

# Actualités de l'insécurité routière

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

20

## La sécurité routière en France

Bilan de l'accidentalité  
de l'année 2020



**Manuelle SALATHE**  
**Secrétaire générale de**  
**L'ONISR**



**Les principaux indicateurs  
d'accidentalité,  
définitifs jusqu'en 2020,  
sont labellisés par l'Autorité de la  
Statistique Publique**

# SOMMAIRE

**I. La décennie 2021-2030**

**II. Bilan 2021 et zoom sur les modes doux**

**III. Site internet de l'ONISR**

# I. La décennie 2021-2030

## DECADE OF ACTION FOR **ROAD SAFETY**



2021 - 2030



Safe road infrastructure



Safe vehicles



Multimodal transport &  
land-use planning



Safe road use



Post-crash response

DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY  
2021-2030

TARGET

reduce road traffic  
deaths & injuries

BY AT  
LEAST **50%**

## Objectifs du développement durable (ODD) pour la sécurité routière



**3** BONNE SANTÉ ET BIEN-ÊTRE



**Cible 3.6 :** D'ici à 2020, diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route.

**11** VILLES ET COMMUNAUTÉS DURABLES



**Cible 11.2 :** D'ici à 2030, assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à coût abordable.

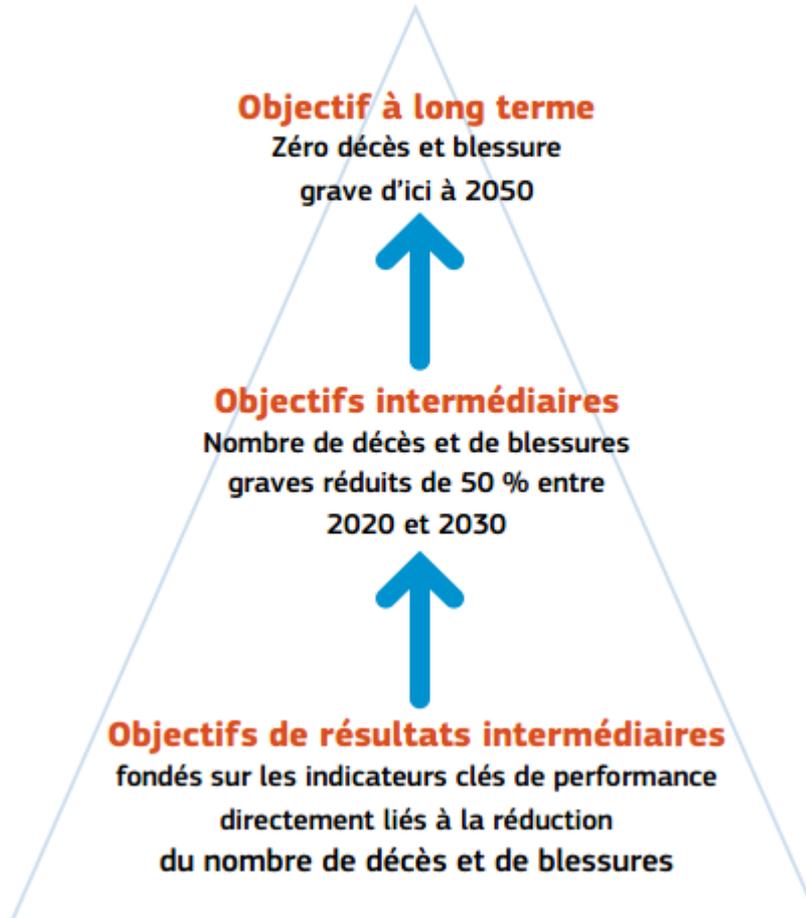
La sécurité routière dans le monde (p158-159)



Source: WHO Global Status Report for Road Safety 2018

# Le cadre de l'Union européenne

## Hierarchie des résultats de l'approche pour un «système sûr» au niveau de l'UE

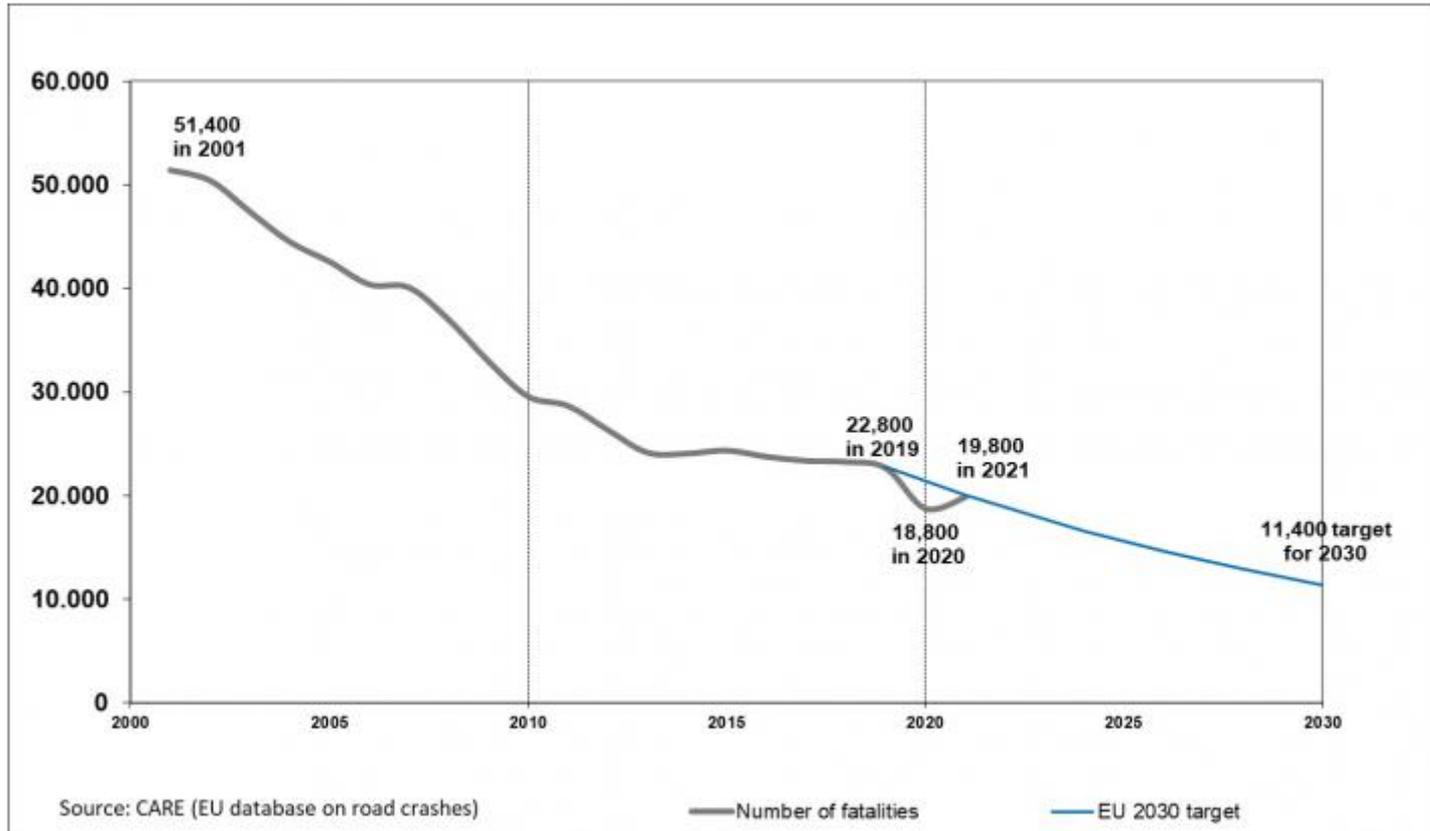


CADRE POLITIQUE DE L'UE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE POUR LA DÉCENNIE D'ACTION 2021-2030

## Prochaines étapes de la campagne «Vision Zéro»



# 22 800 décès en 2019 sur les routes de l'UE 1,2 million de blessés (dont 120 000 blessés graves)



## ROAD TRAFFIC FATALITIES IN THE EU IN 2019

by road user and (other) 'main vehicle'  
involved in the crash

### IN A COLLISION WITH...

FATALITIES	IN A COLLISION WITH...										TOTAL
	PEDESTRIAN	BICYCLE	MOPED	MOTORBIKE	CAR	LORRY (<3.5T)	HEAVY GOODS VEHICLE (>3.5T)	BUS OR COACH	OTHER VEHICLE/ UNKNOWN	NO OTHER VEHICLE INVOLVED	
PEDESTRIANS	0	19	17	108	3 200	508	401	150	225	0	4 628
CYCLISTS	14	42	8	33	1 024	162	217	31	87	417	2 035
MOPED RIDERS	5	2	5	10	289	33	45	10	21	193	613
MOTORCYCLISTS	14	15	5	84	1 576	231	191	37	120	1 280	3 553
CAR OCCUPANTS	22	7	2	26	3 067	584	1 557	148	286	4 400	10 099
LORRY (<3.5T) OCCUPANTS	0	0	1	0	141	70	211	18	36	289	766
HEAVY GOODS VEHICLE (>3.5T) OCCUPANTS	0	0	0	0	26	17	171	4	11	124	353
BUS OR COACH OCCUPANTS	0	0	0	0	11	16	24	2	7	51	111
OTHER/UNKNOWN	0	3	3	5	191	36	42	7	36	319	642
<b>TOTAL</b>	<b>55</b>	<b>88</b>	<b>41</b>	<b>266</b>	<b>9 525</b>	<b>1 657</b>	<b>2 859</b>	<b>407</b>	<b>829</b>	<b>7 073</b>	<b>22 800</b>

Road fatalities by road user and main vehicle

## Bons comportements

Respect des limitations de vitesse

Respect des seuils d'alcoolémie

Pas de téléphone

Port de la ceinture de sécurité

Port du casque de protection

## Sécurité des infrastructures

## Sécurité des véhicules

## Délais d'intervention sur les accidents

<https://baseline.vias.be/en/publications/methodological-guidelines-kpi/>

**Vision 2050 : zéro morts**

**Objectifs 2030 :**

**Réduire de moitié le nombre de tués et de blessés graves**

**Référence 2019 :**

**3 244 décès en France métropolitaine, 92 dans les DOM**

**18 000 blessés graves (M.AIS3+) en France métropolitaine**

# 1 947 décès et 265 000 blessés en France métropolitaine

## Résultats quasi-définitifs 2021 :

- 2 947 décès

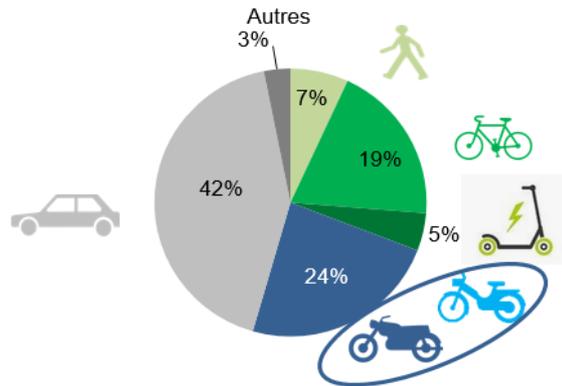
Première estimation du nombre de blessés (extrapolation d'après les coefficients issus de la modélisation Registre du Rhône) :

