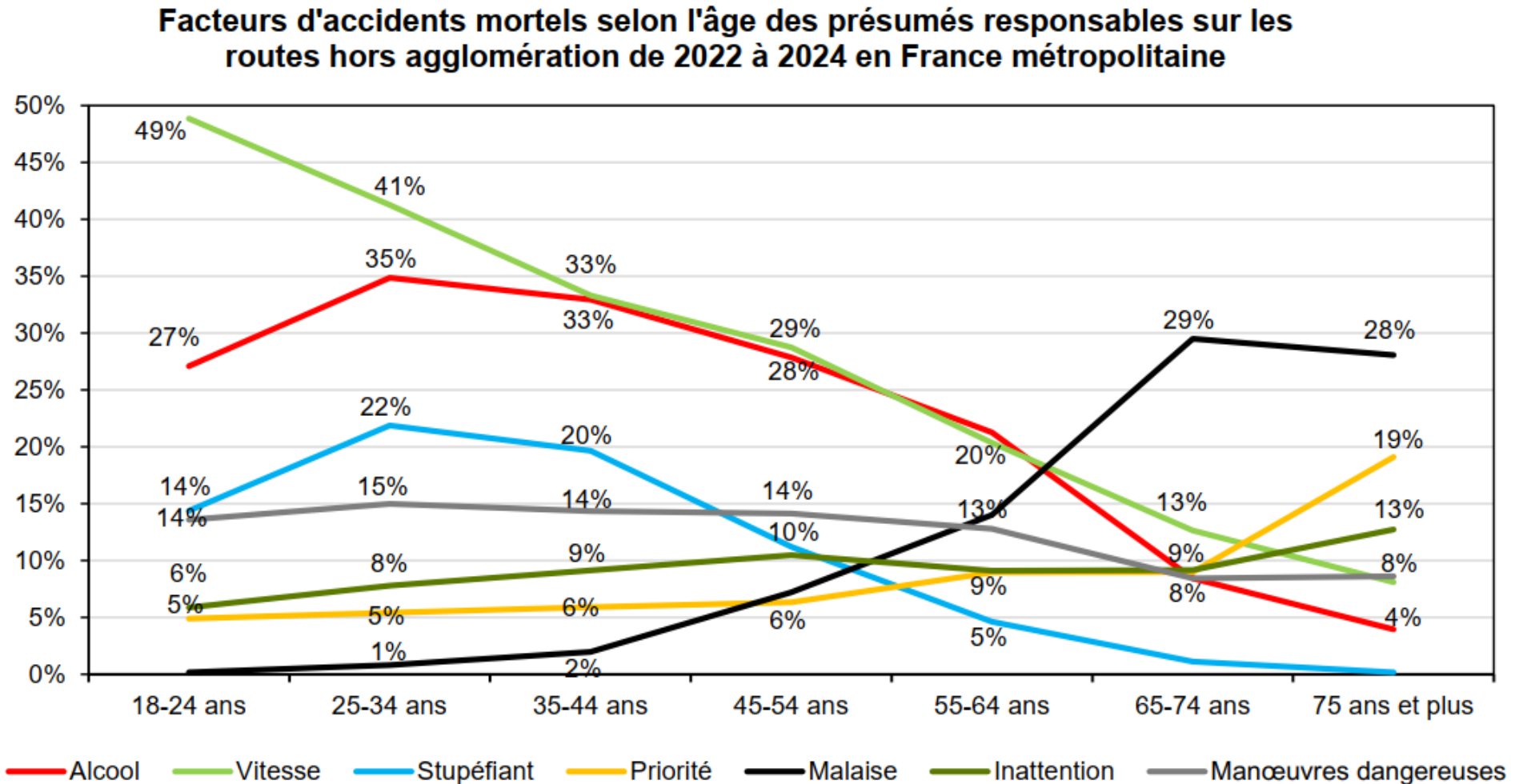
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024  
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

Parmi les 1 858 présumés responsables d'accidents mortels hors agglomération, 1 300 sont décédés (70%)





Hors agglo



















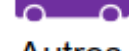
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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



**Tués**

**Dans une collision avec**

Tués									Autres	tiers Ø	Total	
	0	3	6	4	9	178	39	43	14	25	0	321
	0	1	0	1	2	39	3	22	1	3	36	108
	0	0	0	0	0	11	0	3	1	0	16	31
	0	0	0	0	0	22	3	4	2	3	18	52
	1	1	0	0	3	65	8	11	1	2	87	179
	1	0	0	0	0	55	6	8	8	7	206	291
	0	0	0	0	0	2	1	1	1	0	17	22
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Autres	0	0	0	0	1	3	2	0	0	0	15	21
Total	2	5	6	5	15	375	62	92	28	40	400	1030

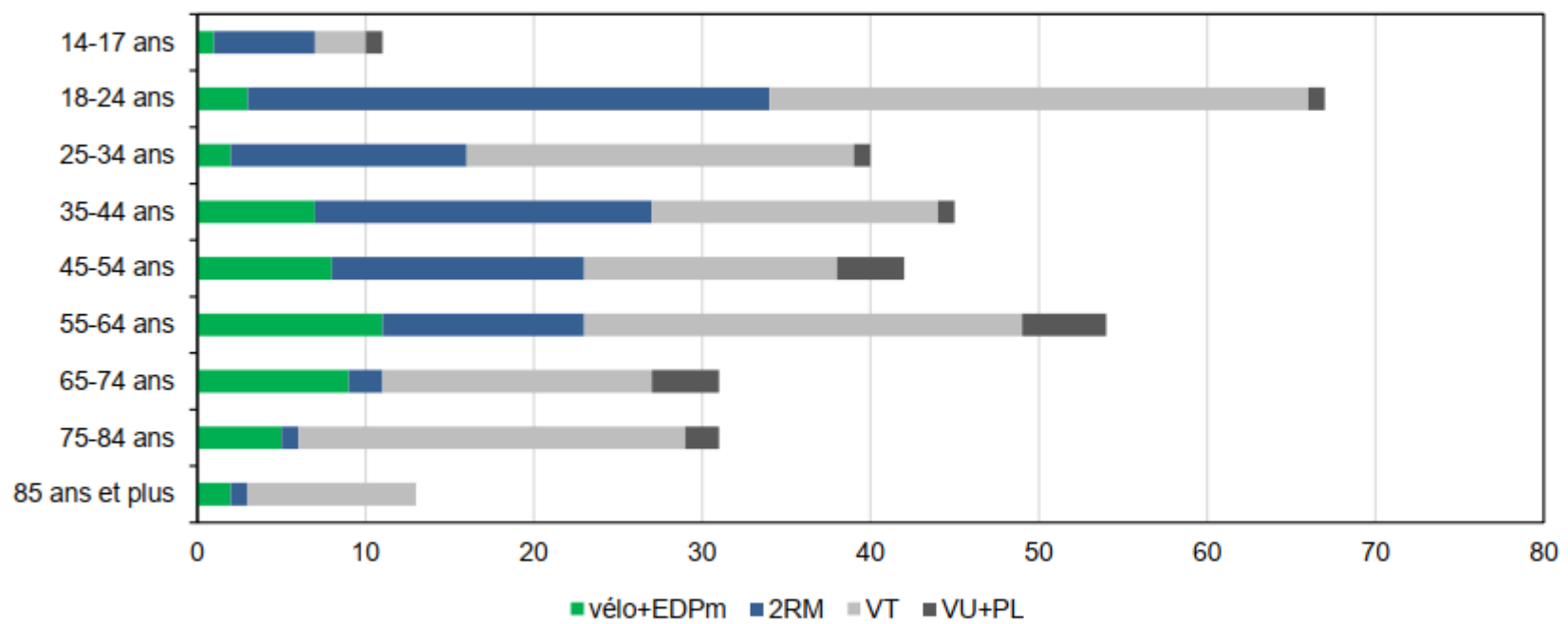
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

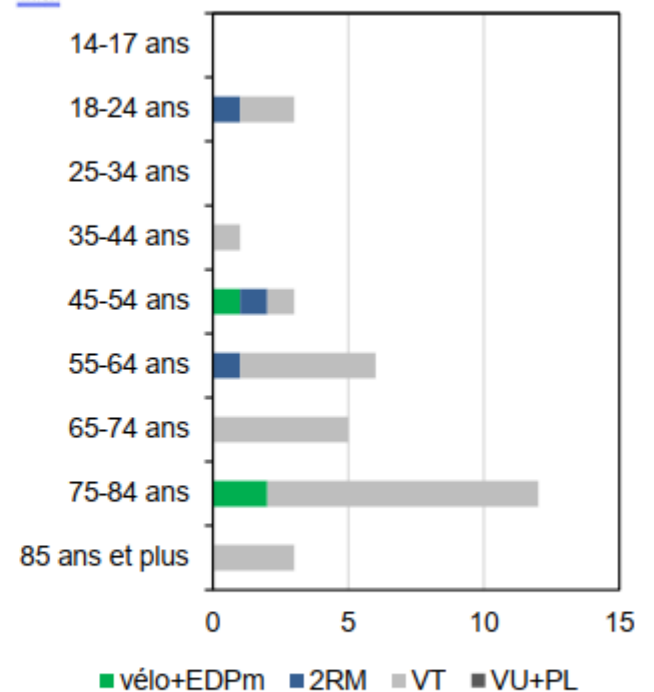
39 % ont été tués dans un accident sans tiers impliqué (perte de contrôle d'un seul véhicule, sans piéton). Parmi les 15 tués dans un autre mode de déplacement, il y a 6 tués en voiturette, 4 tués en quad et 2 tués en tracteur agricole



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



**Conductrices**



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

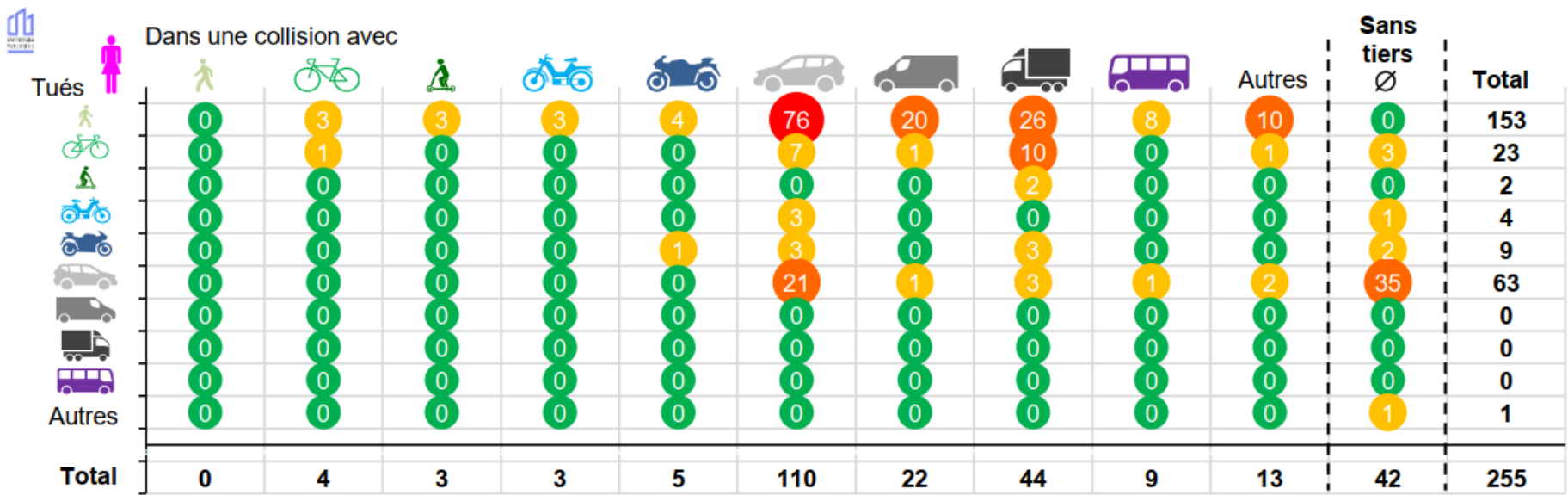
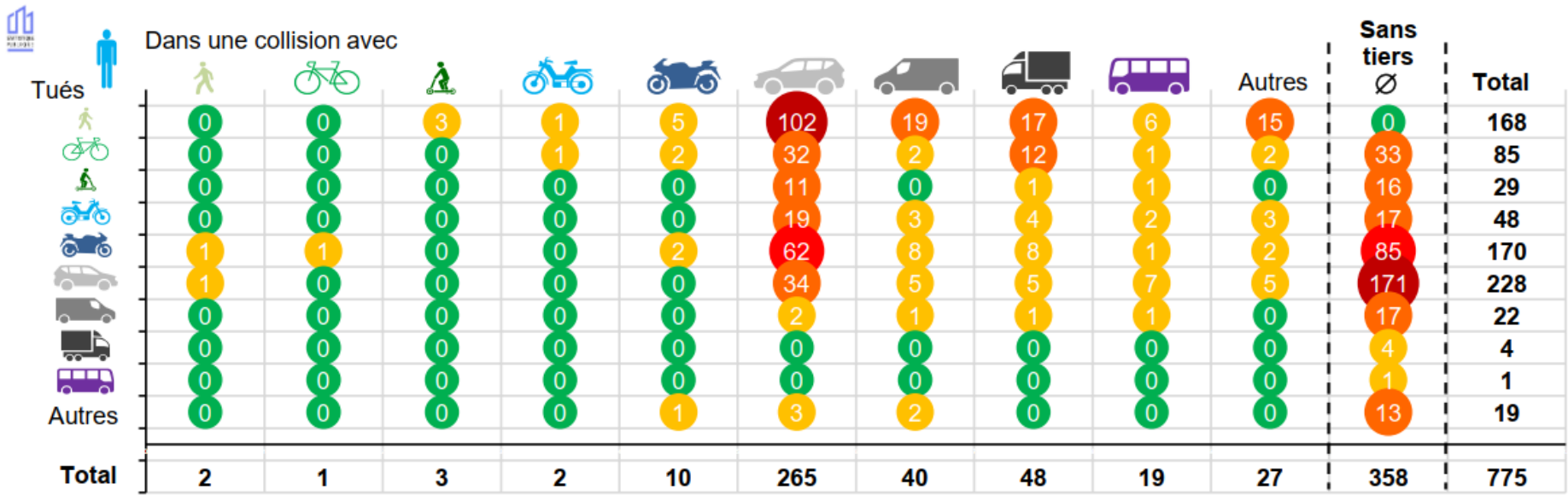
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

