

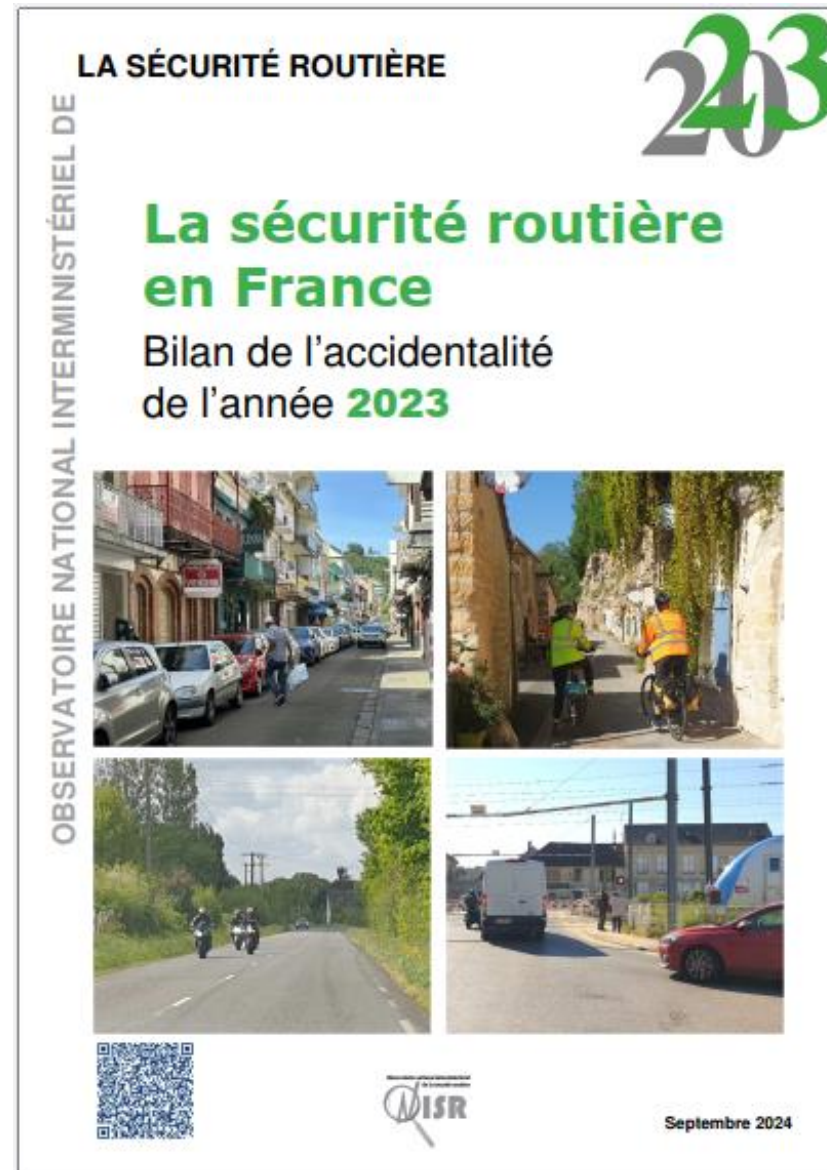
Actualités de l'observatoire national interministériel de sécurité routière