- 15 500 blessés graves M.AIS3+
- 265 000 blessés légers M.AIS 1-2

## Objectif 2030 France/Europe : diviser par 2 :

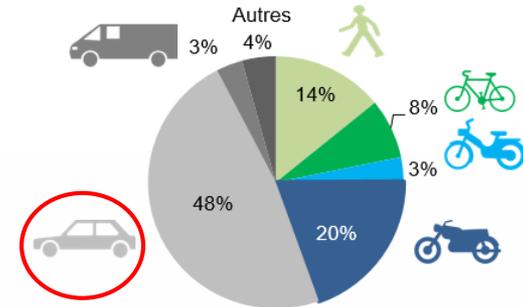
- le nombre de tués (priorité VL)
- le nombre de blessés graves (priorité usagers vulnérables)

Répartition du nombre de blessés MAIS1-2 en 2021



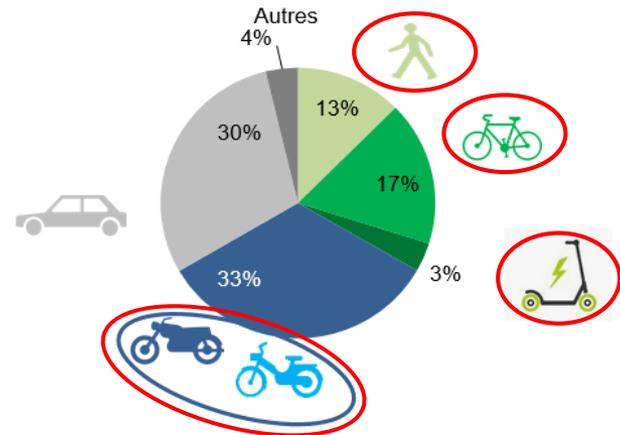
Piéton	cycliste	EDPm	2RM	VT	Autres	Total
18 500	51 500	12 000	63 000	112 000	8 000	<b>265 000</b>

Répartition du nombre de personnes tuées en 2021



Piéton	cycliste	Cyclo	Moto	VT	VU	Autres	Total
416	226	92	578	1 411	98	126	<b>2 947</b>

Répartition du nombre de blessés MAIS3+ en 2021



Piéton	cycliste	EDPm	2RM	VT	Autres	Total
2 000	2 700	500	5 200	4 600	500	<b>15 500</b>

Les DGO actuels arrivent à échéance (2017-2022).

Les observatoires jouent un rôle important dans la préparation du futur DGO (2023-2027) de leur département :

- Consolidation des bases de données BAAC
- Rédaction du contexte de l'insécurité routière dans le département

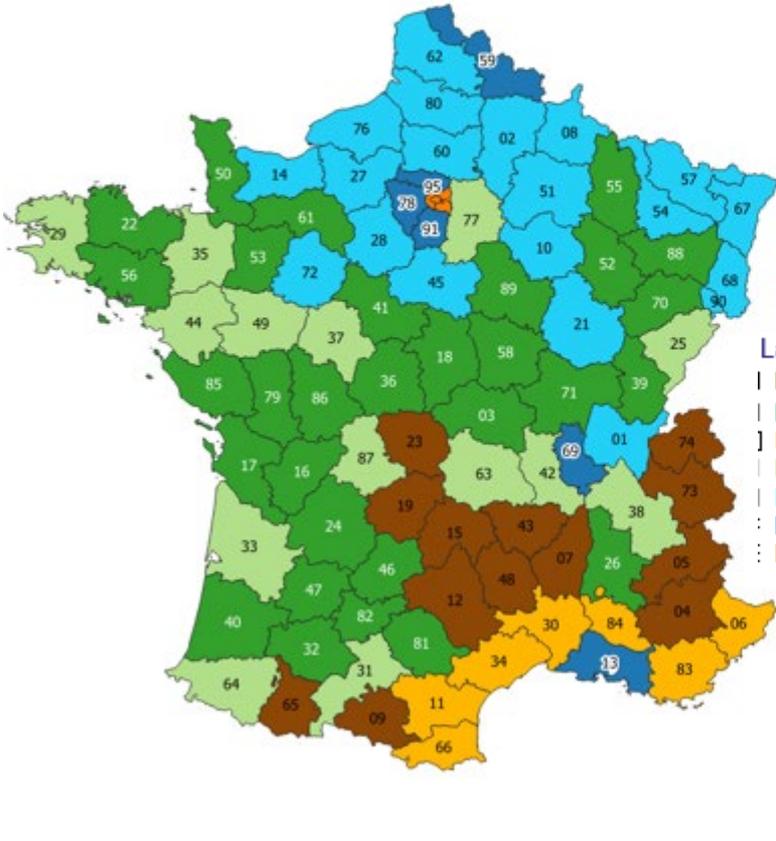
 des éléments de contextualisation utiles aux groupes de travail partenariaux sur les enjeux

# Zonage de référence pour les indicateurs locaux (ILSR)



Rapport d'étude

Février 2022



La classification finale obtenue propose 7 classes de départements pour la France métropolitaine.

- - Famille 1 : les départements de montagne (13 départements)
- - Famille 2 : les départements ruraux à faible densité de population (30 départements)
- - Famille 3 : les départements méditerranéens (9 départements)
- - Famille 4 : les départements mono polarisés (14 départements)
- - Famille 5 : les départements multi polarisés (20 départements)
- - Famille 6 : les départements à très forte densité de population (6 départements)
- - Famille 7 : Paris et la petite couronne (4 départements).

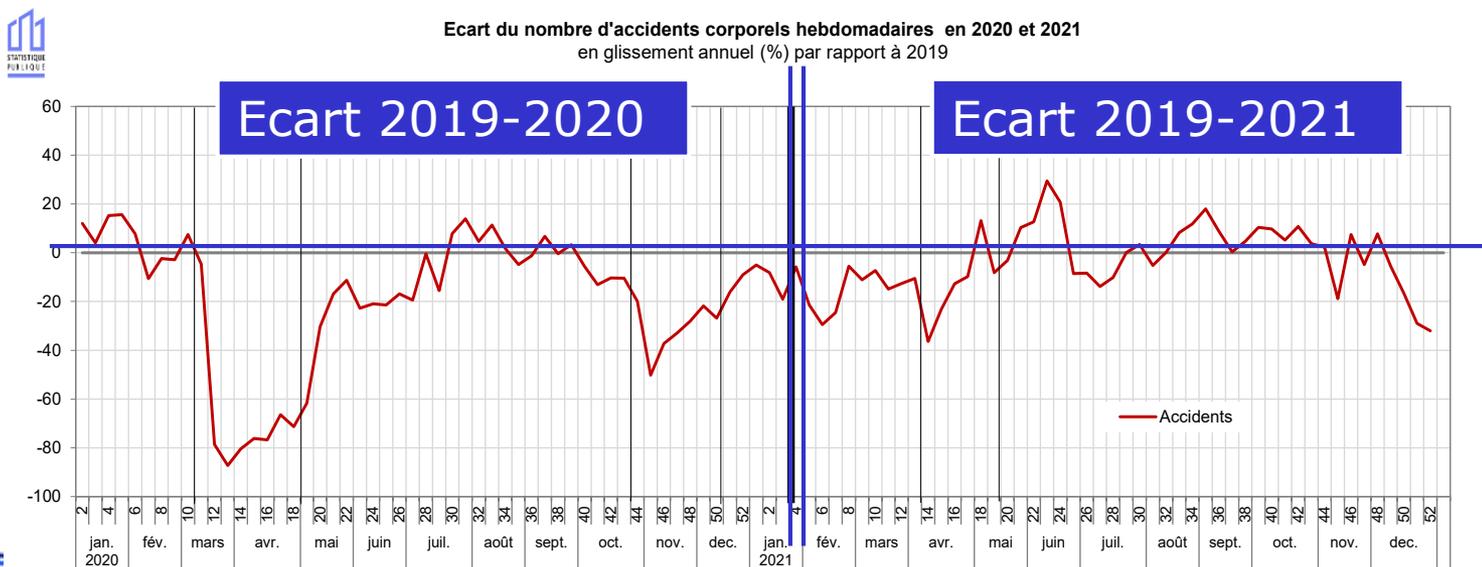
# II. Bilan 2021 et zoom sur les modes doux

La reprise des déplacements en 2021 a été tempérée par une période de confinement en avril, de couvre feu sur l'ensemble du premier semestre, et de plusieurs périodes où le télétravail était fortement recommandé.

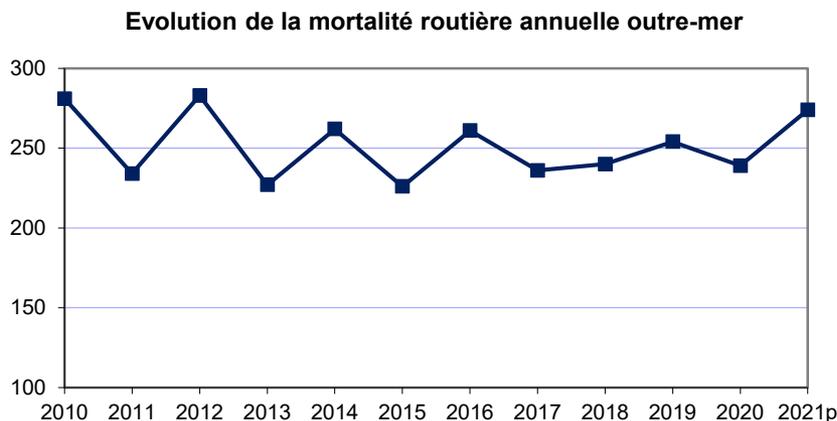
Les mobilités et les comportements des usagers évoluent.

**3 confinements, du 16 mars au 10 mai 2020, du 30 octobre au 13 décembre 2020, et du 2 avril au 2 mai 2021**, ont été mis en place, ainsi que des couvre-feux nationaux et/ou locaux entre octobre 2020 et juin 2021.