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

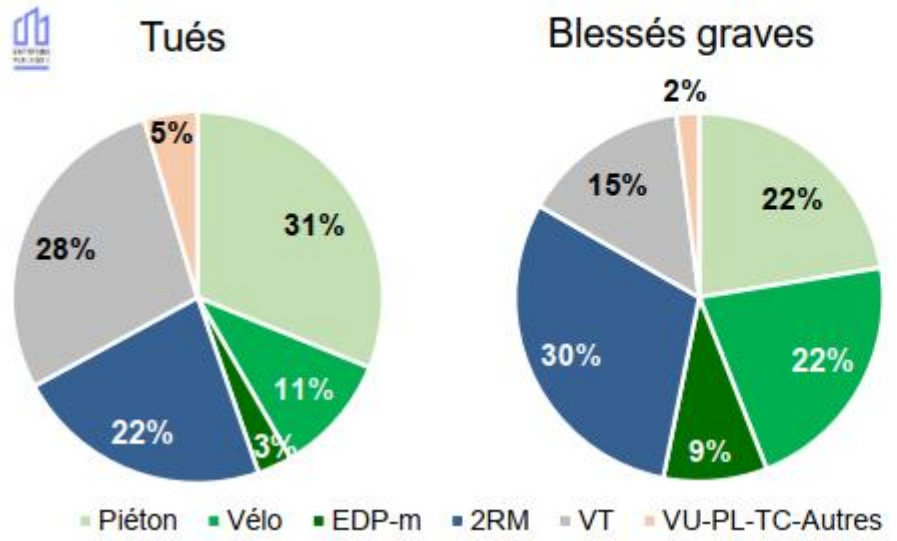
# France métropolitaine 2024— collisions sur voies en agglo



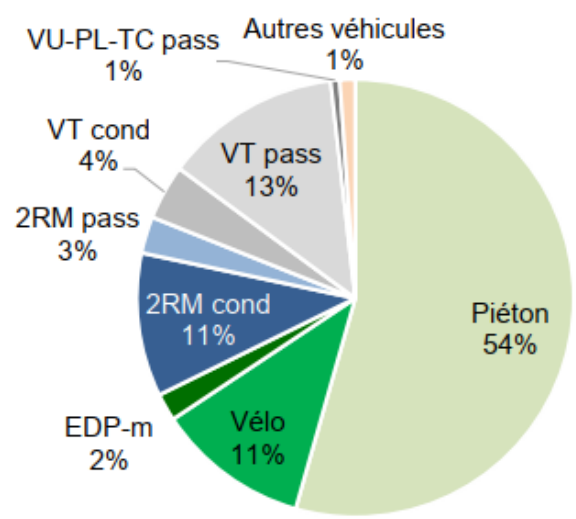
Agglo



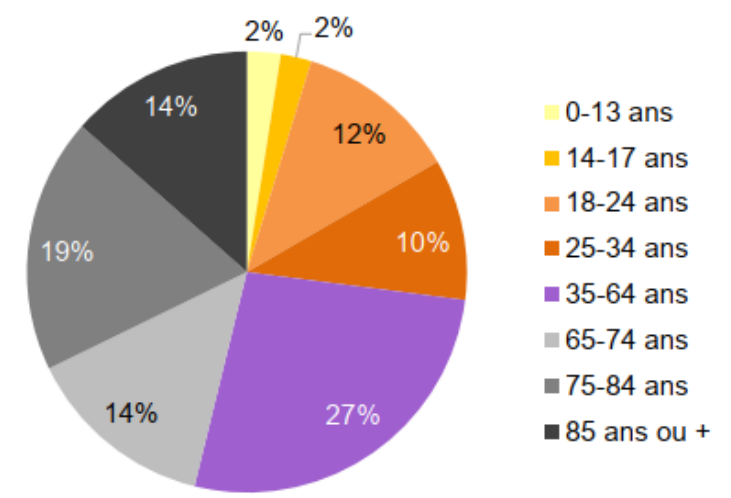
En 2024, 1 030 personnes sont décédées et 7 272 sont estimées blessées graves en agglomération.



**Tués non présumés responsables par mode en agglomération en 2024**



**Tués non présumés responsables par âge en agglomération en 2024**



**444 tués non présumés responsables**



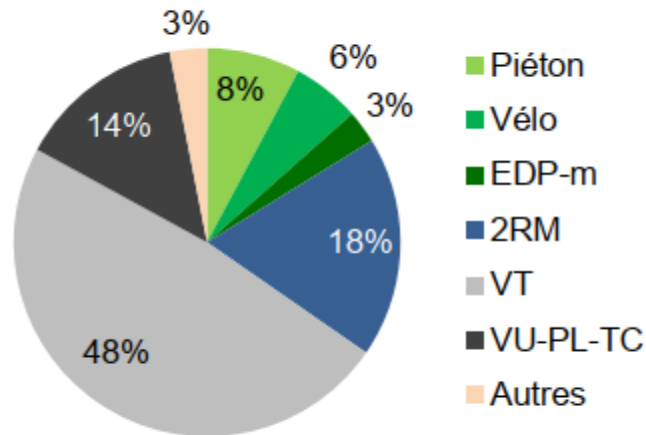
## Présumés responsables d'accidents mortels



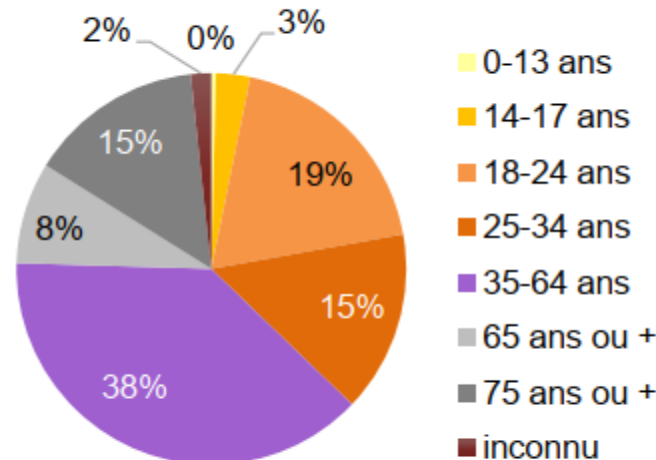
Agglo



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.

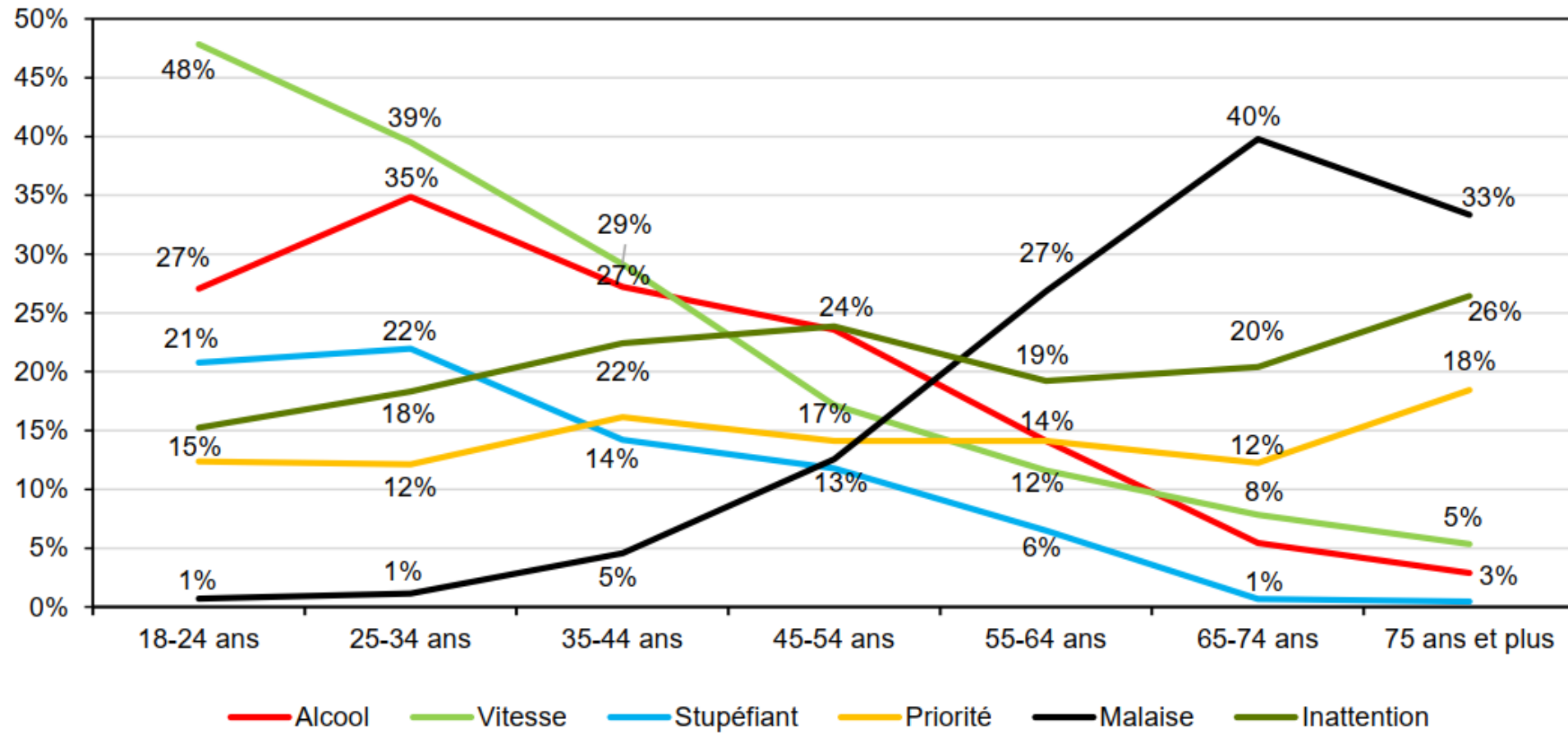
39 % des PR ont entre 35 et 64 ans et 19 % ont entre 18 et 24 ans et 82 % des PR sont des hommes.