Manuelle SALATHE
Secrétaire générale

Bilan 2023 de l'accidentalité

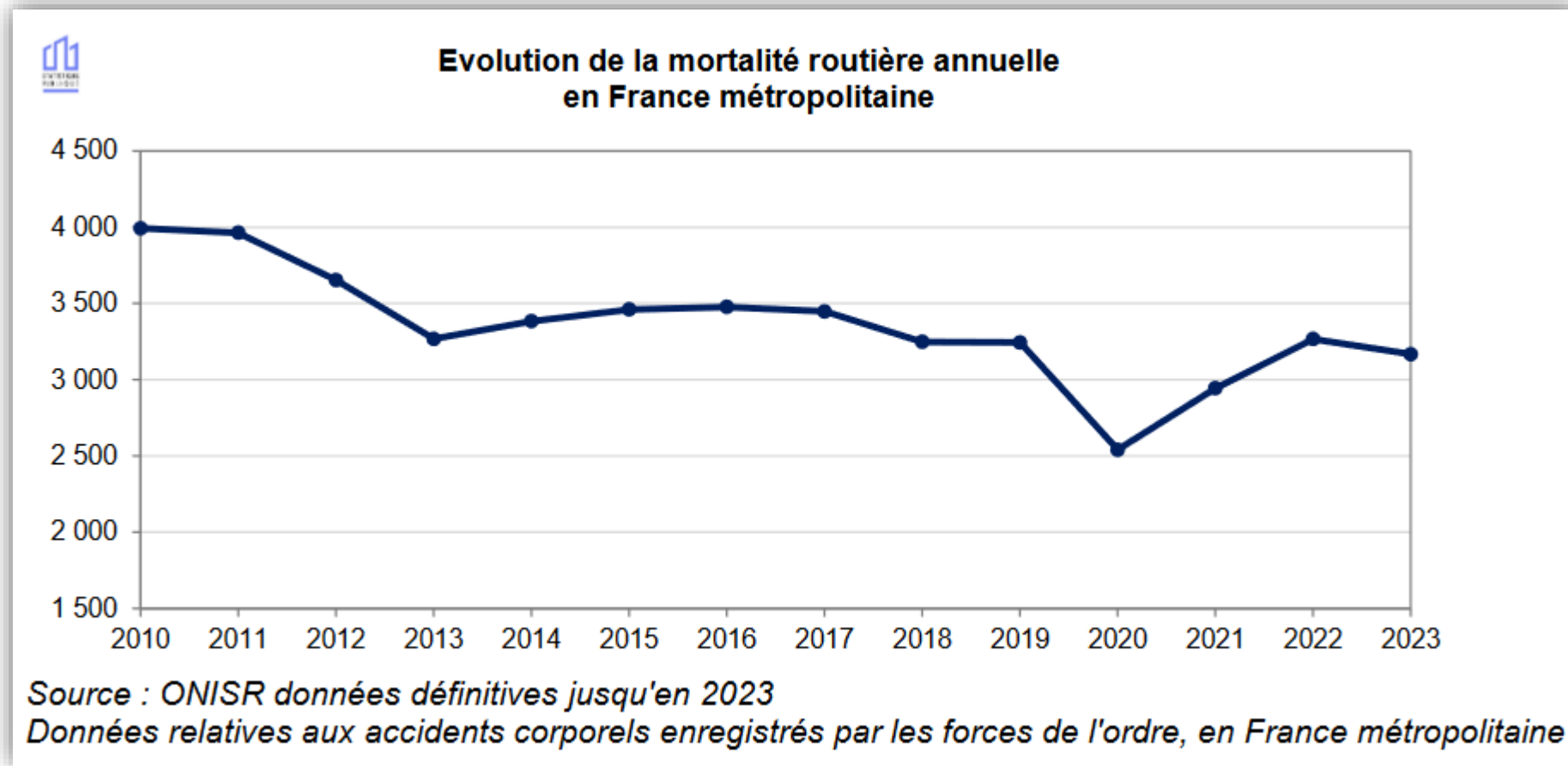
Actualités

- **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**

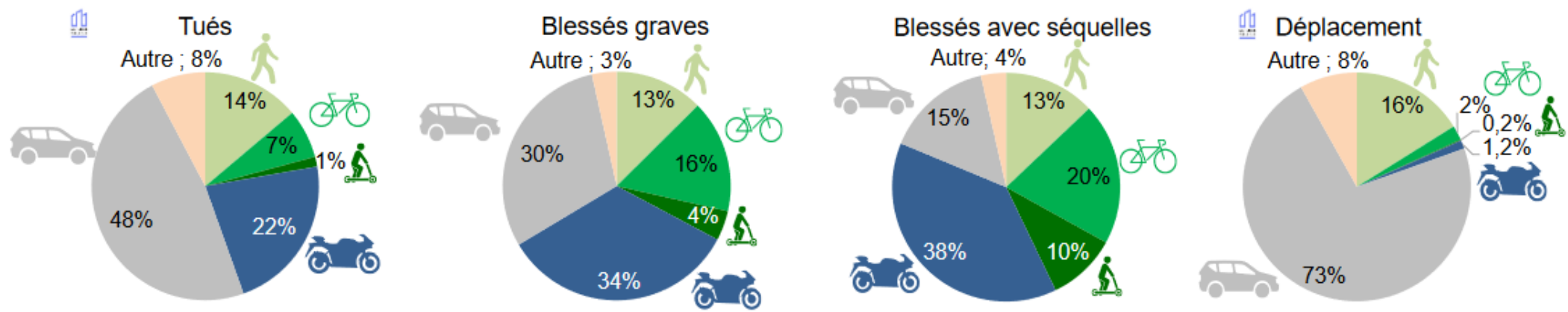


France métropolitaine 2023 – Résultats définitifs

- 3 167 tués (100 tués de moins qu'en 2022),
- 235 000 blessés dont 16 000 blessés graves.