Les évolutions hebdomadaires de l'accidentalité, très liées aux fluctuations conjoncturelles de trafic, présentent des inflexions moins marquées, en 2021 qu'en 2020, lors de la période de confinement du mois d'avril. Les restrictions de circulation en lien avec la situation sanitaire (couvre-feu et confinement sur le premier semestre 2021) ont eu moins d'impact en 2021 que l'année précédente



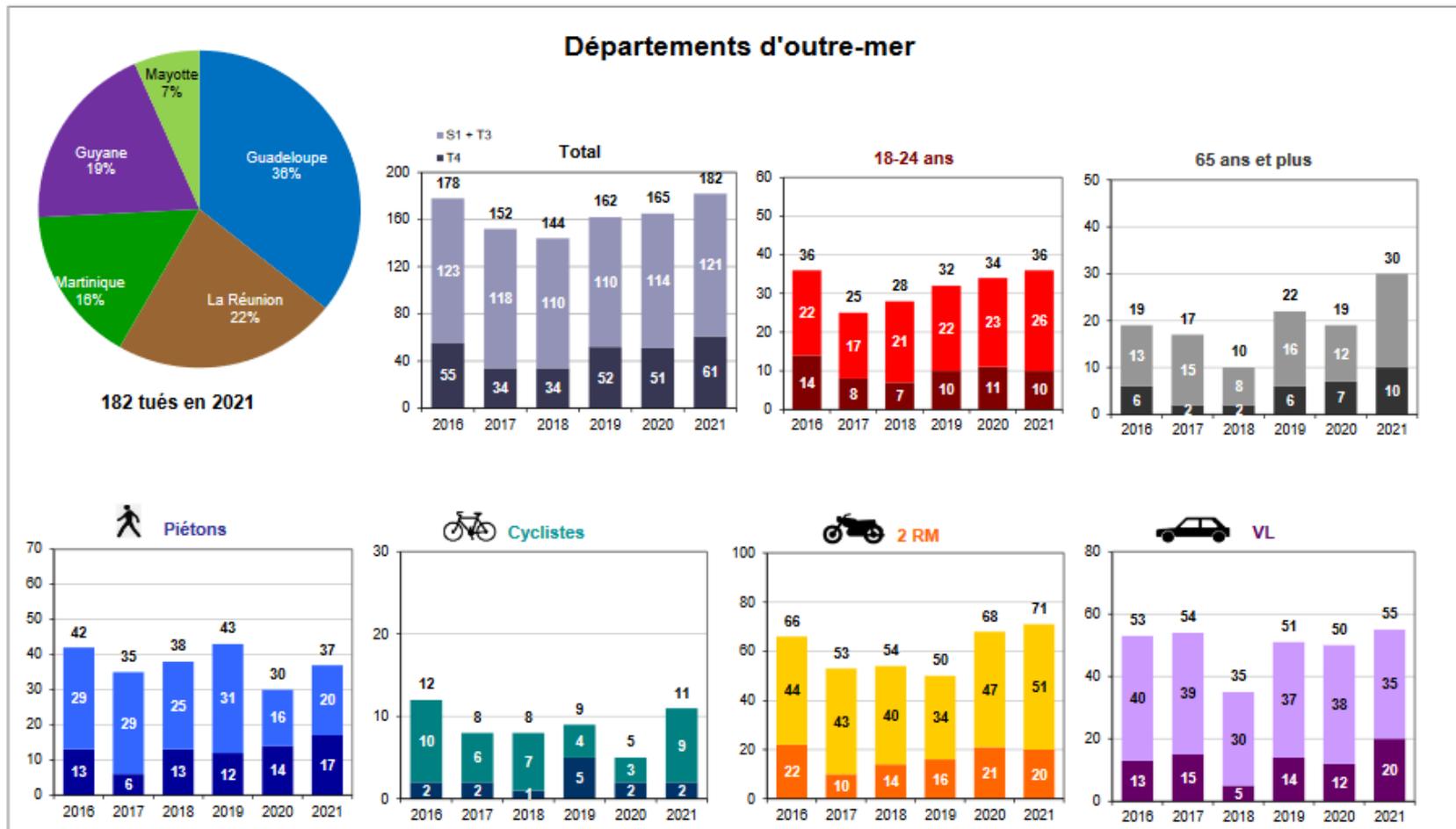
Outre-mer, la mortalité routière fluctue fortement chaque année et s'approche en 2021 du niveau de 2012 (283 tués).



	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
<b>2010</b>	2 853	281	3 706
<b>2019</b>	2 824	254	3 675
<b>2020</b>	2 623	241	3 412
<b>2021p</b>	2 970	274	3 767
<b>Ecart 2019-2021</b>	<b>146</b>	<b>20</b>	<b>92</b>
<b>Evolution 2019-2021</b>	<b>+5%</b>	<b>+8%</b>	<b>+3%</b>
<b>Evolution 2010-2021</b>	<b>+4%</b>	<b>-2%</b>	<b>+2%</b>

**274 personnes** sont **décédées** sur les routes des territoires outre-mer en 2020: **182 tués** dans DOM et **92 tués** dans les COM ou en Nouvelle-Calédonie.

C'est supérieur de **+8 %** par rapport à 2019.



Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : DOM  
 Source : ONISR - données définitives labellisées jusqu'en 2020, données provisoires 2021 arrêtées au 21/01/2022

La mortalité en 2RM dépasse la mortalité automobiliste avec 71 tués, soit 39% de la mortalité dans les départements d'outre-mer.



	Autoroutes	Hors agglomération	Agglomération	Total
<b>2010</b>	256 6 %	2603 65 %	1133 28 %	<b>3 992</b> <b>100 %</b>
<b>2019</b>	263 8 %	1944 60 %	1037 32 %	<b>3 244</b> <b>100 %</b>
<b>2020</b>	201 8 %	1497 59 %	843 33 %	<b>2 541</b> <b>100 %</b>
<b>2021p</b>	254 9 %	1732 59 %	961 33 %	<b>2 947</b> <b>100 %</b>
<b>Ecart 2019-2021</b>	<b>-9</b>	<b>-212</b>	<b>-76</b>	<b>-297</b>
<b>Evolution 2019-2021</b>	<b>-3%</b>	<b>-11%</b>	<b>-7%</b>	<b>-9%</b>
<b>Evolution 2010-2021</b>	<b>-1%</b>	<b>-33%</b>	<b>-15%</b>	<b>-26%</b>

Les 1 732 tués sur les routes hors agglomération hors autoroutes se répartissent ainsi :

- 655 tués dans les 38 départements ayant relevé la VMA à 90 km/h sur tout ou partie du réseau (bilan stable par rapport à 2019)
- 1 077 tués dans les 57 départements n'ayant pas modifié la VMA (bilan en baisse de -16,4% par rapport à 2019).

## Augmentation forte de la pratique cycliste par rapport à 2019

**98 cyclistes tués en agglo** en 2021, soit 7 de plus qu'en 2019 **(+8%)**

**128 cyclistes tués hors agglo** en 2021, soit 34 de plus qu'en 2019 **(+38%)**

Evolution du nombre de blessés BAAC : **+15%**

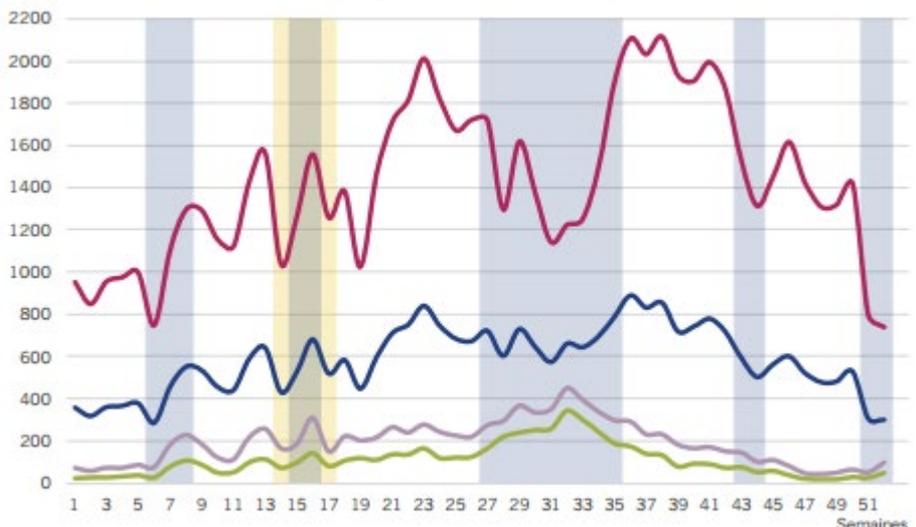
Evolution du nombre de blessés BAAC : **+22%**

Evolution de la pratique vélo en 2021 par rapport à 2019 selon Vélo et Territoires :

**+31%** en urbain  
**+20%** en périurbain  
**+14%** en rural

Pour rappel, évolution de la pratique vélo en « 2020 hors confinements » par rapport à 2019 :