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

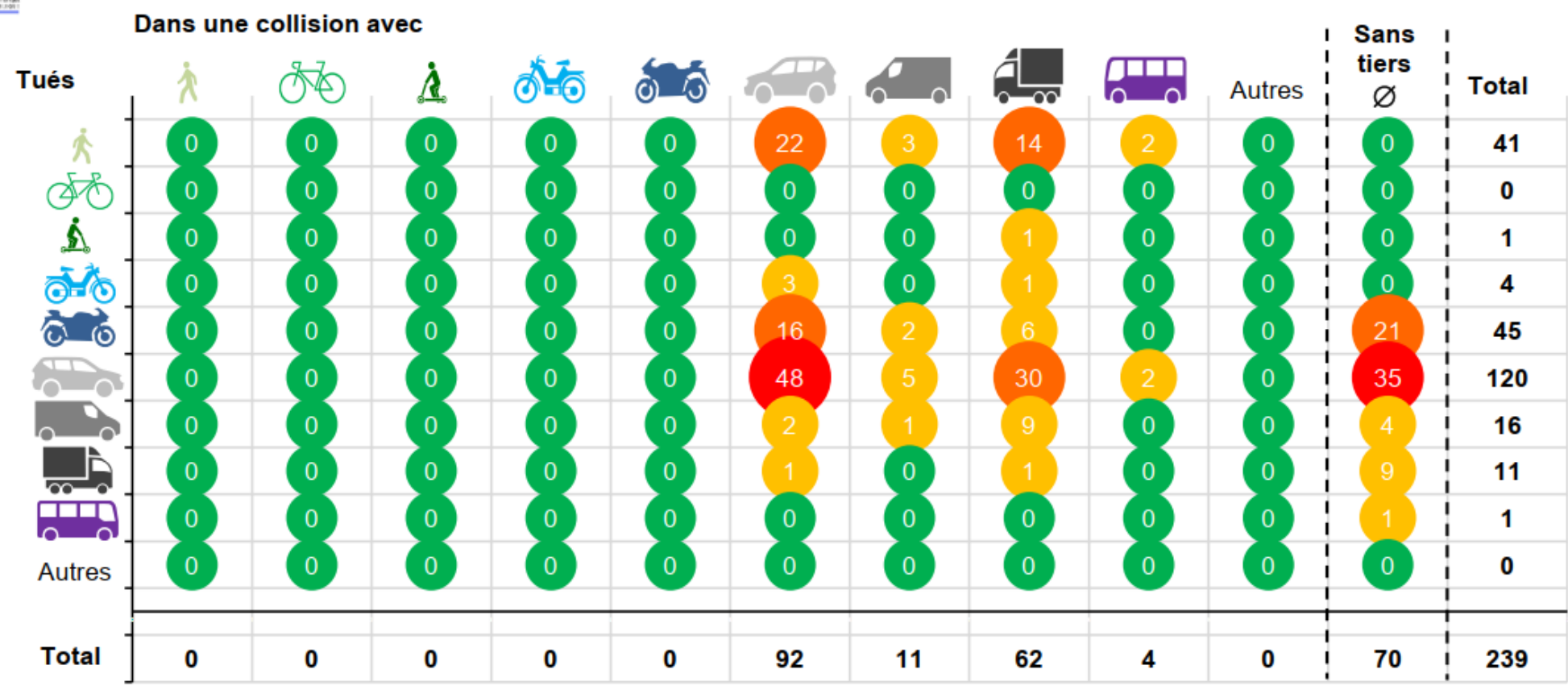
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

Parmi les 1 060 présumés responsables d'accidents mortels en agglomération, (587 sont décédés soit 55%)

**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



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

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

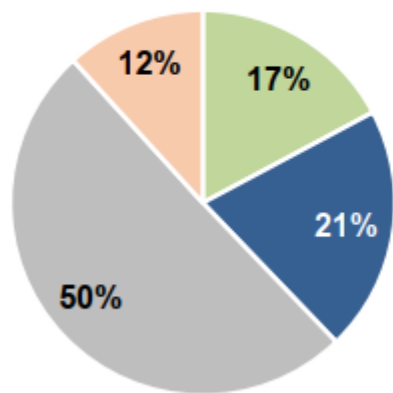
29 % ont été tués dans un accident sans tiers impliqué (perte de contrôle d'un seul véhicule, sans piéton), et 22 % dans un accident impliquant plus de 2 parties prenantes (soit au moins 3 véhicules, soit au moins 2 véhicules et 1 piéton).



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

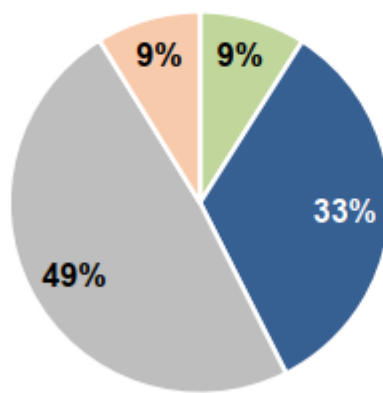


Tués

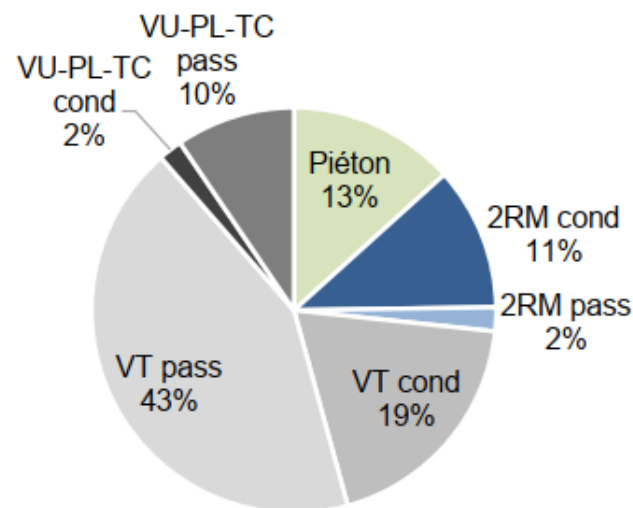


■ Piéton ■ 2RM ■ VT ■ VU-PL-TC-Autres

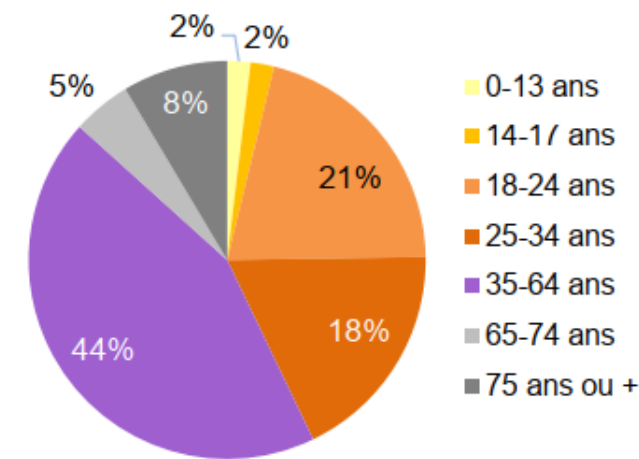
Blessés graves



Tués non présumés responsables par mode sur autoroute en 2024



Tués non présumés responsables par âge sur autoroute en 2024

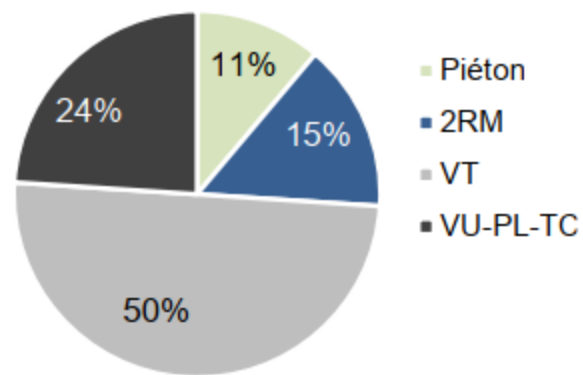


**105 tués non présumés responsables**

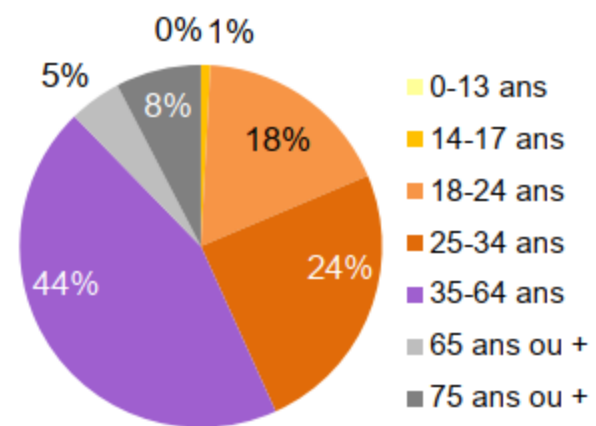


## Présumés responsables d'accidents mortels

Présumés responsables par mode sur autoroute en 2024



Présumés responsables par âge sur autoroute en 2024



**243 présumés responsables** sur autoroute.

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

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

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

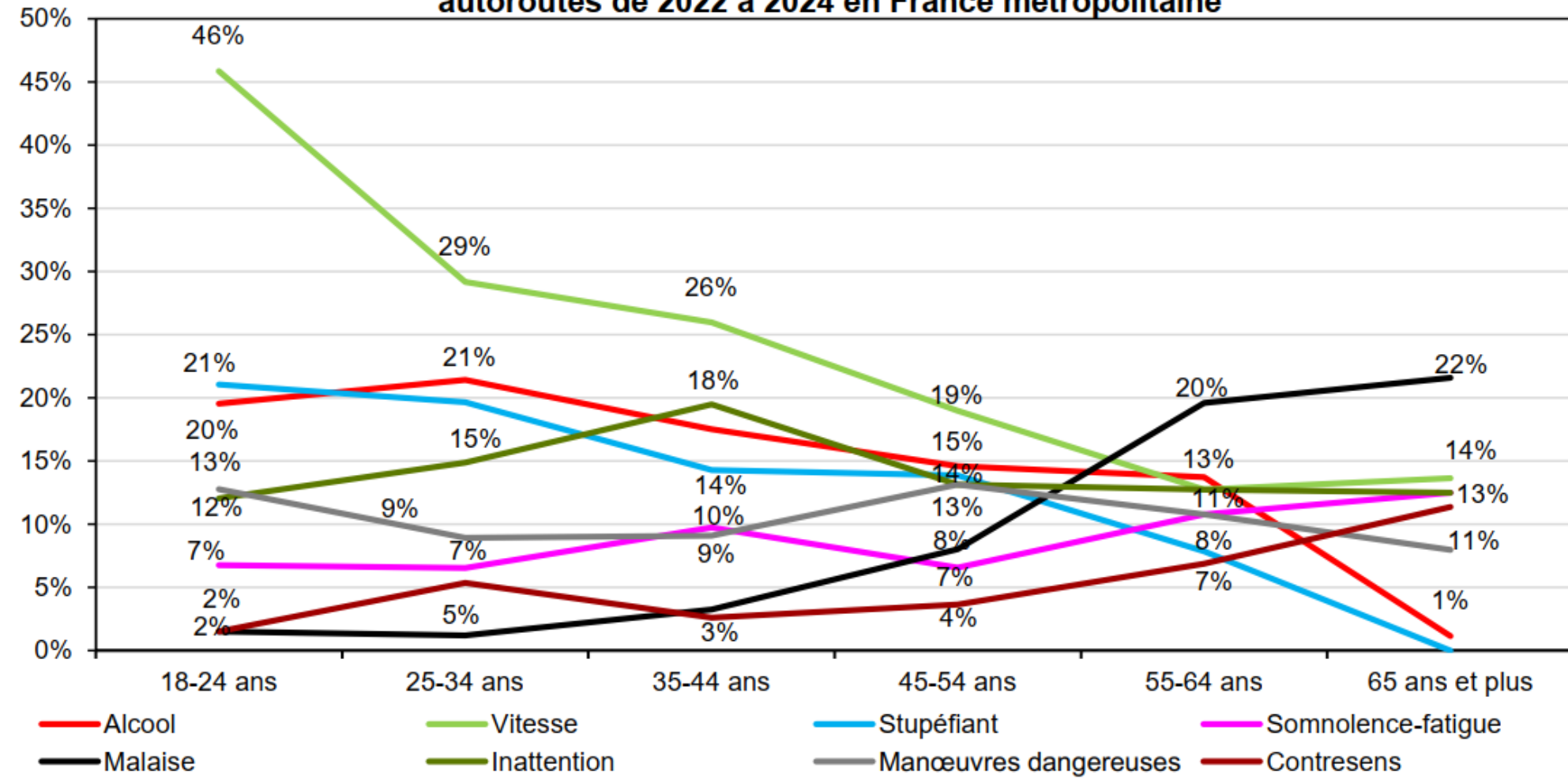
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

Parmi les 243 présumés responsables d'accidents mortels sur autoroute, 133 sont décédés soit 55%)