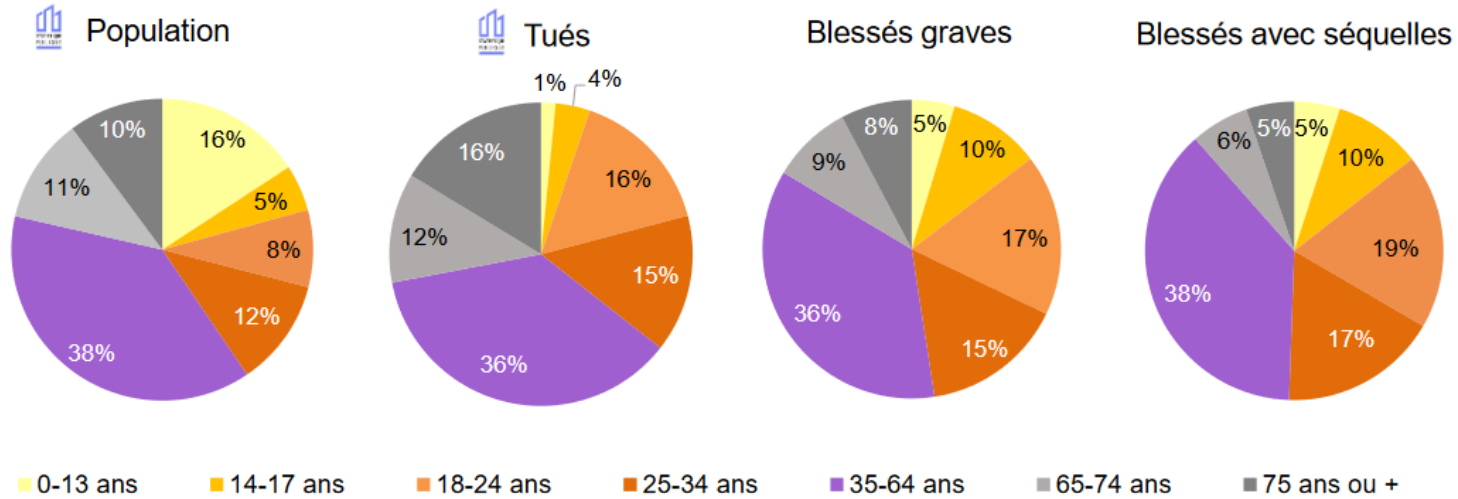


- Parmi les 3 167 tués : 1 512 en VT, 706 en 2RM, 439 piétons, 221 cyclistes
125 en VU, 45 en PL, 44 en EDPm, 23 en voiturette...