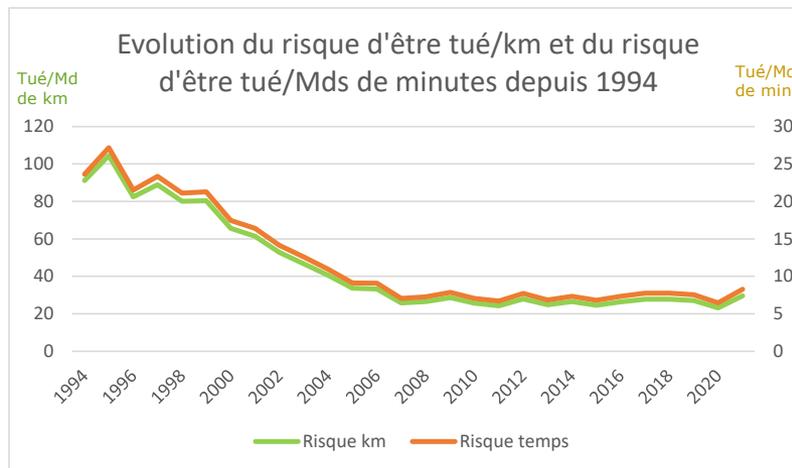
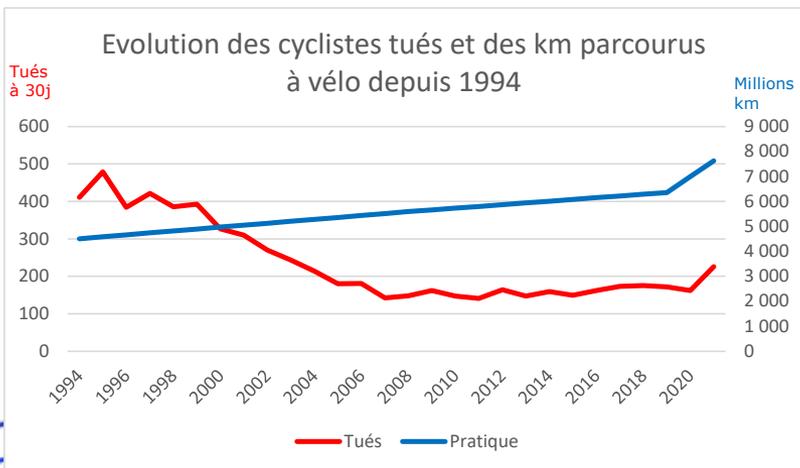
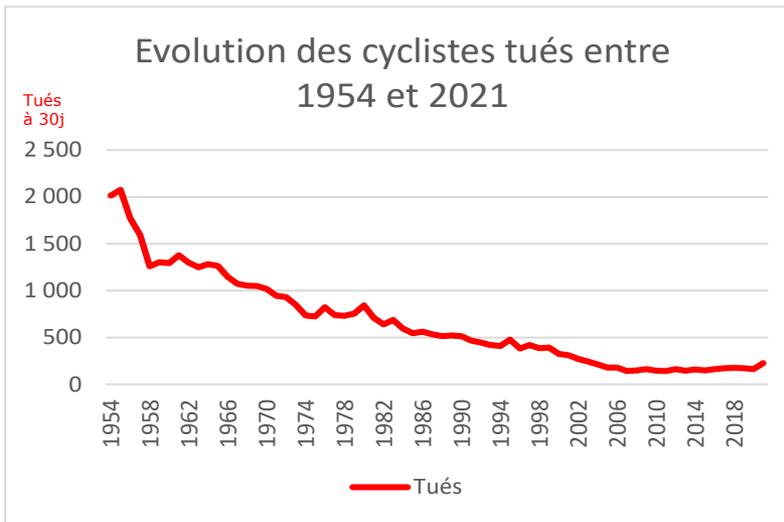
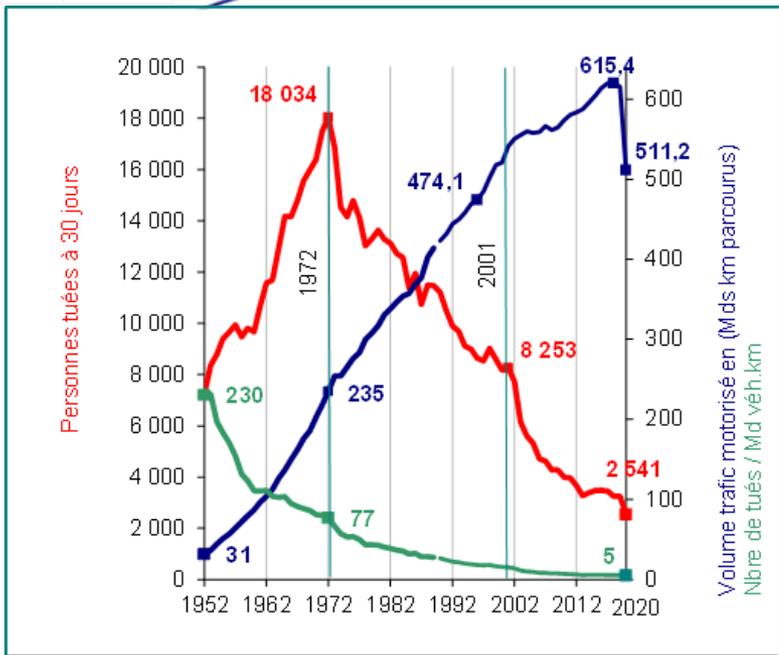
**+31%** en urbain  
**+14%** en périurbain  
**+15%** en rural



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2020, donnée provisoires 2021  
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre en France métropolitaine

Source : Vélo et Territoires , Plateforme Nationale de la Fréquentation

# Evolution longue de la mortalité routière, cas du vélo

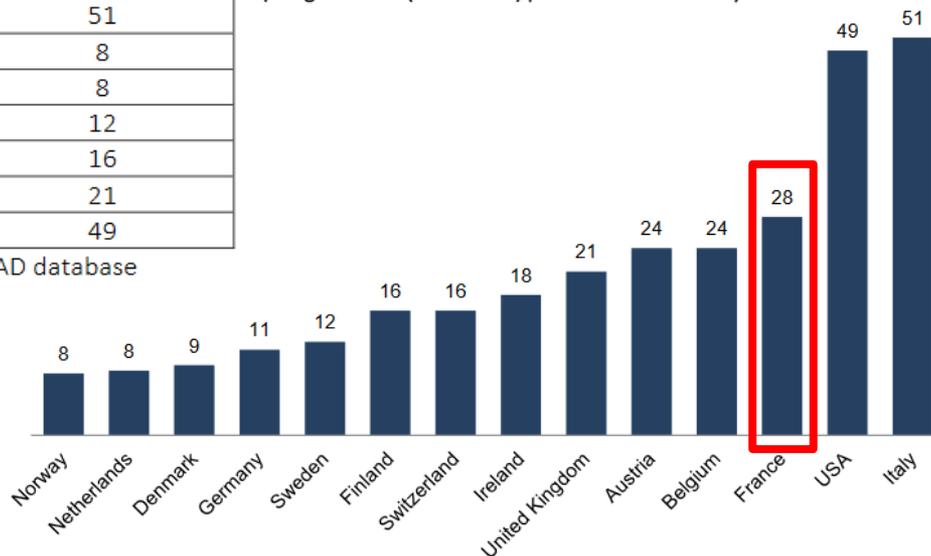


# Le contexte international sur le risque vélo (km)

Table 1. Cycling exposure and risk by country

Country	Distance cycled per year per inhabitant (km)	Cycling fatalities per year per million inhabitant	Cycling fatalities per billion km cycled
Austria	223 (2014)	5.4 (2011-2015)	24
Belgium	279 (2009)	6.5 (2011-2015)	24
Denmark	547 (2013)	5.0 (2011-2015)	9
Finland	267 (2011)	4.2 (2011-2015)	16
France	88 (2008)	2.4 (2011-2015)	28
Germany	439 (2011-2014)	4.8 (2011-2015)	11
Ireland	103 (2012-2014)	1.9 (2011-2015)	18
Italy	89 (2011-2015)	4.5 (2011-2015)	51
Netherlands	891 (2011-2015)	7.4 (2011-2015)	8
Norway	255 (2014)	2.0 (2011-2015)	8
Sweden	199 (2014)	2.3 (2011-2015)	12
Switzerland	262 (2011-2015)	4.1 (2011-2015)	16
United Kingdom	83 (2011-2015)	1.8 (2011-2015)	21
USA	48 (2009)	2.4 (2011-2015)	49

Cycling fatalities (2011-2015) per billion kilometre cycled



Source: adapted from Castro and Götschi (2018), ITF (2013) and ITF IRTAD database

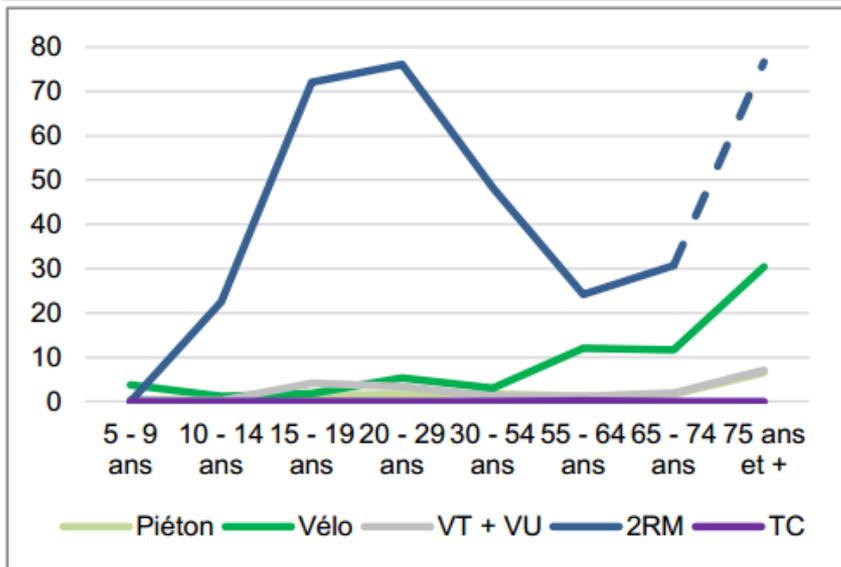
Exposure data: Austria (2014), Belgium (2009), Denmark (2013), Finland (2011), France (2008), Germany (2011-2014), Ireland (2012-2014), Italy (2011-2015), Netherlands (2011-2015), Norway (2014), Sweden (2014), Switzerland (2011-2015), United Kingdom (2011-2015), USA (2009)

# Risque individuel d'être tué (temps de déplacement)

**Le risque d'être tué rapporté au temps de déplacement est le plus important chez les 2RM. Il est maximal chez les jeunes adultes.**

**Le risque d'être tué à vélo est plus important que lorsqu'on est piéton ou automobiliste, et croît fortement à partir de 55 ans.**

Risque d'être tué rapporté au temps de déplacement selon le mode de déplacement en 2019 (Tués/Md min)



	Piéton	Vélo	VT + VU	2RM*	TC	Ensemble
5 - 9 ans	0,6	3,8	0,4	0,0	0,0	0,4
10 - 14 ans	0,1	1,2	0,2	22,5	0,0	0,3
15 - 19 ans	1,4	1,8	4,1	72,1	0,0	3,0
20 - 29 ans	1,7	5,3	3,4	76,1	0,0	3,8
30 - 54 ans	1,7	3,0	1,2	48,2	0,0	1,8
55 - 64 ans	1,2	12,1	1,2	24,2	0,2	1,8
65 - 74 ans	1,7	11,6	1,9	30,7	0,0	2,2
75 ans et +	6,6	30,4	7,1	76,7	0,0	6,9
<b>Ensemble</b>	<b>2,0</b>	<b>6,1</b>	<b>1,9</b>	<b>45,3</b>	<b>0,0</b>	<b>2,4</b>

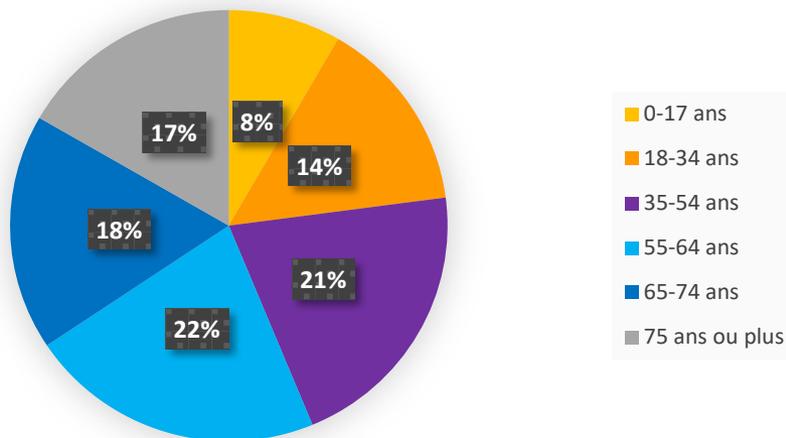
\* 2RM : dont quads ; 75 ans et plus : effectif faible  
Sources : EMP 2019, SDES, 2021 et ONISR