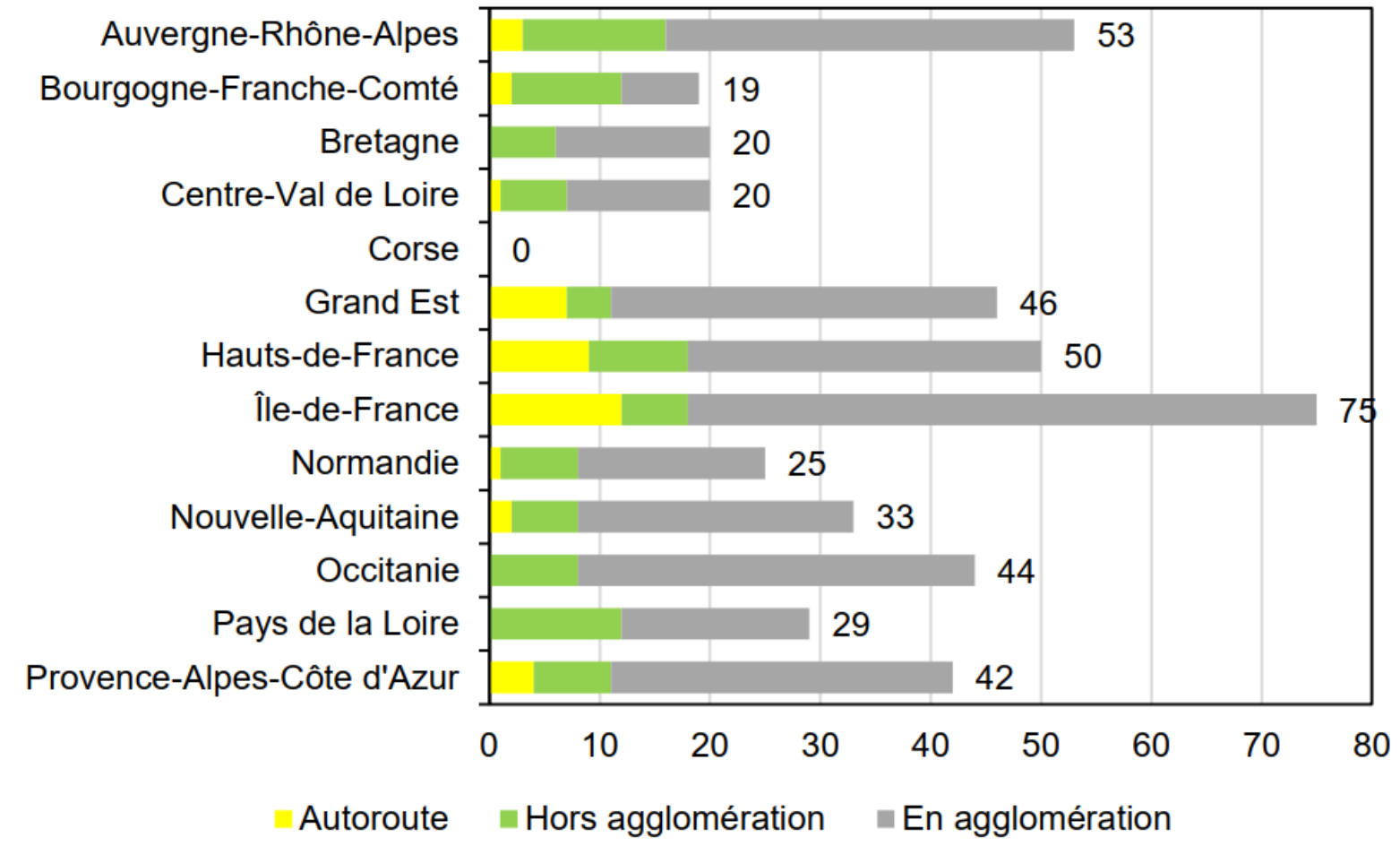
**Facteurs d'accidents mortels selon l'âge des présumés responsables sur les autoroutes de 2022 à 2024 en France métropolitaine**