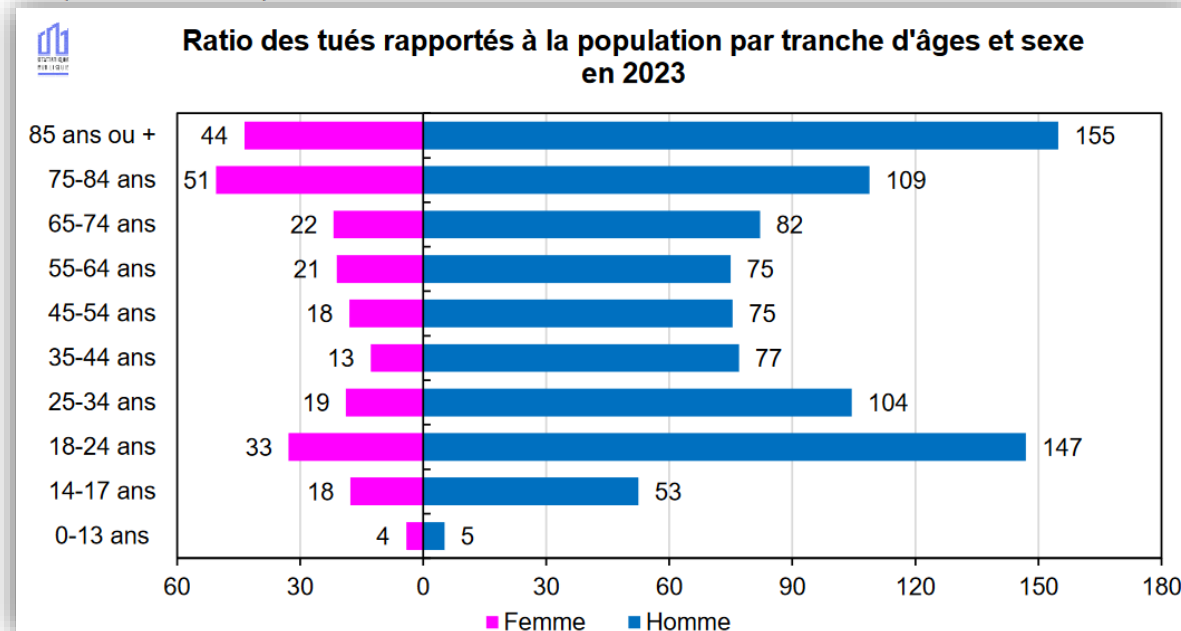


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023.
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône) ; SDES-Enquête Mobilités des Personnes 2019

France métropolitaine 2023 – selon l'âge et le sexe



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



3 167 décès et 235 000 blessés en France métropolitaine en 2023

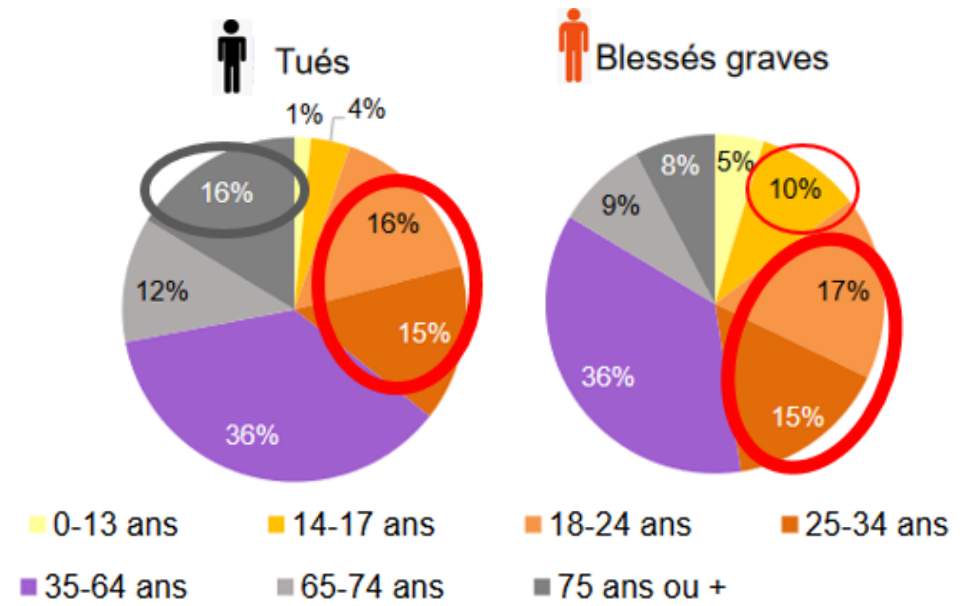
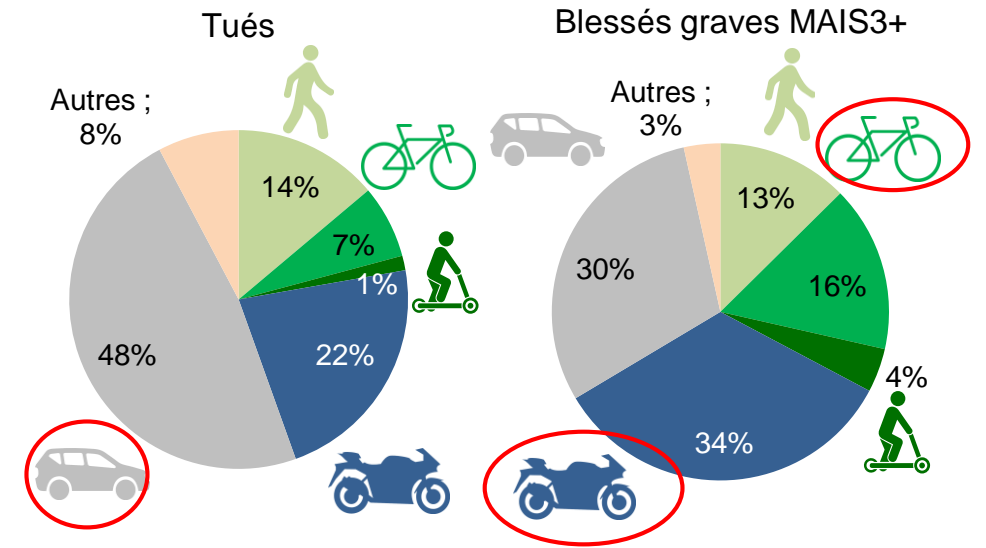
Estimation du nombre de blessés (extrapolation d'après les coefficients issus de la modélisation Registre du Rhône) :