# Mortalité cycliste en 2021(p)

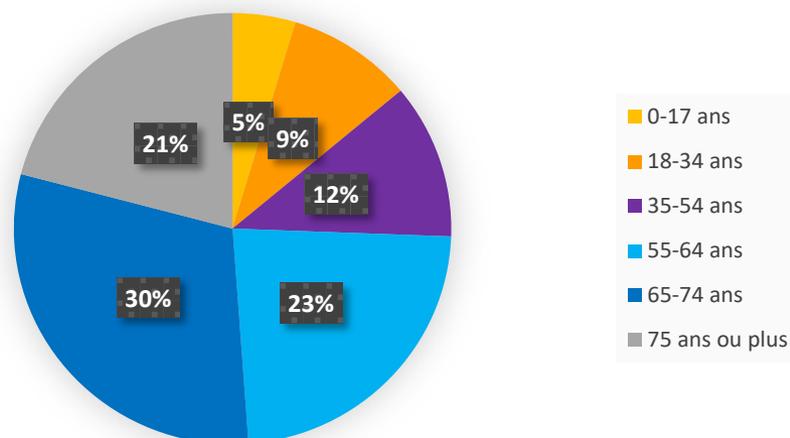
Parmi les 226 tués à vélo en 2021 (résultats quasi-définitifs) :

- 196 sont des hommes (87%)
- 150 ont 55 ans ou plus (51 ont 55-64ans, 56 ont 65-74ans, 43 ont 75ans+) soit 66%.
- 14 ont moins de 18 ans (9 moins de 14 ans, 5 ont 14-17 ans)
- 167 sont sur un trajet « promenade loisirs », 3 en « utilisation professionnelle », 15 en domicile-travail, 4 en « domicile-école »
- 24 utilisent un VAE (dont 20 ont 55 ans ou plus).

## 96 Cyclistes tués en aggro en 2021



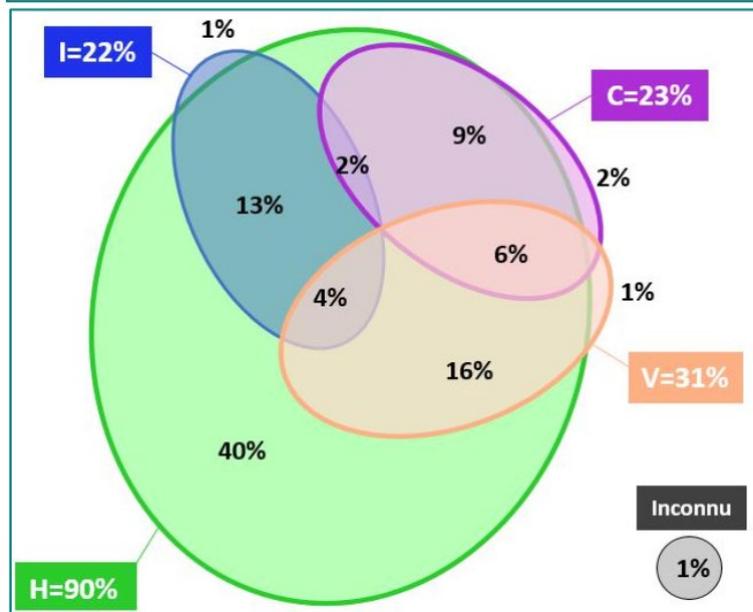
## 129 Cyclistes tués hors aggro en 2021



Les facteurs revenant le plus souvent dans les accidents où un cycliste est tué sont :

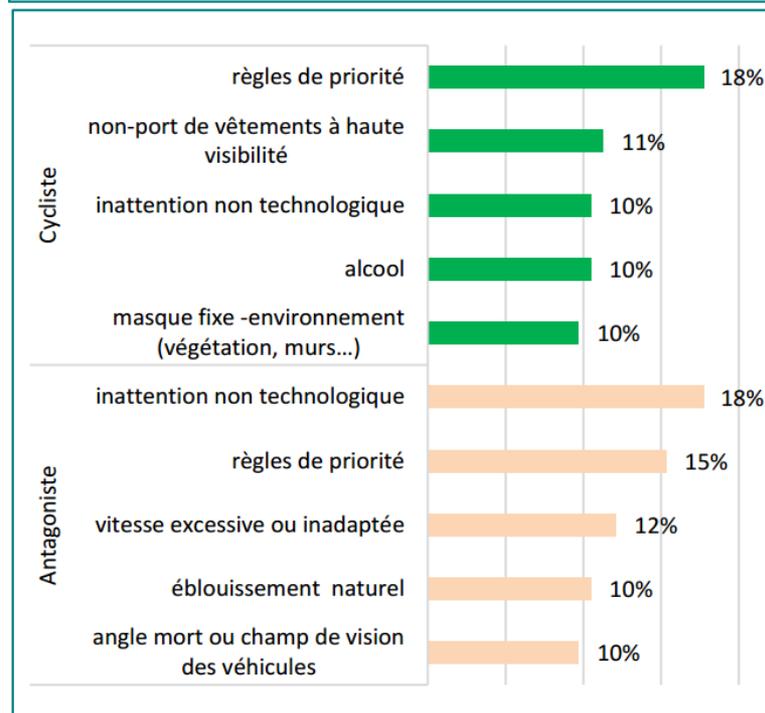
- **le comportement de conduite** (règles de priorité, vitesse excessives, distance de sécurité),
- **l'état des impliqués** (inattention, alcool, stupéfiant, malaise),
- **le manque de visibilité** (masques, angles morts).

Facteurs de causalité des accidents mortels 2015

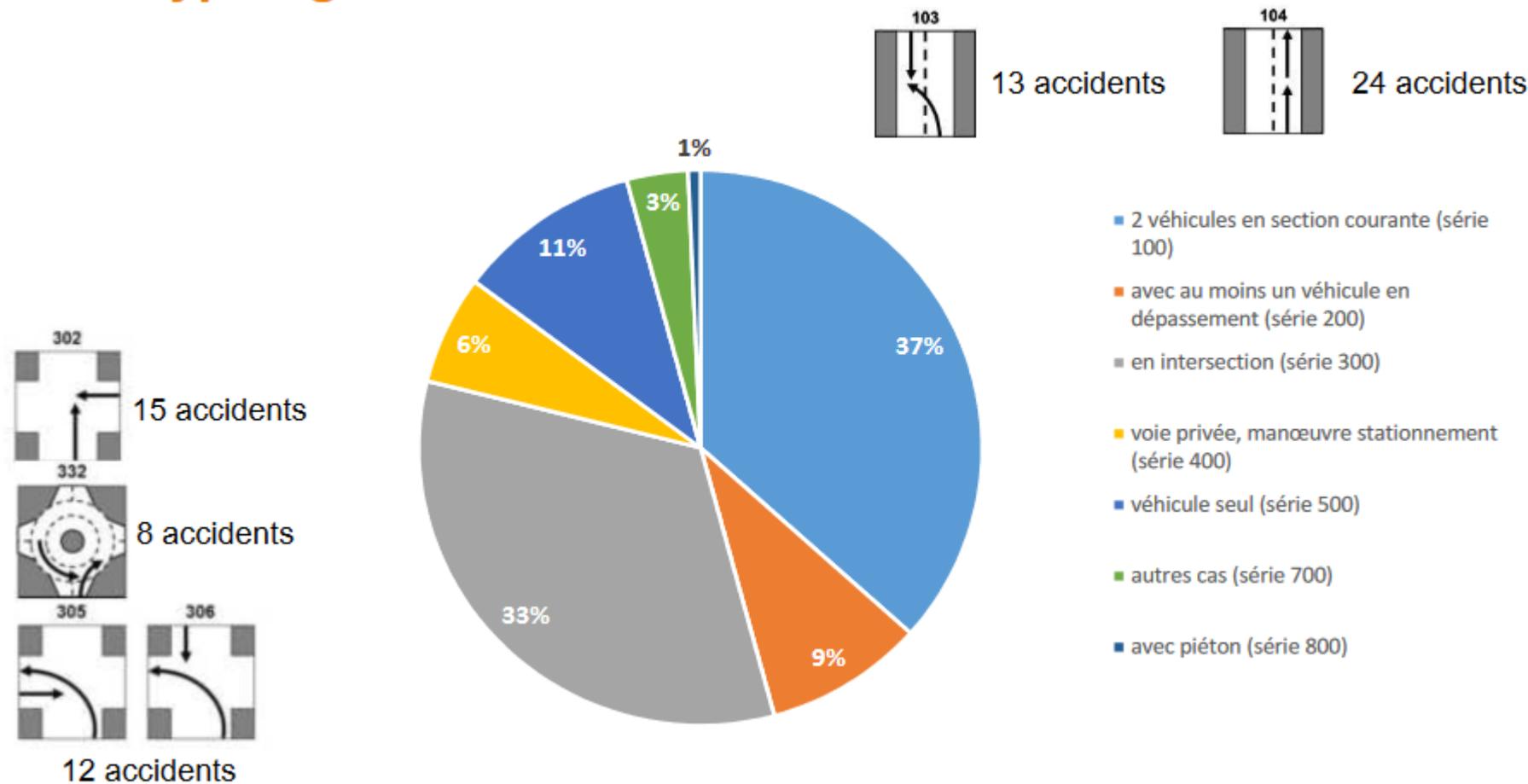


Légende : H=facteurs Humains ; V = facteurs véhicule ; I=facteurs infrastructure ; C = facteurs condition de circulation ; Inconnu = causes non identifiées