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

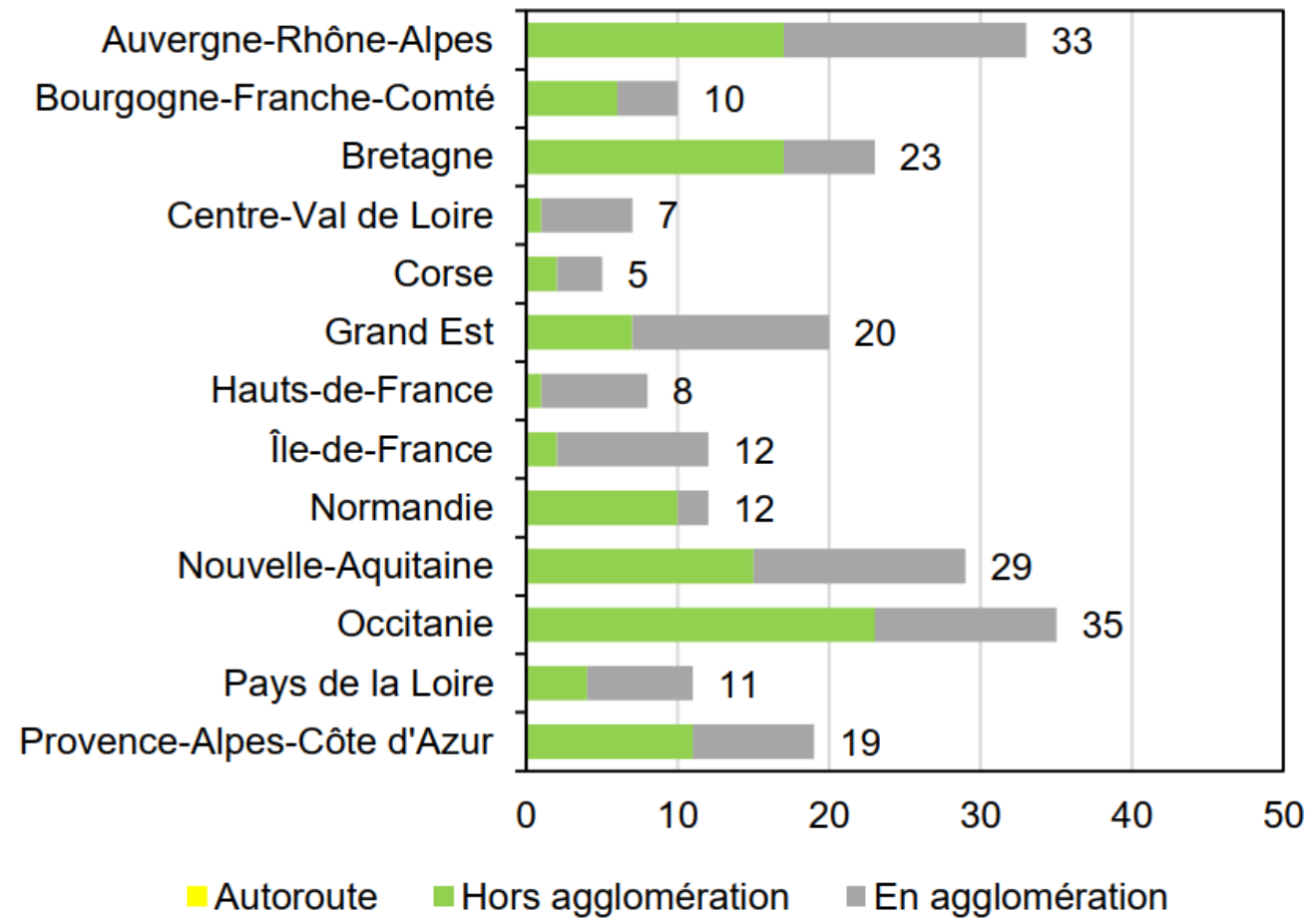


## Nombre de tués à pied selon le milieu routier par région en 2024

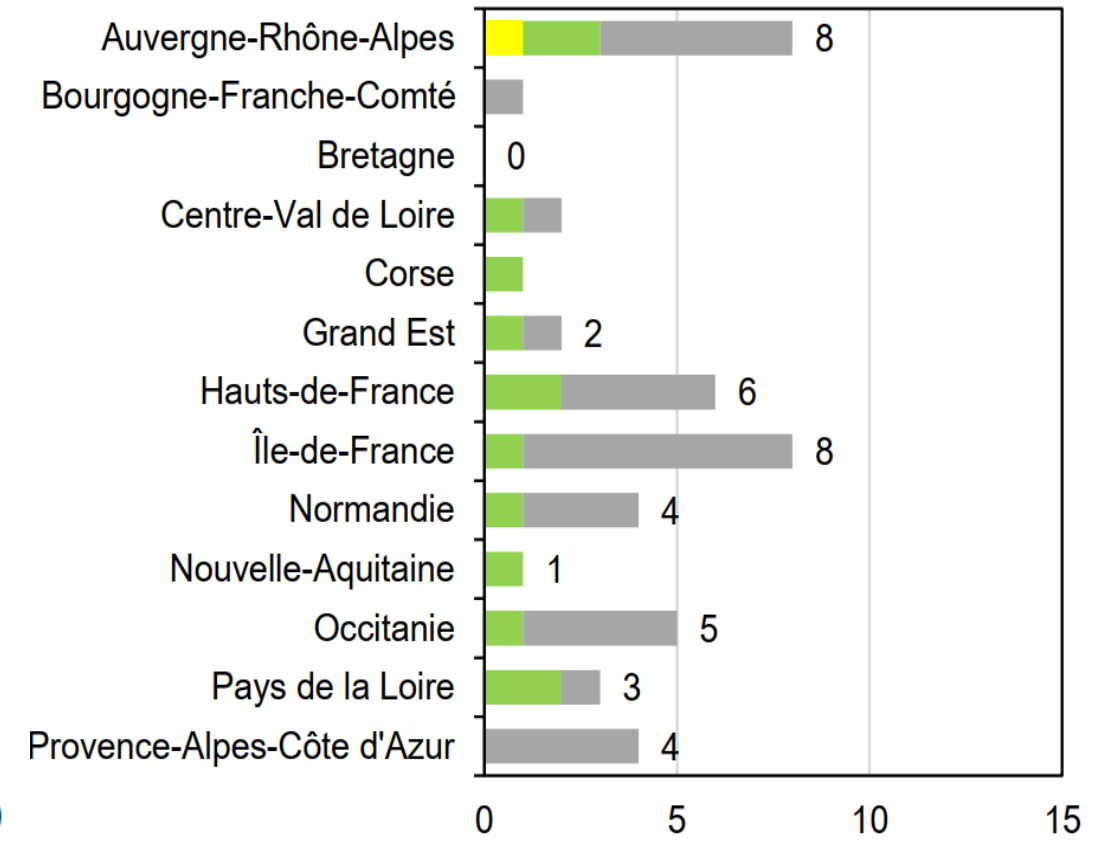




## Nombre de tués à vélo selon le milieu routier par région en 2024

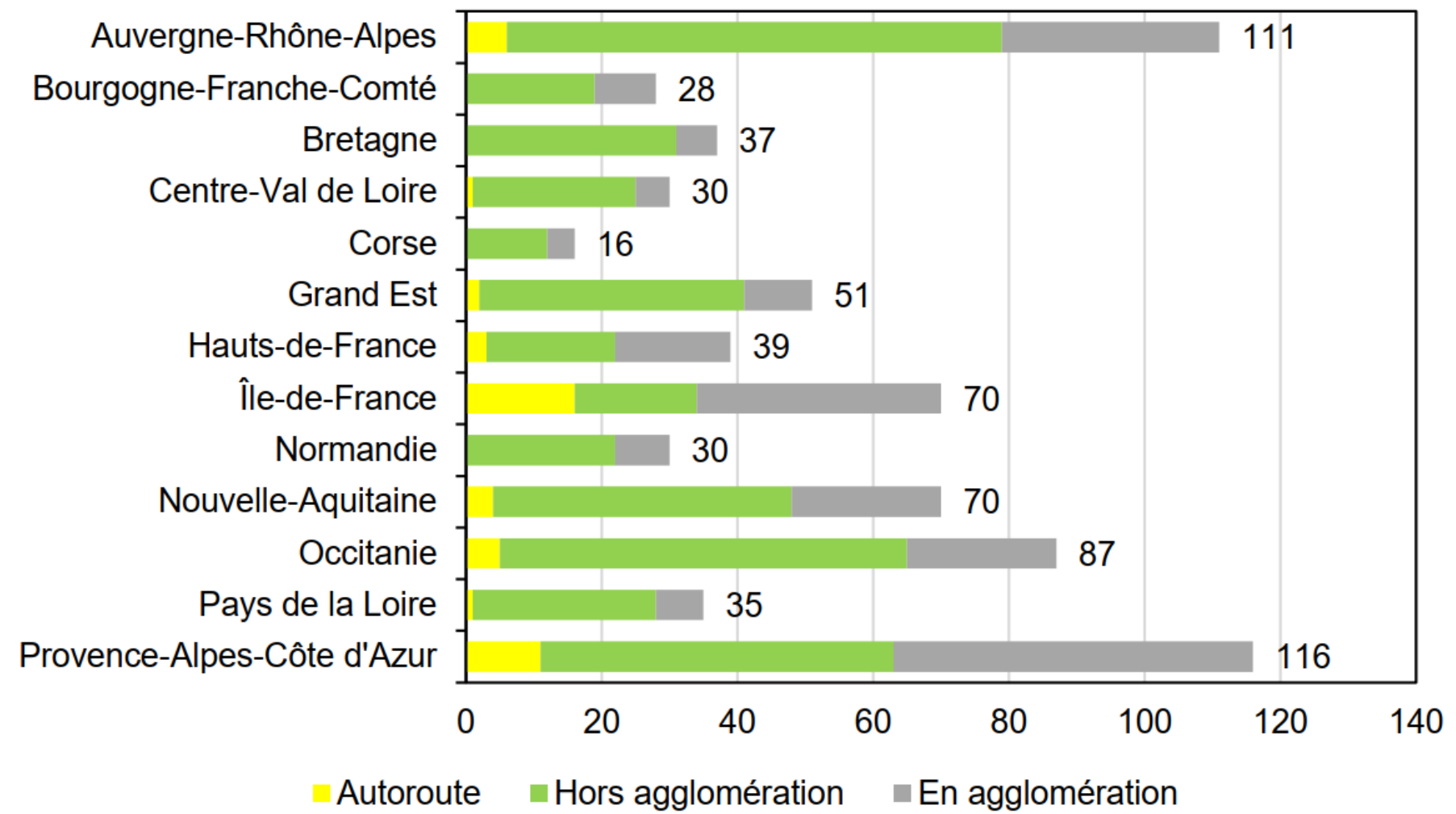


## Nombre de tués en EDPm selon le milieu routier par région en 2024



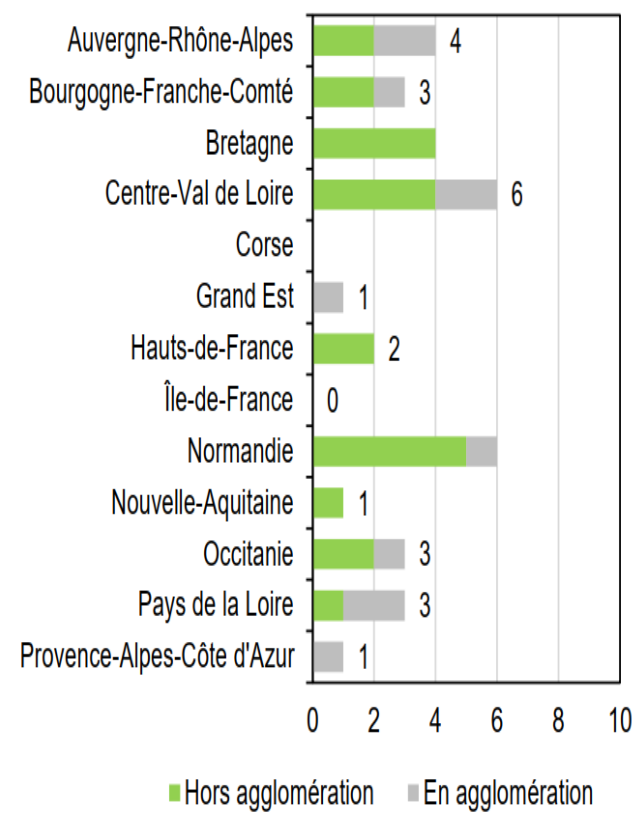


## Nombre de tués en 2RM selon le milieu routier par région en 2024

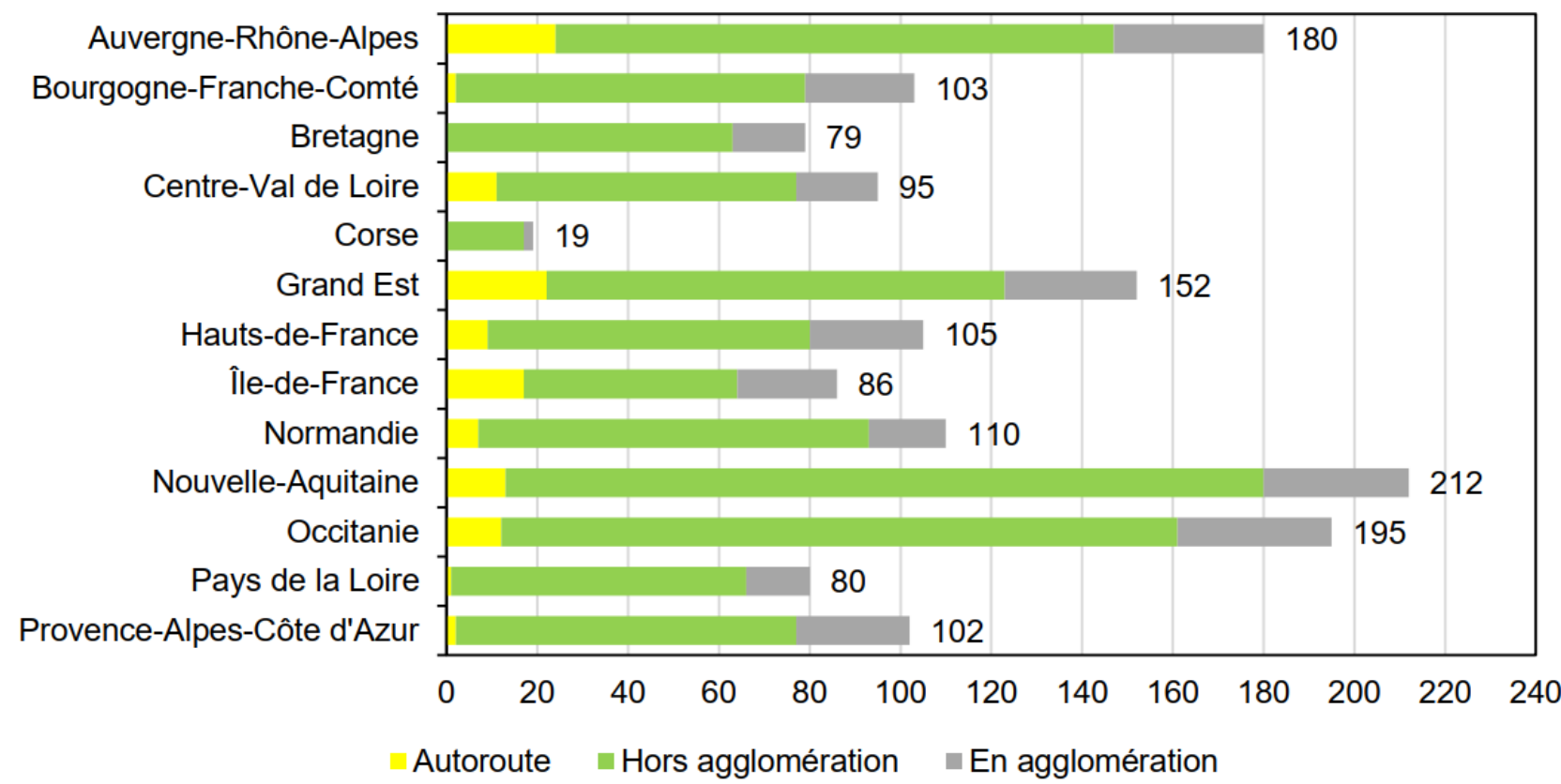




**Nombre de tués en voiturette selon le milieu routier par région en 2024**



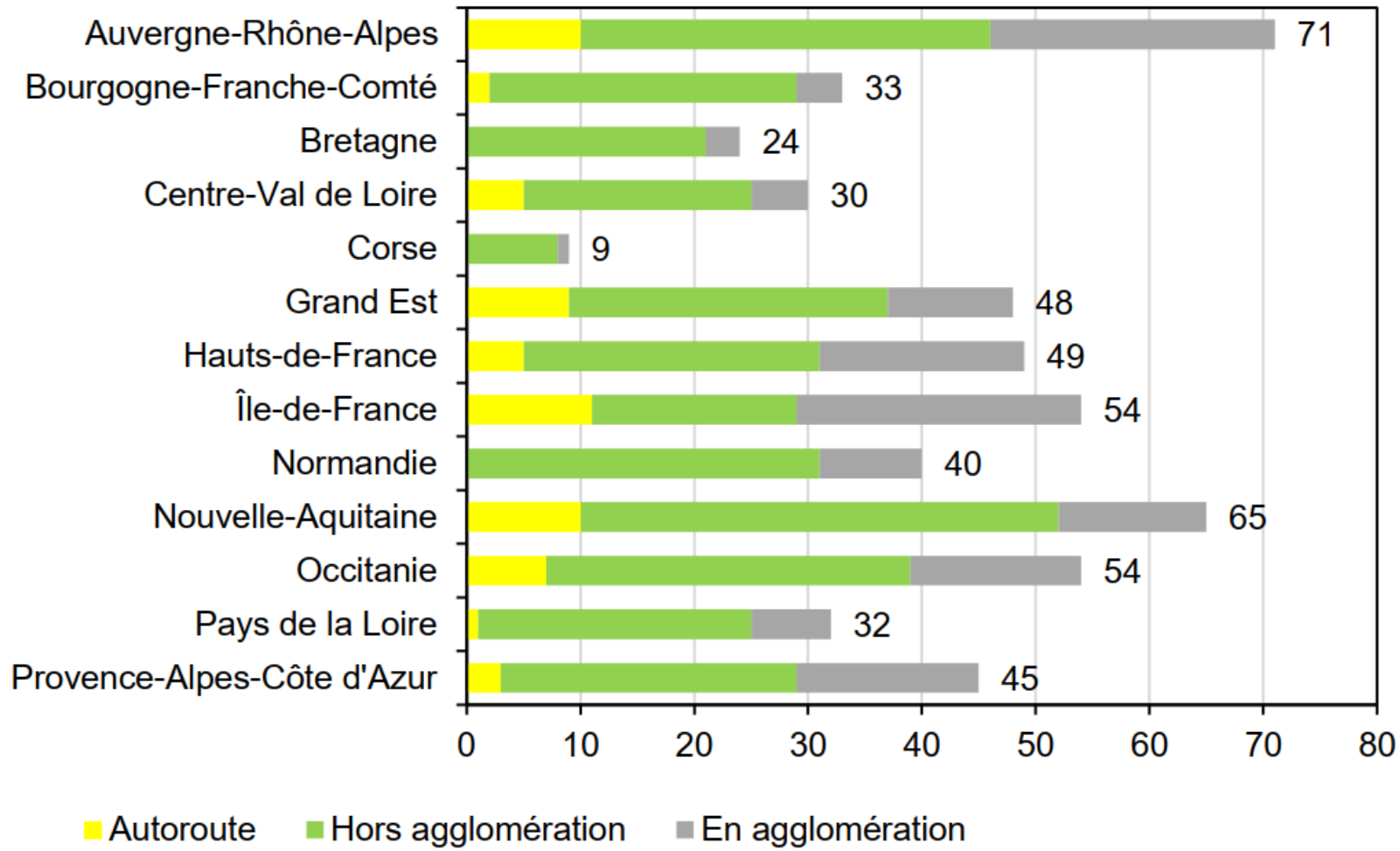
**Nombre de tués en VT selon le milieu routier par région en 2024**



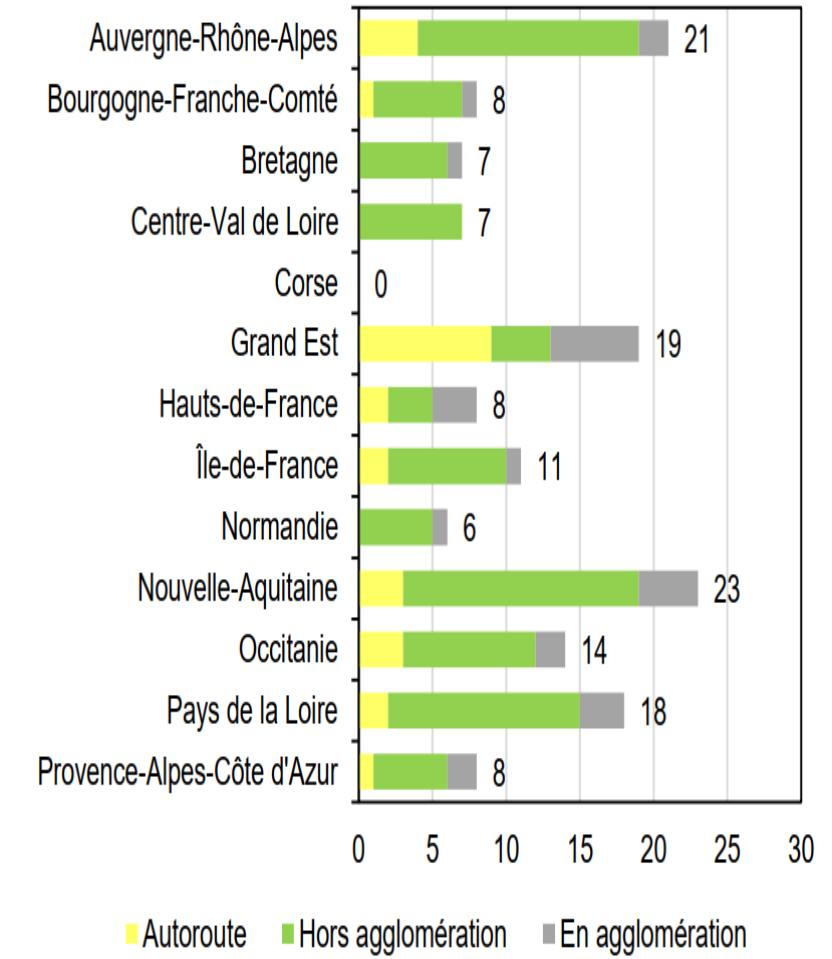




**Nombre de tués dans un accident impliquant un VU ou PL hors d'un VU ou PL selon le milieu routier par région en 2024**



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



# Recueil et consolidation des données BAAC

Une base des accidents solide

Une consolidation régulière

Connaître et faire connaître les enjeux locaux

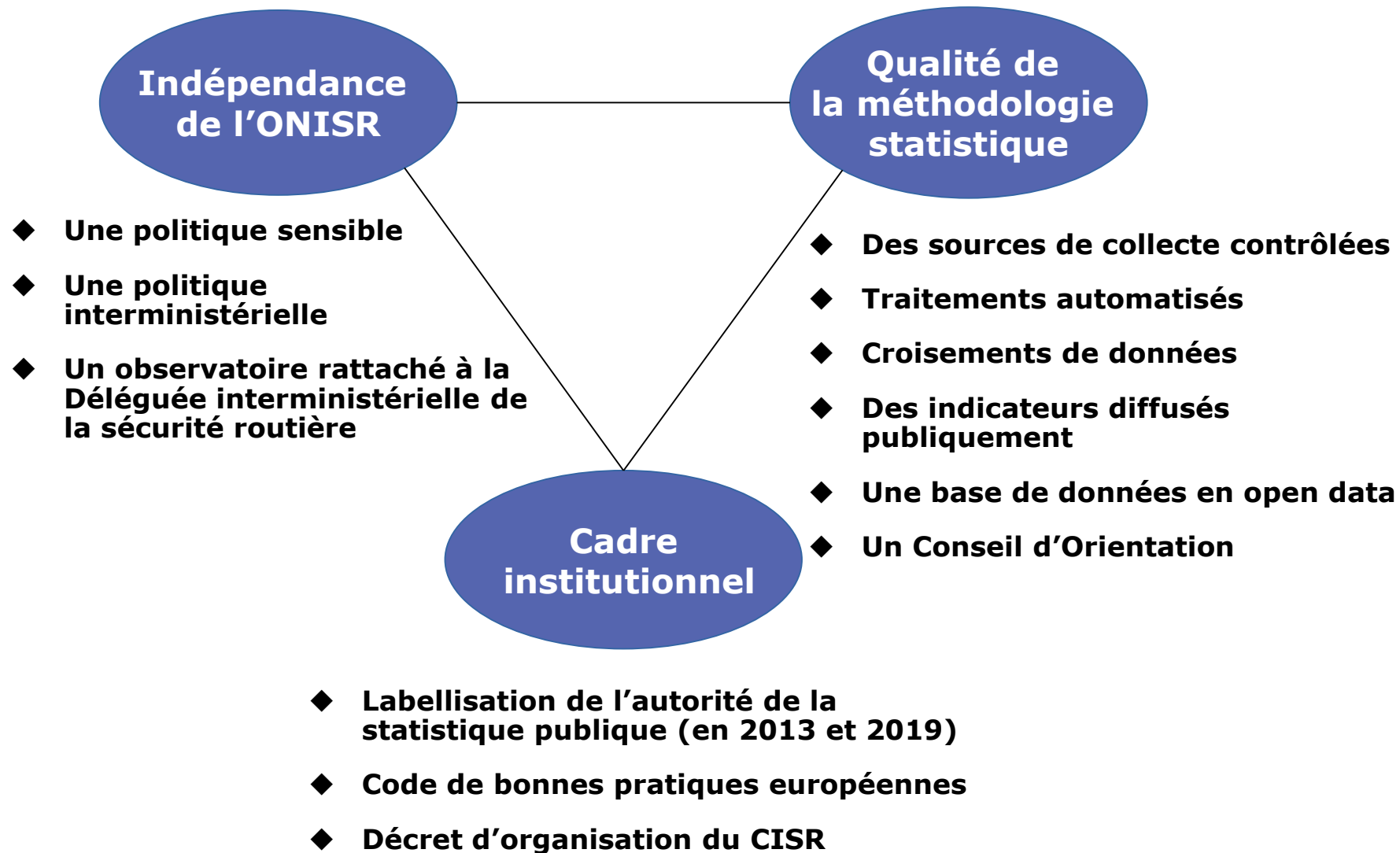
Publication, au plan local aussi, sur internet, des Baromètres mensuels et Bilan annuel détaillé

# 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**



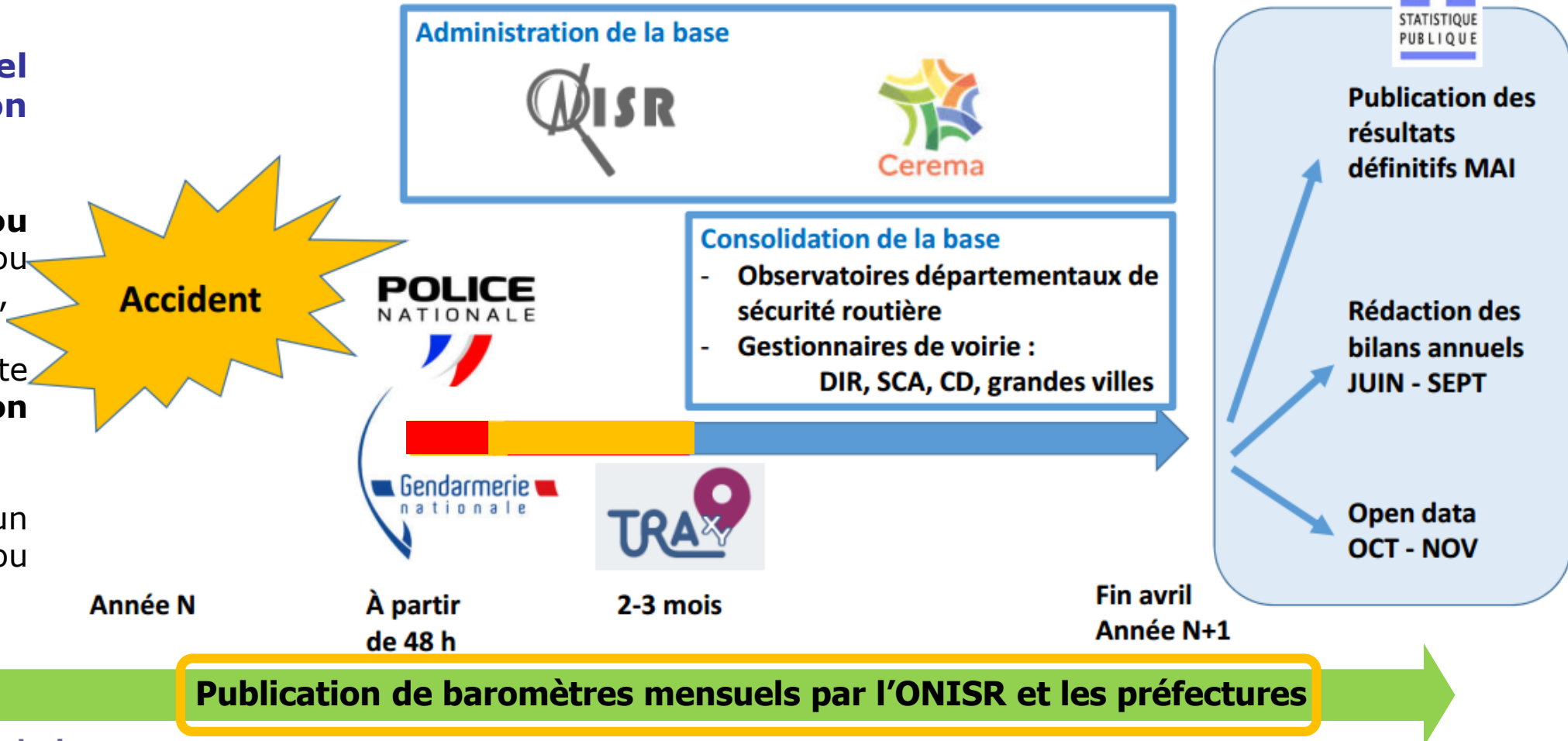
# Le fichier BAAC

## 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.

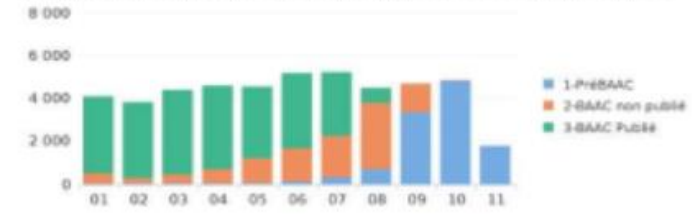




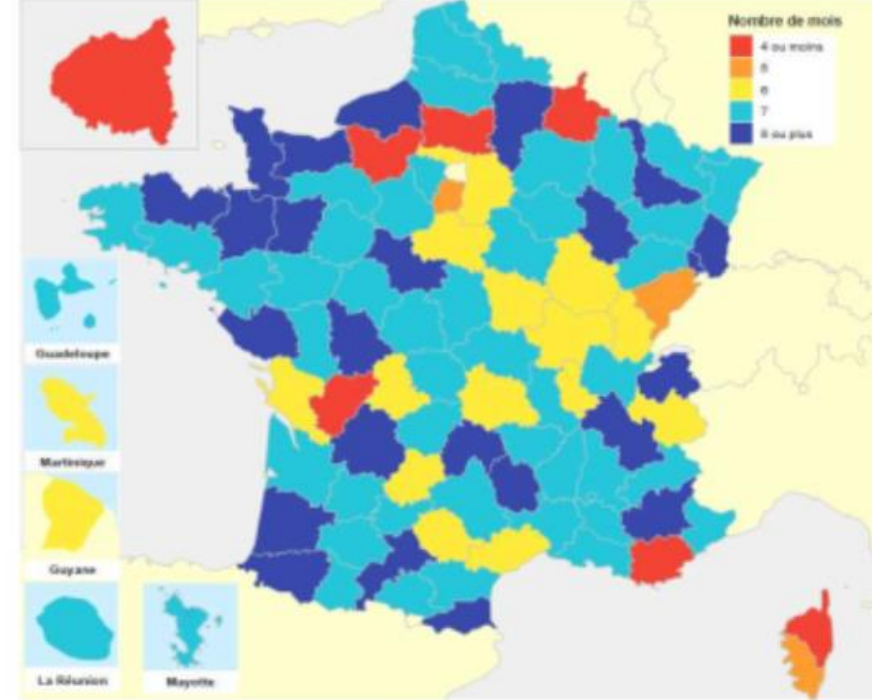
Objectif global d'officialisation de la base 2024 :  
25 avril 2025

Mois à publier		Echéances	
janvier - février	2024	15 juin	2024
mars - avril	2024	15 juillet	2024
mai	2024	15 août	2024
juin	2024	15 septembre	2024
juillet	2024	15 octobre	2024
août	2024	15 novembre	2024
septembre	2024	15 décembre	2024
octobre	2024	15 janvier	2025
novembre	2024	15 février	2025
décembre	2024	15 mars	2025