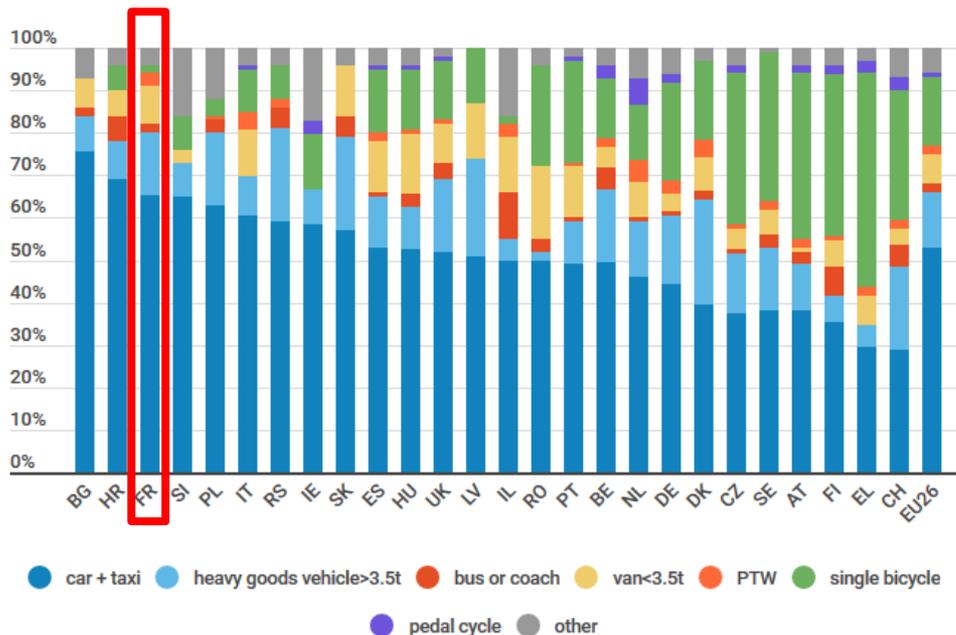
Principaux facteurs déclenchant identifiés dans les 124 accidents mortels avec antagonistes



## • Typologie accidents



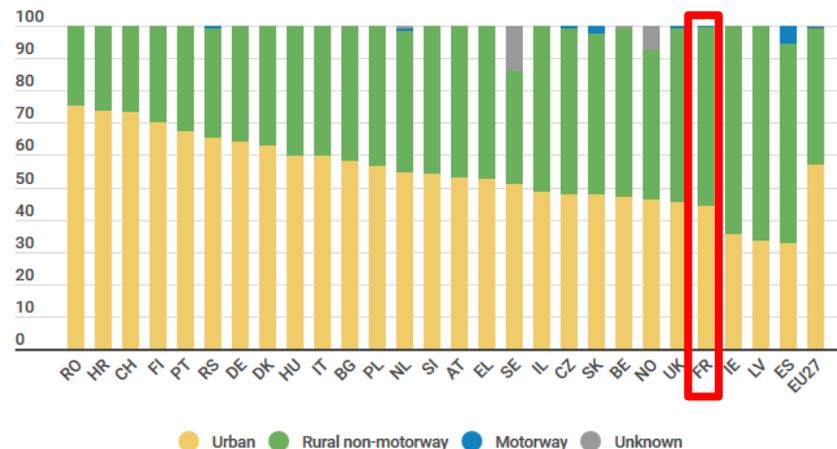
# Les décès à vélo dans les pays d'Europe (2015-2017)



[+] Download data

**Figure 6. Proportion of cyclist deaths reported by the police that occurred in collisions with different types of vehicles in the last three years (2015-2017).**

CY, LU and MT are excluded from the figure due to fluctuation in statistically numbers of deaths but their numbers are included in the EU28 average. \*BG – 2016-2017. \*\*LT – 2015.



[+] Download data

**Figure 9. Cyclist deaths reported by the police: proportion by road type (2015-2017 average).**

EU27 average: EU28 excluding LT due to insufficient data. CY, EE, LU and MT are excluded from the figure due to fluctuation in small numbers of deaths but their numbers are included in the EU27 average. NO\* - 2016-2017. \*\*ES – motorways and autovias data are presented together. There are no motorways in EE, LV and MT.

## Le port du casque de protection cycliste progresse en France.

La part des cyclistes casqués observés (obs. des comportements ONISR) dans les grandes agglomérations est :

- en semaine : **27 % (2020)** contre 17% (2016)
- le week-end : **37 % (2020)** contre 28% (2016)
- en moyenne : 31 % (2020) contre 21% (2016)

### Taux de port du casque par les cyclistes - Grandes agglomérations

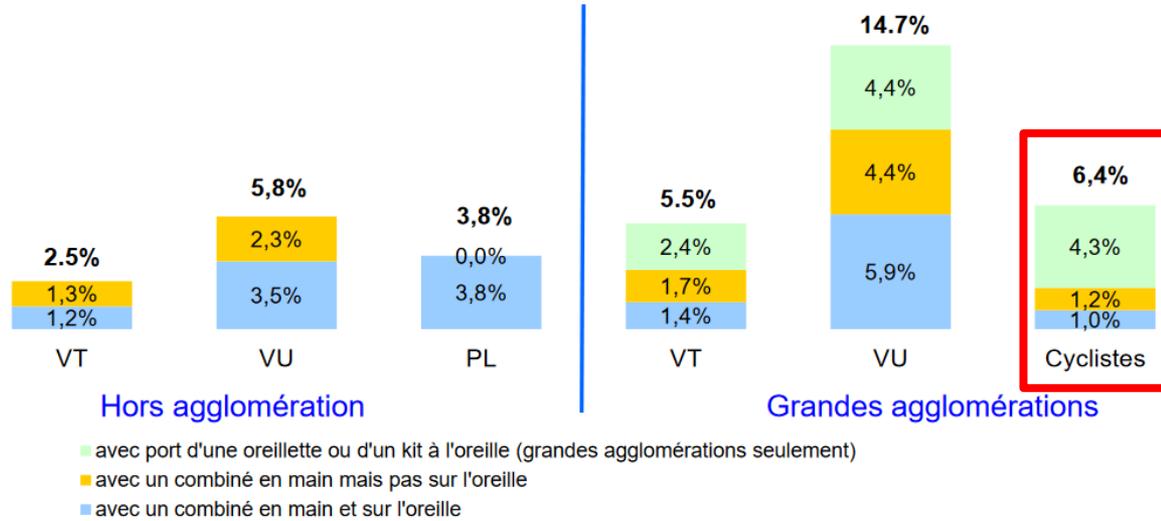
	Jours ouvrés	Week-ends	Ensemble
2016	35 sur 202 (17 %)	35 sur 126 (28 %)	70 sur 328 (21 %)
2017	36 sur 187 (19 %)	60 sur 207 (29 %)	96 sur 394 (24 %)
2018	58 sur 263 (22 %)	62 sur 232 (27 %)	120 sur 495 (24 %)
2019	60 sur 227 (26 %)	34 sur 95 (36 %)	94 sur 322 (29 %)
2020	87 sur 320 (27 %)	63 sur 171 (37 %)	150 sur 491 (31 %)

**L'utilisation du téléphone ou des oreillettes à vélo est globalement stable** mais la part des oreillettes augmente

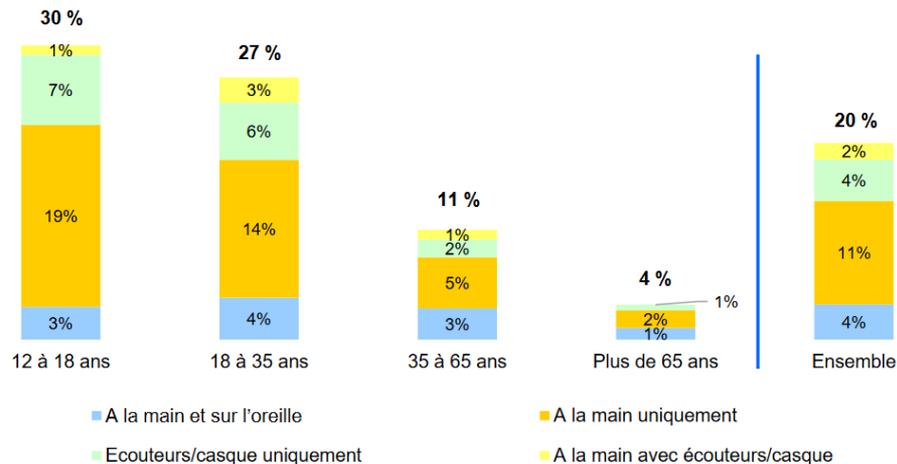
Les observations en agglomération alertent sur le taux élevé d'utilisation de distracteurs :

- des conducteurs de **véhicules utilitaires**
- des **piétons** en traversée.

Utilisation du téléphone en main ou des oreillettes selon le type de réseau et d'usagers (2020)

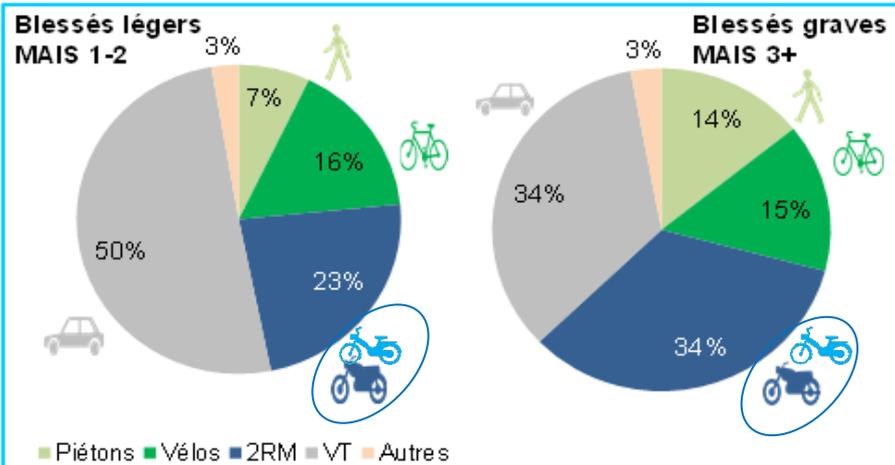


Taux d'utilisation d'un distracteur par type lors des traversées piétonnes selon l'âge (2020)



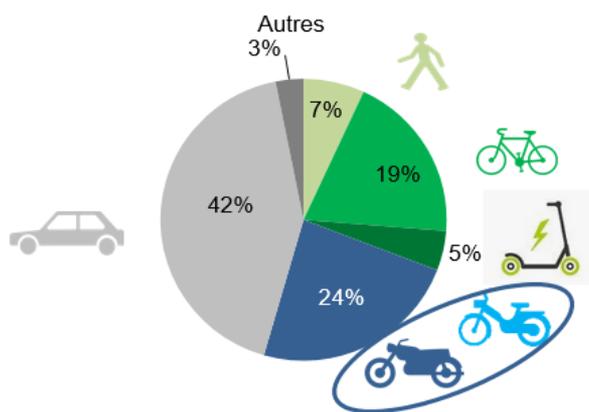
# Evolution de la répartition des blessés entre 2017 et 2021

## Répartition des personnes blessées selon le mode de déplacement en 2017 selon les BAAC redressés via Registre du Rhône