Nombre d'accidents par statut par mois en 2024 - France entière



Nombre de mois publiés par département pour l'année 2024

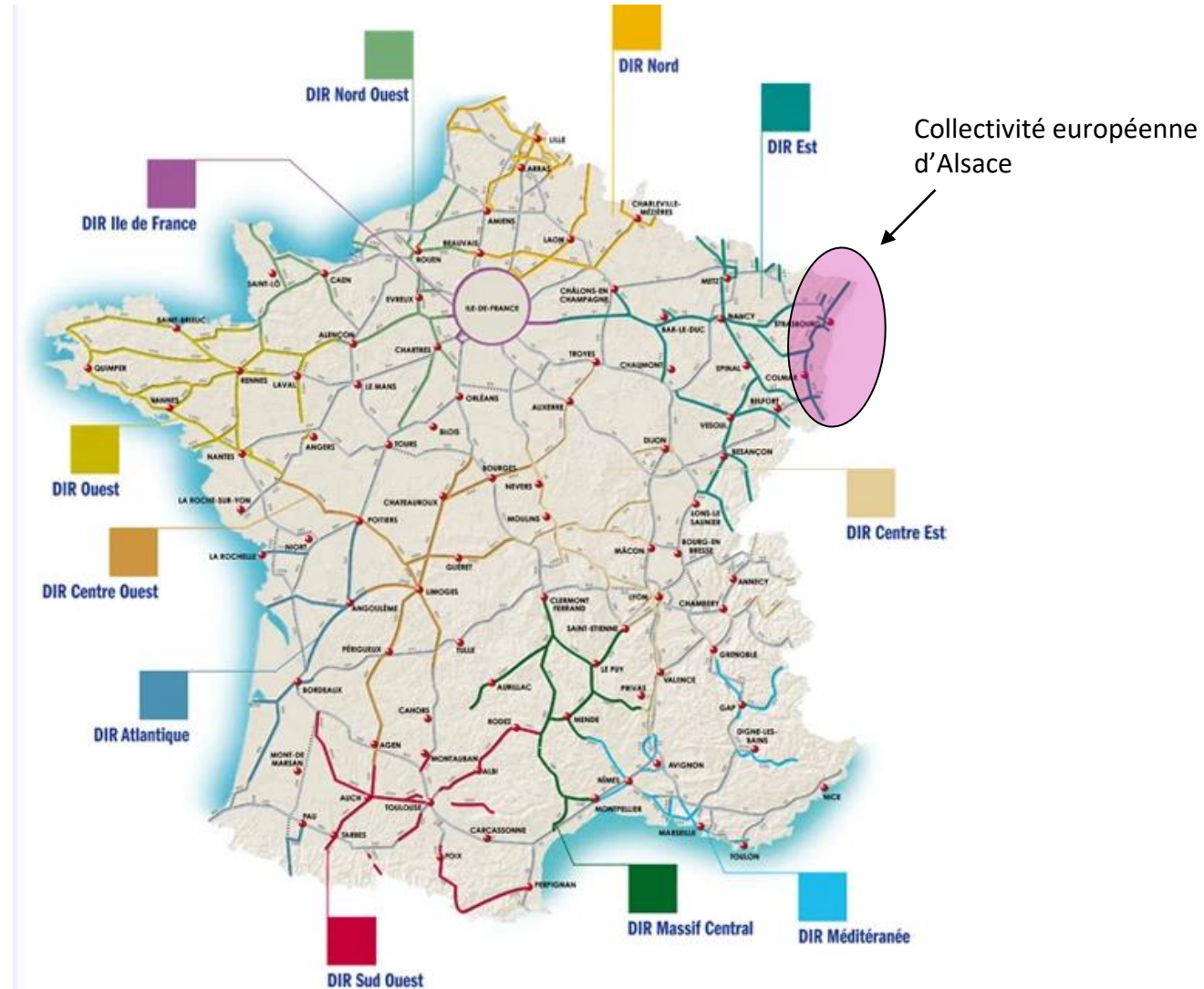


Avancement publication au 15/11/2024

# Les réseaux routiers et leurs gestionnaires

- **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**

# Le réseau des directions interdépartementales des routes

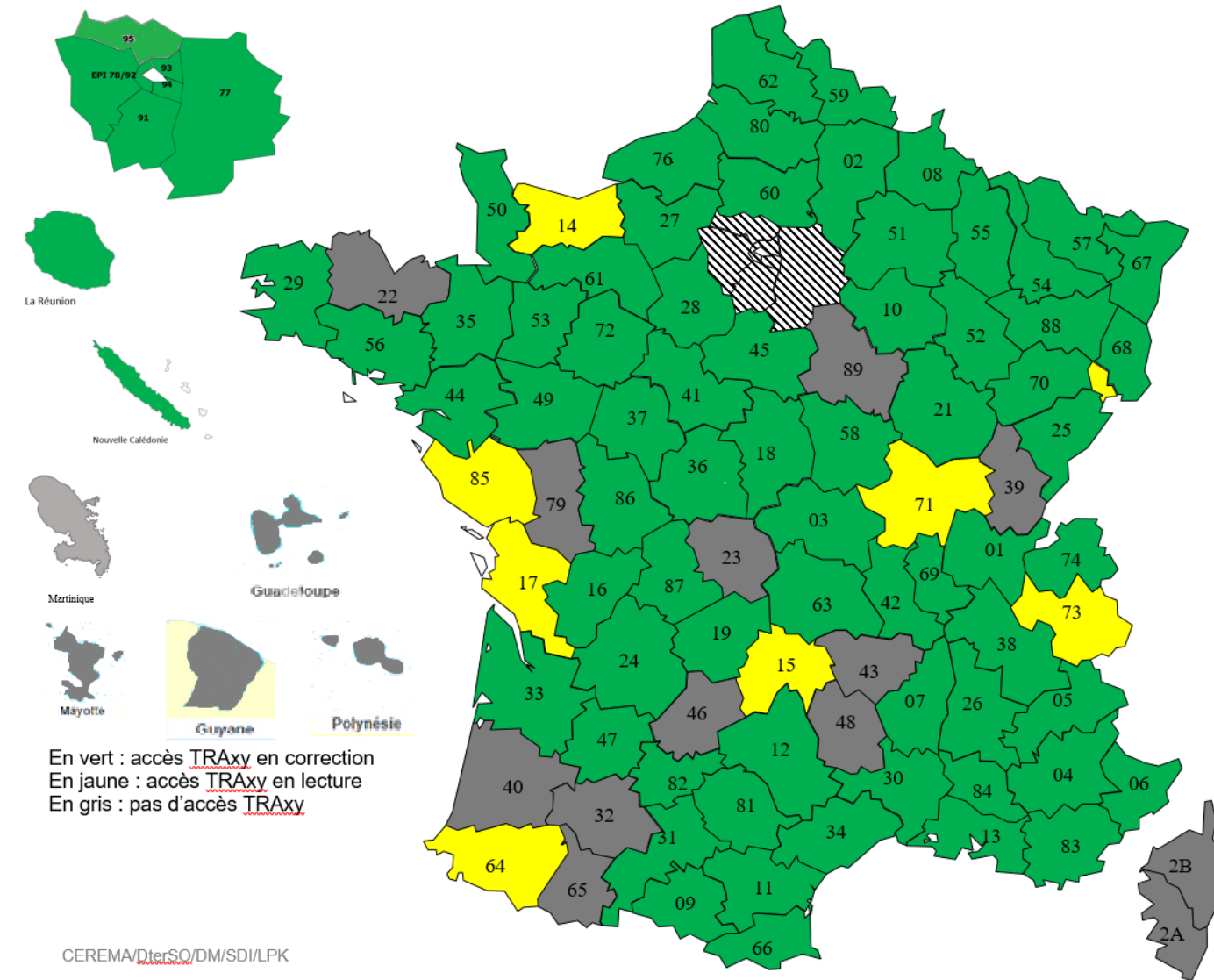




# Le réseau des Sociétés Concessionnaires d'autoroute



Decembre 2020 - Source ASF/A





# Les Conseils départementaux avec convention TRAx

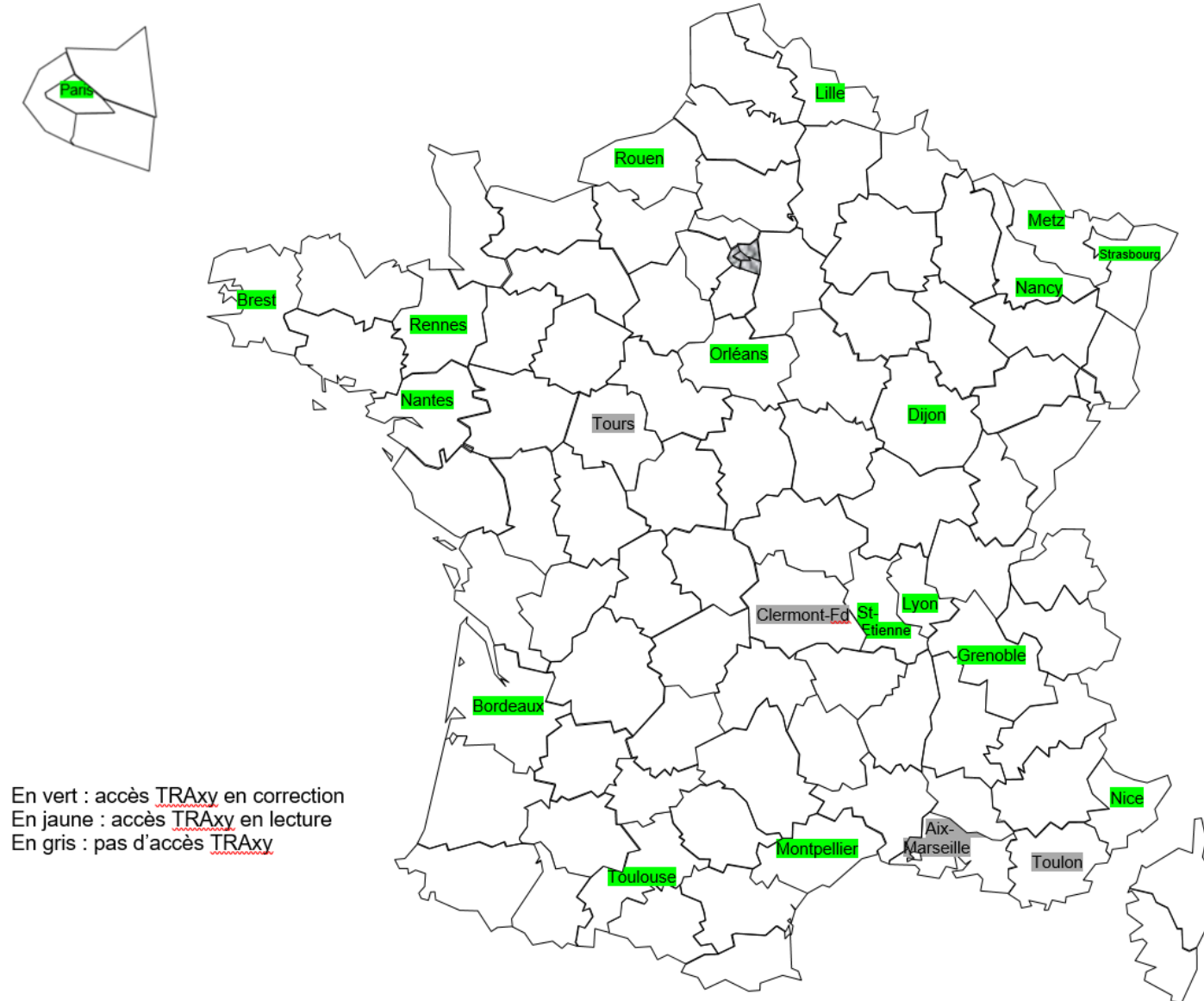
- Conventions arrivant à échéance en 2025 (selon les indications relevées sur les comptes utilisateurs)

Département	Echéance
Aveyron	02/07/25
Haute-Saône	10/07/25
Pyrénées-Orientales	24/07/25
Maine-et-Loire	17/08/25
Orne	17/08/25
Seine-Maritime	17/08/25
Indre	17/08/25
Eure-et-Loir	03/09/25
Meuse	03/09/25
Morbihan	12/09/25
Val-de-Marne	22/09/25
Loir-et-Cher	01/10/25

Département	Echéance
Vaucluse	01/10/25
Eure	06/10/25
Sarthe	16/10/25
Isère	27/10/25
Somme	04/11/25
Charente	20/11/25
Pas-de-Calais	23/11/25
Gard	01/12/25
Gironde	10/12/25

La Martinique n'a pas fait de demande de renouvellement de convention, arrivée à échéance en mai 2024.

# Les métropoles avec convention TRAxY



- Conventions arrivant à échéance en 2025 (selon les indications relevées sur les comptes utilisateurs)

Métropole	Echéance
Dijon	16/08/25
Nantes	20/11/25
Lille	31/12/25

La convention de la métropole Aix-Marseille est en cours de renouvellement auprès de l'ONISR.

## Utilisation de TRAxY par les collectivités

- CD 21 - Réalisation d'une ISRI
  - CD 26 – idem
  - CD 33 – Diagnostic sur jalonnement PL à St-Antoine-sur-L'Isle
  - CD 40 – Avis sur étude réalisée sur le carrefour giratoire de la commune de St-Geours-de-Maremne
  - CD 40 – Diagnostics SR d'intersections sur le RD947
  - CD 44 : Étude d'efficacité de site équipés de chicanes en amande
  - CD 54 : Réalisation d'études d'enjeux de type SURE « État des lieux de l'accidentalité »
  - CD 61 : Étude d'accidentalité du réseau départemental principal
  - CEA : Réalisation d'études d'enjeux de type SURE « État des lieux de l'accidentalité » (idem CD54)
- 
- SMPBA – Avis sur création d'une bretelle d'insertion sur RD932 yc VRTC
  - Nantes Métropole : Évaluation d'une voie dédiée bus et vélos au niveau du giratoire porte de Sautron
  - Nantes Métropole : Évaluation de la VR2+ du boulevard de la Prairie de Mauves

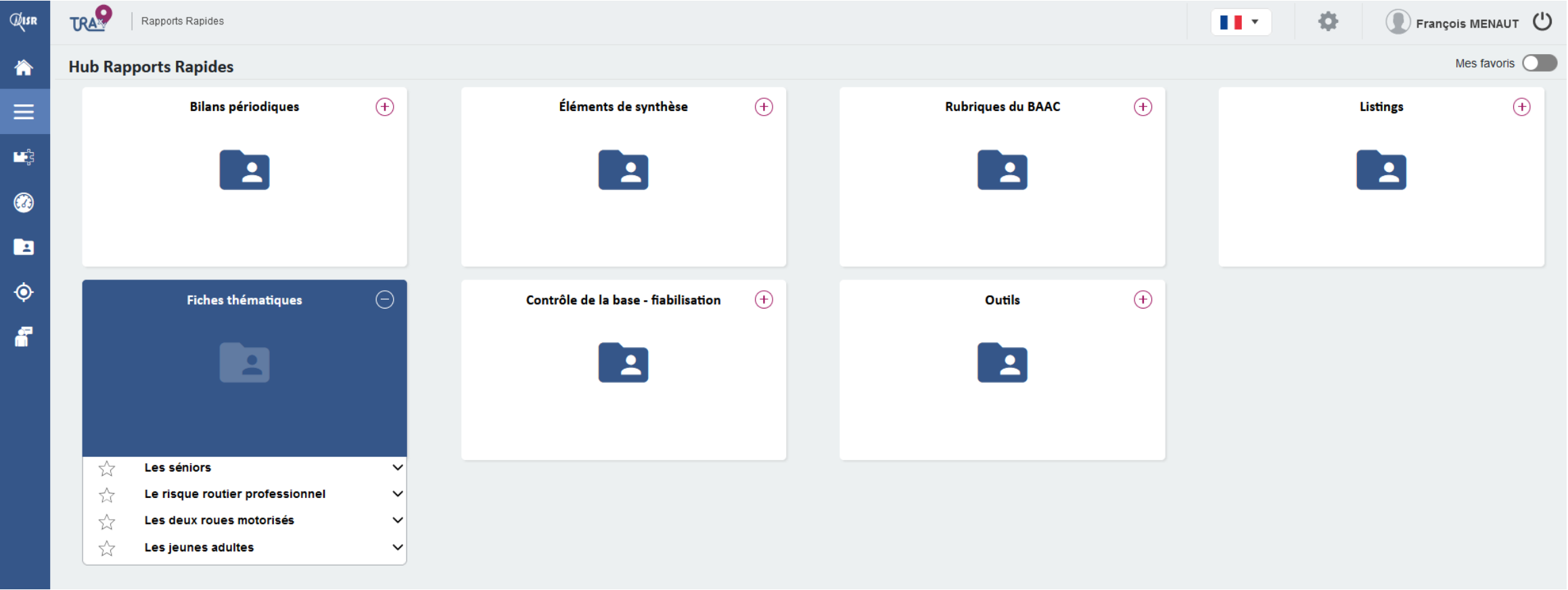
# Utilisation de TRAxY par les collectivités

Mise à disposition à partir de la tuile « bilans périodiques » de TRAxY :

- Bilan mensuel département 2025 - 1 p ou 2 p
- Bilan annuel local,
- Bilan 5 ans Dép/EPCI/Commune



## - Fiches thématiques



# Point sur l'accidentalité au long de l'année

## Baromètre mensuel

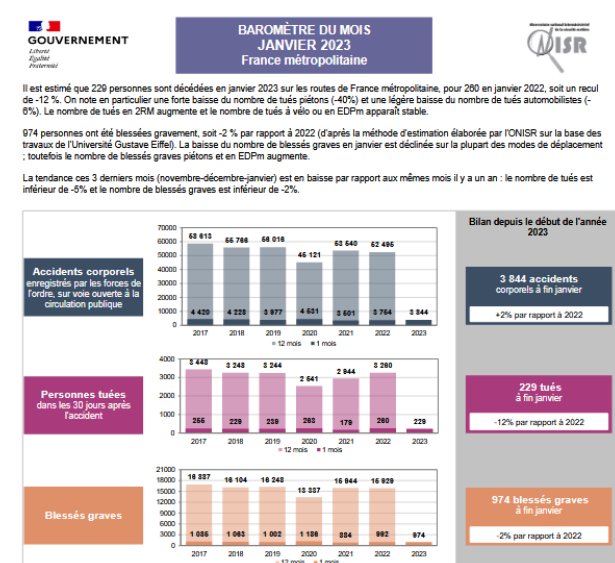


Tableau synthétique du mois de janvier 2023 par rapport à un auparavant

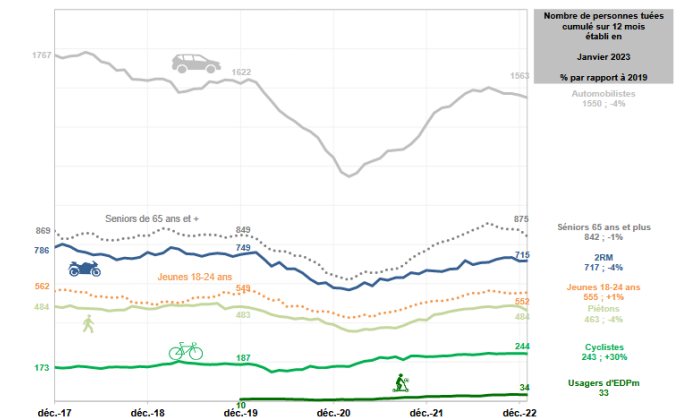
	Janvier*		Ces 3 derniers mois**		Ces 12 derniers mois***	
	Nombre	variation	Nombre	variation	Nombre	variation
Tués	229	-12%	749	-5%	3 229	+7%
Blessés graves	974	-2%	3 204	-2%	15 911	-1%

\* Janvier 2023 par rapport à janvier 2022  
\*\* Cumul 3 mois de novembre 2022 à janvier 2023 par rapport au cumul 3 mois de novembre 2021 à janvier 2022  
\*\*\* Cumul 12 mois de février 2022 à janvier 2023 par rapport au cumul 12 mois de février 2021 à janvier 2022  
Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine  
Séries actualisées pour les tués (définitives jusqu'en 2021, quasi-définitives 2022), estimations ONISR-USE pour les blessés graves, estimation 2023 d'après les données arrêtées au 07/02/2023

NB : La comparaison du bilan des 12 derniers mois (février 2022 à janvier 2023) avec les 12 mois précédents (février 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-tout 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 MASSS) repose sur les constatations des forces de l'ordre corrigées par la modélisation ONISR-Université Gustave Eiffel (Registre du Rhône).

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



Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine  
Séries actualisées pour les tués (définitives jusqu'en 2021, quasi-définitives 2022), estimation 2023 d'après les données arrêtées au 07/02/2023

	Janvier		Ces trois derniers mois**				Ces 12 derniers mois***			
	Tués	Blessés graves	Tués		Blessés graves		Tués		Blessés graves	
	Nombre	Nombre	Nombre	Variation	Nombre	Variation	Nombre	Variation	Nombre	Variation
Total	229	974	749	-5%	3 204	-2%	3 229	+7%	15 911	-1%

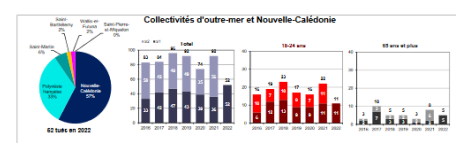
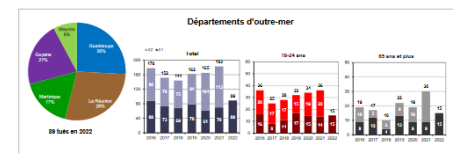
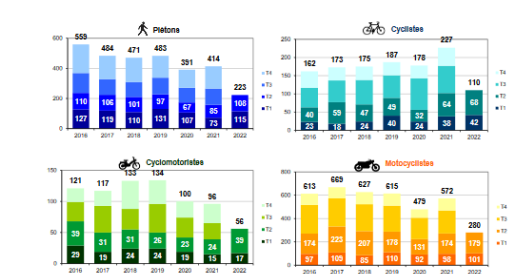
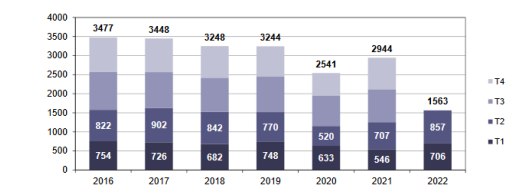
Sur le réseau routier

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%	7 540	-1%
Sur autoroute	24	99	76	+21%	276	+21%	299	+18%	1 120	+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	→	→	→	→	→	→

## Additif trimestriel





# 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

Code unité  PV

Semaine / Jour - Mois / Année

S  Jour  Juillet  2019

Gestion de la correction >

✓ Statut de l'accident >

**Filtres sélectionnés**

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

1<

**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

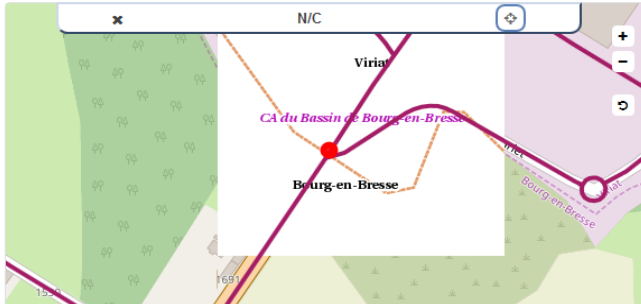
Détails de l'accident

Résumé de l'accident


Facteurs


Observations


Anomalies      




**Pictorama**

 Hors aggro

 RD 1083

 VU

 H 54

**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





# 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 (TRAxxy) 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.

# Qu'est-ce qu'une violation de données à caractère personnel ?

## **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](mailto: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

Évaluation 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.

# Le site internet de l'ONISR

Les analyses et données en libre-accès

**GOVERNEMENT** **ONISR** Observatoire national interministériel de la sécurité routière

Rechercher

Glossaire Carte

ACCUEIL QUI EST L'ONISR 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

Voir plus

**Informations les plus recherchées**

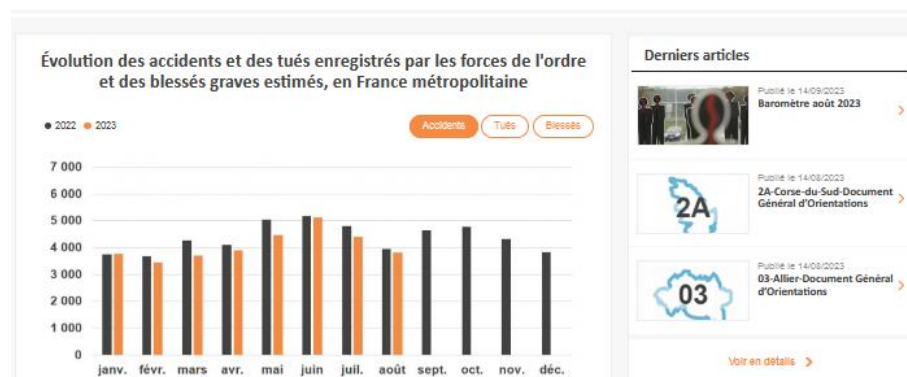
**CN** Comité national de la sécurité routière  
**SR** Comité des experts

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 aggro

## Le savez vous ?



Documents relatifs au 80 km/h

Liens vers sites sécurité routière locaux



Voir la cartographie des accidents et des radars

Carte des accidents



# Etudes et recherches – vulgarisation scientifique

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

Accueil > Études & recherches

## 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, cinétique,

[Afficher plus](#) ▾



Trier par Date plus ancienne ▾ Fermer ▾

Années ▾ Sources ▾ - Tout - ▾  
Types d'article ▾



### Analyses territoriales

Les accidents est propre à... Les particularités de...

- Départements métropolitains
- Communes et intercommunalités
- Outre-mer



### Environnement et infrastructures

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

- Saisonnalité
- Trafic routier et déplacements
- Réseaux autoroutiers



### Véhicules

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

- Parc des véhicules
- Facteurs liés aux véhicules
- Automatisation et équipements
- Utilitaires 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

Etudes locales





## 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 (BAAAC), 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 globales, territoriales ou thématiques sous forme d'un recueil, le ' Bilan annuel de la sécurité routière '.



Trier par Date plus ancienne Forme▼

Années Sources - Tout - Types d'article

Cartes d'indicateurs régionaux ou dép.



Baromètres



Bilans des infractions

Documents généraux d'orientation (DGO)

Bilans annuels ONISR



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 (dénommée BAAC - Bulletins 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



## Je crée mon tableau



## 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, 2023**

Club accidento interurbain  
ONISR – 5 juin 2025



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