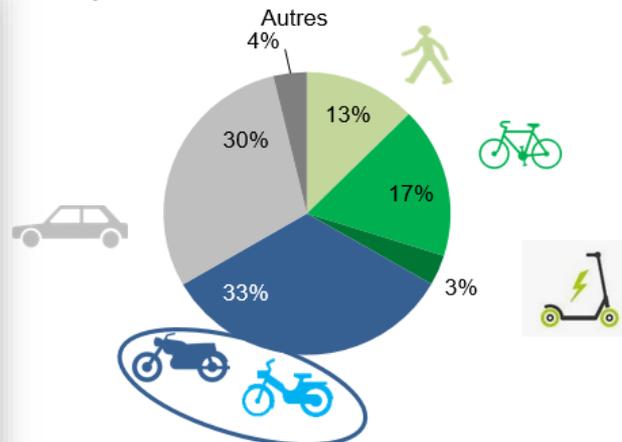


Source : BAAC redressés via le Registre du Rhône, estimation nationale sur l'année 2017

### Répartition du nombre de blessés MAIS1-2 en 2021



### Répartition du nombre de blessés MAIS3+ en 2021



Piéton	cycliste	EDPm	2RM	VT	Autres	Total
18 500	51 500	12 000	63 000	112 000	8 000	<b>265 000</b>

Piéton	cycliste	EDPm	2RM	VT	Autres	Total
2 000	2 700	500	5 200	4 600	500	<b>15 500</b>

Les **cyclistes** se blessent en tombant seul (extrapolation nationale):

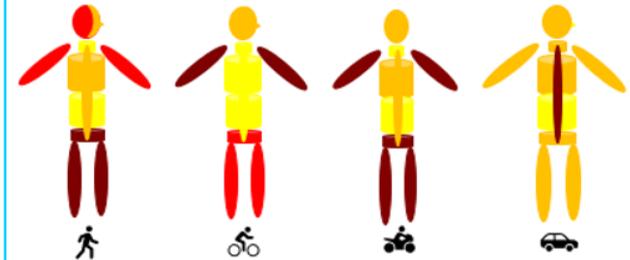
- pour les **2/3 des blessés graves**
- pour les **3/4 des blessés légers.**

Pour les cyclistes, concernant les blessures de gravité mineure ou modérée, les zones les plus souvent atteintes sont les **membres supérieurs** (57%) et inférieurs (40%).

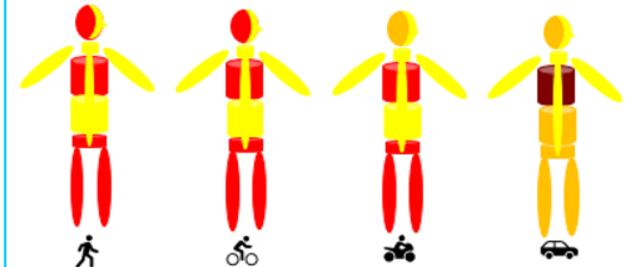
Pour les blessures graves, les zones les plus atteintes sont les **membres inférieurs** (42%), le **thorax** (28%) et la **tête** (27%).

## Localisation des lésions des blessés

### Blessés de gravité mineure et modérée (MAIS1-2)



### Blessés graves (MAIS3+)



Fréquence    <10%    <25%    <50%    ≥50%

Source : Registre du Rhône 2015-2019 (43 908 victimes non décédées). Une victime peut être atteinte sur plusieurs zones.

En 2019, les blessés sont : pour 63% des hommes, 73% ont entre 10-34 ans, 90% dans Lyon-Villeurbanne, 73% sans antagoniste (tombent tous seuls), 6% portaient un casque, 65% étaient en trottinette motorisée.

La comparaison des lésions des cyclistes avec celles des utilisateurs de trottinettes montre **une plus forte proportion de blessures à la tête** pour ces derniers

L'extrémité céphalique est plus atteinte à trottinette (37%) qu'à vélo (27%) ( $p < 0,001$ )

	<b>vélo</b> <i>n=1824 (%)</i>	<b>trottinette</b> <i>n=1197 (%)</i>
<b>tête</b>	333 (11)	372 (15)
<b>face</b>	449 (15)	516 (21)
<b>cou</b>	52 (2)	37 (2)
<b>thorax</b>	159 (5)	77 (3)
<b>abdomen</b>	47 (2)	42 (2)
<b>rachis</b>	120 (4)	82 (3)
<b>membre supérieur</b>	951 (33)	690 (29)
<b>membre inf/bassin</b>	677 (23)	543 (23)
<b>peau uniquement</b>	129 (4)	51 (2)
<b>total</b>	<b>2917 (100%)</b>	<b>2410 (100%)</b>

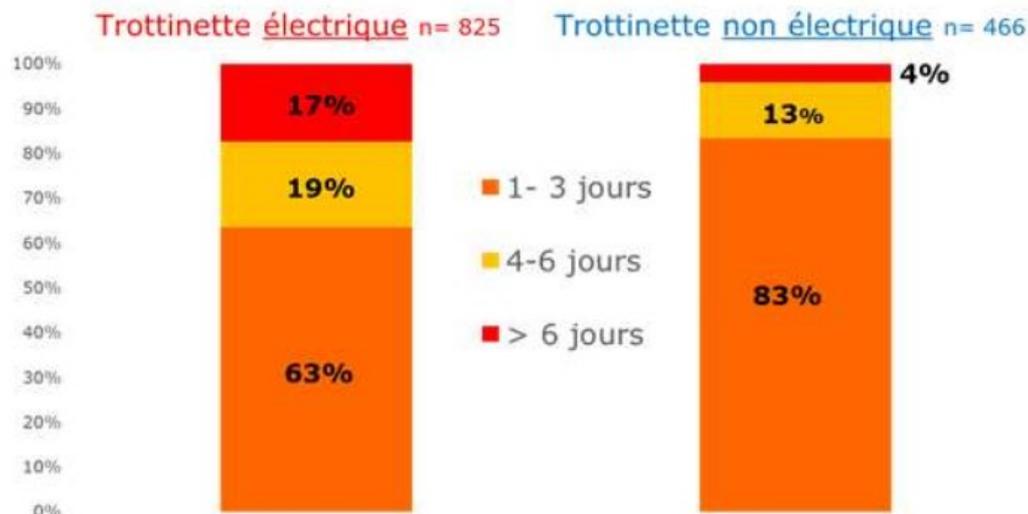
L'extrémité céphalique est  
plus atteinte à trottinette (37%)  
qu'à vélo (27%) ( $p < 0,001$ )





traumatismes en trottinettes

## La gravité selon la motorisation (2)



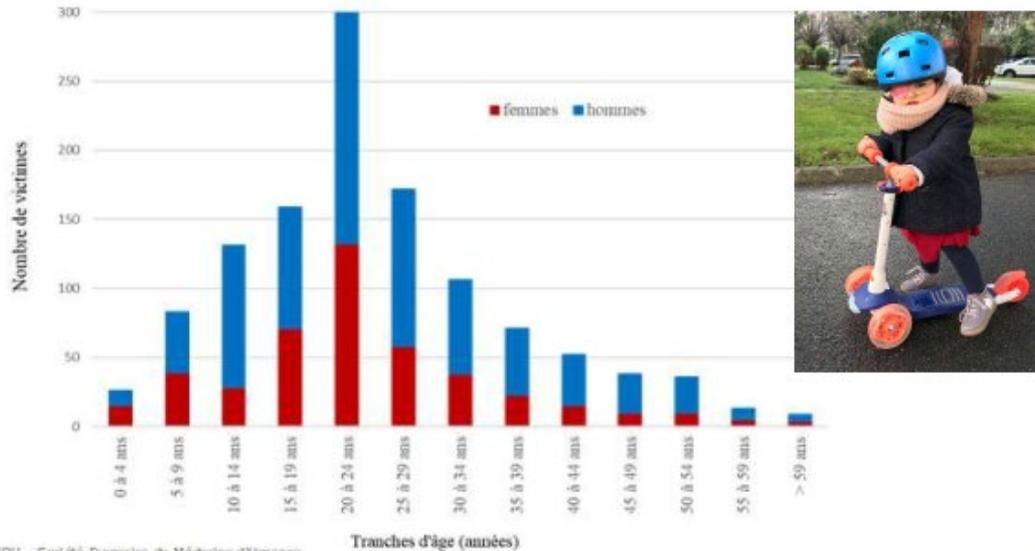
Durée d'hospitalisation selon le mode de propulsion de la trottinette  
(non hospitalisés = 1 jour de passage aux urgences).



traumatismes en trottinettes

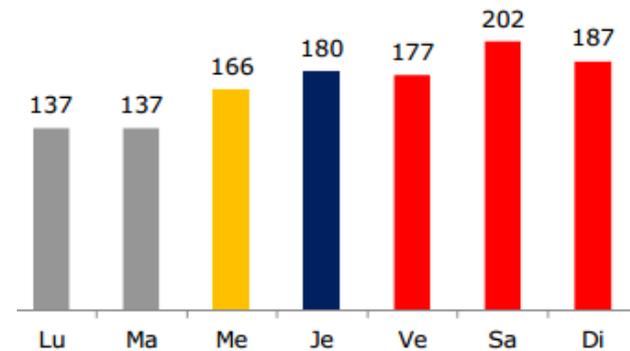
## Qui sont les blessés ?

- ◇ **sexe** : ♀ 37% / ♂ 63%
- ◇ **âge** : médian : 22 ans / 10-34 ans : 73% / 20-24 ans : 25%



effet loisirs ?

- week-end (V-S-D) ?
- soirées étudiantes du jeudi ? (agglomération avec 144.500 étudiants)



Gilles BAGOT – Société Française de Médecine d'Urgence

4

# III. Site internet de l'ONISR

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

Documents relatifs au 80 km/h

Liens vers sites sécurité routière locaux

### Bilan 2021 de la sécurité routière

3 221 personnes seraient décédées en 2021 sur les routes de France, en France métropolitaine ou en outre-mer.

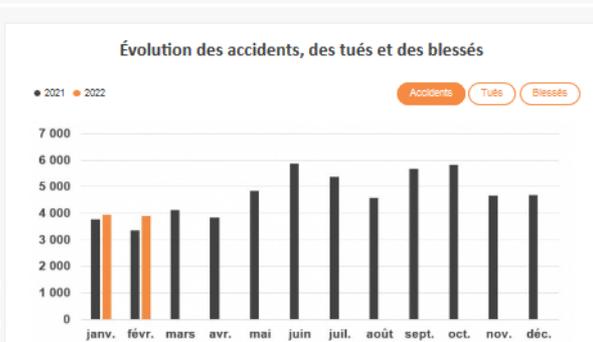
[Voir plus](#)

#### Informations les plus recherchées

- CN SR** Comité national de la sécurité routière Comité des experts  
Dérogation à la limitation de vitesse de 80 km/h : aide à la décision
- 80** 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 ?

- 2 541** Personnes tuées sur les routes en métropole (chiffre définitif 2020)
- 239** Personnes tuées sur les routes en Outre-mer (chiffre définitif 2020)
- 83 %** Part des hommes présumés responsables des accidents mortels (2018)
- 98 %** Risque de lésions axonales chez l'enfant sans casque à vélo pour un choc à 10,8 km/h

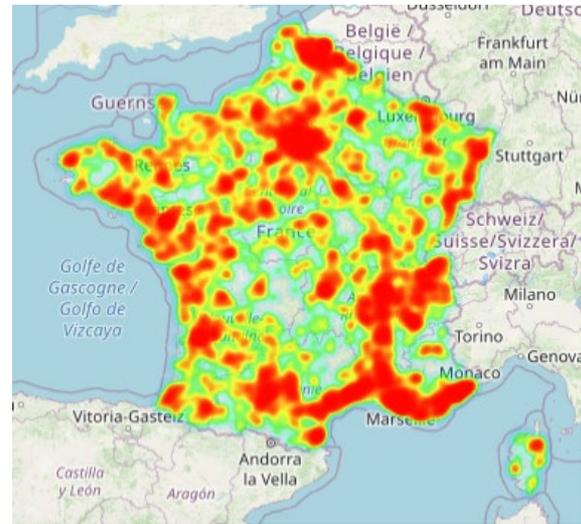


#### Derniers articles

- Publié le 18/03/2022 **Baromètre février 2022**
- Publié le 14/03/2022 **Baromètre des villes cyclables 2021**
- Publié le 14/03/2022 **Baromètre des villes marchables 2021**

[Voir en détails](#)

Carte des accidents mortels en France métropolitaine en 2020



Voir la cartographie des accidents et des radars

Carte des accidents

#### Accès aux observatoires

Régions

Grand Est

[Voir en détails](#)

#### Agenda

- Du 02 juin 2021 Au 04 juin 2021 3èmes Rencontres Francophones Transport Mobilité
- Du 18 janvier 2022 Au 20 janvier 2022** 49ème congrès de la mobilité intelligente ATEC ITS France

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, cinématique,



[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 de 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 - règle de circulation
- Alcool - stupéfiants
- Santé
- Défaut d'attention - distracteurs

Etudes locales

Accueil > État 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 (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 | Fomerv

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

Cartes d'indicateurs régionaux ou dép.

**Indicateurs**

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

**Indicateurs**

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

**Diagnostiques et politiques locales de sécurité routière**

Le Gouvernement, dans la continuité des actions déclenchées 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

**Baromètres**

Suivis mensuels et Analyses trimestrielles  
Des remontées rapides transmises par les services du Ministère de l'Intérieur, illustrées aux ...

**Infractions routières**

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

Bilans annuels ONISR

Documents généraux d'orientation (DGO)

24 mai 2022  
ONISR – club interurbain

Bilans des infractions

Accueil > Outils statistiques

chargé 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.

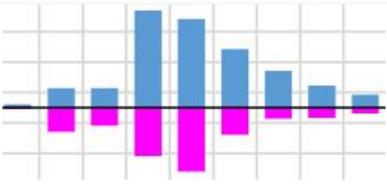


Afficher plus ▾



**Cartographie des accidents**

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



**DATAVIZ des territoires**

**Gravité**

Mortel  Grave non mortel  Léger

**Jour / Nuit** **Météo**

**Je crée mon tableau**



**SYSTEME STATISTIQUE EUROPEEN**

**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, donc 2020 en ce moment**



Retrouvez les informations

# Site internet ONISR

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



The screenshot shows the ONISR website interface. At the top left is the French Government logo with the motto 'Liberté, Égalité, Fraternité'. Next to it is the ONISR logo and the full name 'Observatoire national interministériel de la sécurité routière'. A search bar and buttons for 'Glossaire' and 'Carte' are visible. A navigation menu includes 'ACCUEIL', 'QUI EST L'ONISR', 'ÉTUDES & RECHERCHES', 'ÉTAT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE', 'OUTILS STATISTIQUES', and 'POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE'. The main content area features a large article titled 'Effet du couvre-feu au 2ème trimestre 2021 lors de la crise COVID' with a 'Voir plus' button. To the right, a section titled 'Informations les plus recherchées' lists three items: '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', and 'Indicateurs d'accidentalité sur routes bidirectionnelles hors agglo'.

<https://www.itf-oecd.org/cycling-safety> (pour les risques par pays)

<https://www.itf-oecd.org/monitoring-progress-urban-road-safety> (pour les risques par ville)

<https://etsc.eu/walking-and-cycling-data/>

<https://etsc.eu/how-safe-is-walking-and-cycling-in-europe-pin-flash-38/>

## ONISR

[onisr-dscr@interieur.gouv.fr](mailto:onisr-dscr@interieur.gouv.fr)

### Cerema Normandie-Centre

Bernard MISSILIER 06 29 72 38 26  
[par-accidentologie-nc@cerema.fr](mailto:par-accidentologie-nc@cerema.fr)

### Cerema Ile-de-France

Mélanie D'AURIA-LLEXA 01 48 38 81 15  
[par-accidentologie.dteridf@cerema.fr](mailto:par-accidentologie.dteridf@cerema.fr)

### Cerema Nord-Picardie

Laurent MONFRONT 03 20 49 62 24  
[par-accidentologie.dternp@cerema.fr](mailto:par-accidentologie.dternp@cerema.fr)

### Cerema Est

Pascal MULLER 03 87 20 45 31  
 Christophe BOULANGER 03 87 20 45 50  
[par-accidentologie.dterest@cerema.fr](mailto:par-accidentologie.dterest@cerema.fr)

### Cerema Centre-Est

Anne-Sarah BERNAGAUD 04 72 14 31 32  
 Éric VILLIÉ 04 72 14 31 29  
[par-accidentologie.dterce@cerema.fr](mailto:par-accidentologie.dterce@cerema.fr)

### Cerema Méditerranée

Fabien GÉMY 04 42 24 77 55  
[par-accidentologie.dtermed@cerema.fr](mailto:par-accidentologie.dtermed@cerema.fr)

### Cerema Ouest

Catherine CHAUVINEAU 02 40 12 85 15  
 Jessica BOUCHER 02 40 12 85 06  
[par-accidentologie.dterouest@cerema.fr](mailto:par-accidentologie.dterouest@cerema.fr)

### Cerema Sud-Ouest

#### Point d'Appui National

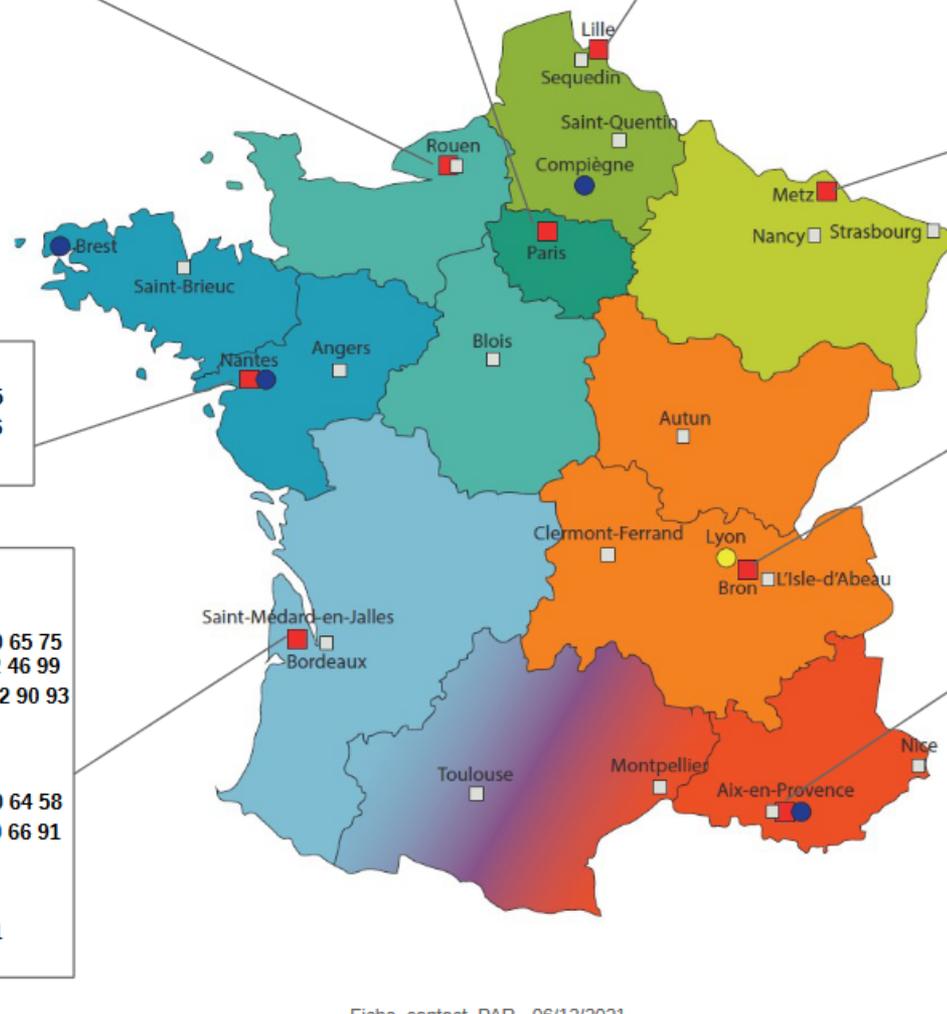
Laurence PELLEGRINA-KLOCEK 05 56 70 65 75  
 06 99 52 46 99  
 François MENAUT 05 56 70 64 55 - 06 99 52 90 93  
[pan-accidentologie@cerema.fr](mailto:pan-accidentologie@cerema.fr)

#### Administration Accidents

Evelyne LEVAVASSEUR 05 56 70 64 58  
 Nathalie MOMPART 05 56 70 66 91  
[pan-accidentologie@cerema.fr](mailto:pan-accidentologie@cerema.fr)

#### Point d'Appui Régional

Bastien GRASSIAS 06 15 83 18 81  
[par-accidentologie-dterso@cerema.fr](mailto:par-accidentologie-dterso@cerema.fr)



Fiche\_contact\_PAR - 06/12/2021



COUNTRY	ISO CODE
Austria	AT
Belgium	BE
Bulgaria	BG
Switzerland	CH
Cyprus	CY
Czech Republic	CZ
Germany	DE
Denmark	DK
Estonia	EE
Greece	EL
Spain	ES
Finland	FI
France	FR
Great Britain	GB
Croatia	HR
Hungary	HU
Ireland	IE

Israel	IL
Italy	IT
Lithuania	LT
Luxembourg	LU
Latvia	LV
Malta	MT
The Netherlands	NL
Norway	NO
Poland	PL
Portugal	PT
Romania	RO
Serbia	RS
Sweden	SE
Slovenia	SI
Slovakia	SK
The United Kingdom	UK