- 16 000 blessés graves MAIS3+
- 219 000 blessés légers ou modérés MAIS 1-2

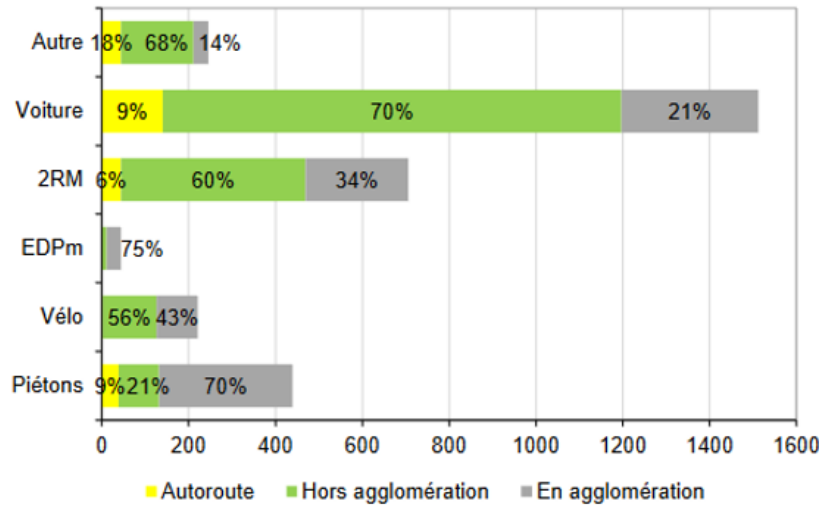
Objectif 2030 France/Europe

diviser par 2 :

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



3 167 tués, selon le réseau routier, en 2023

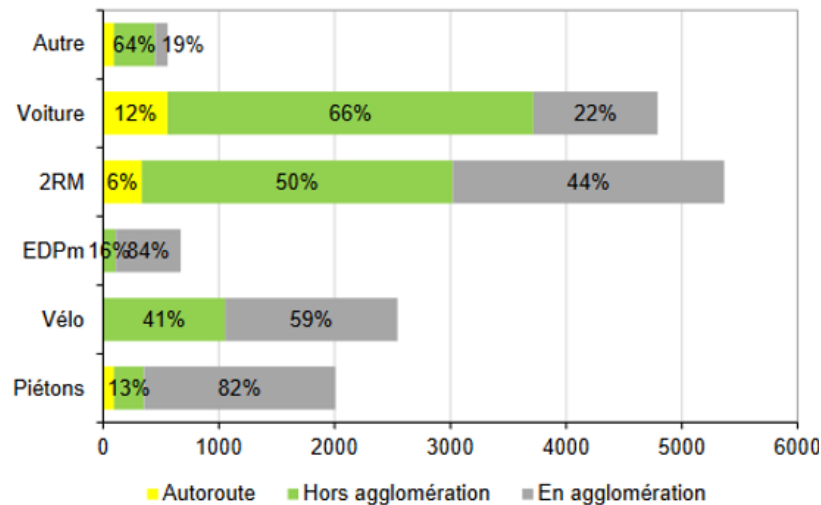


59% des tués le sont sur les routes hors agglomération, 32% en agglomération.

Les routes hors agglomération :

- **70 % des décès en VT**
- **60 % des décès en 2RM**
- **56 % des décès à vélo**
- 25 % des EDPm tués
- 21 % des piétons tués

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



Les voies en agglomération :



















- **70 % des piétons tués**
- 43% des décès à vélo
- 34% des décès en 2RM
- 21% des décès en voiture
- **82% des blessés graves à pied**
- **59% des blessés graves à vélo**
- 44 % des blessés graves en 2RM
- 22% des blessés graves en voiture



Agglo



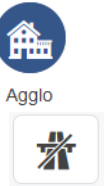
Nombre de personnes tuées en agglomération selon le mode de déplacement et l'utilisateur percuté


















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

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

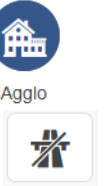
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

Personnes tuées sur les voies en agglomération selon leur mode de déplacement et l'antagoniste principal de l'accident en 2023

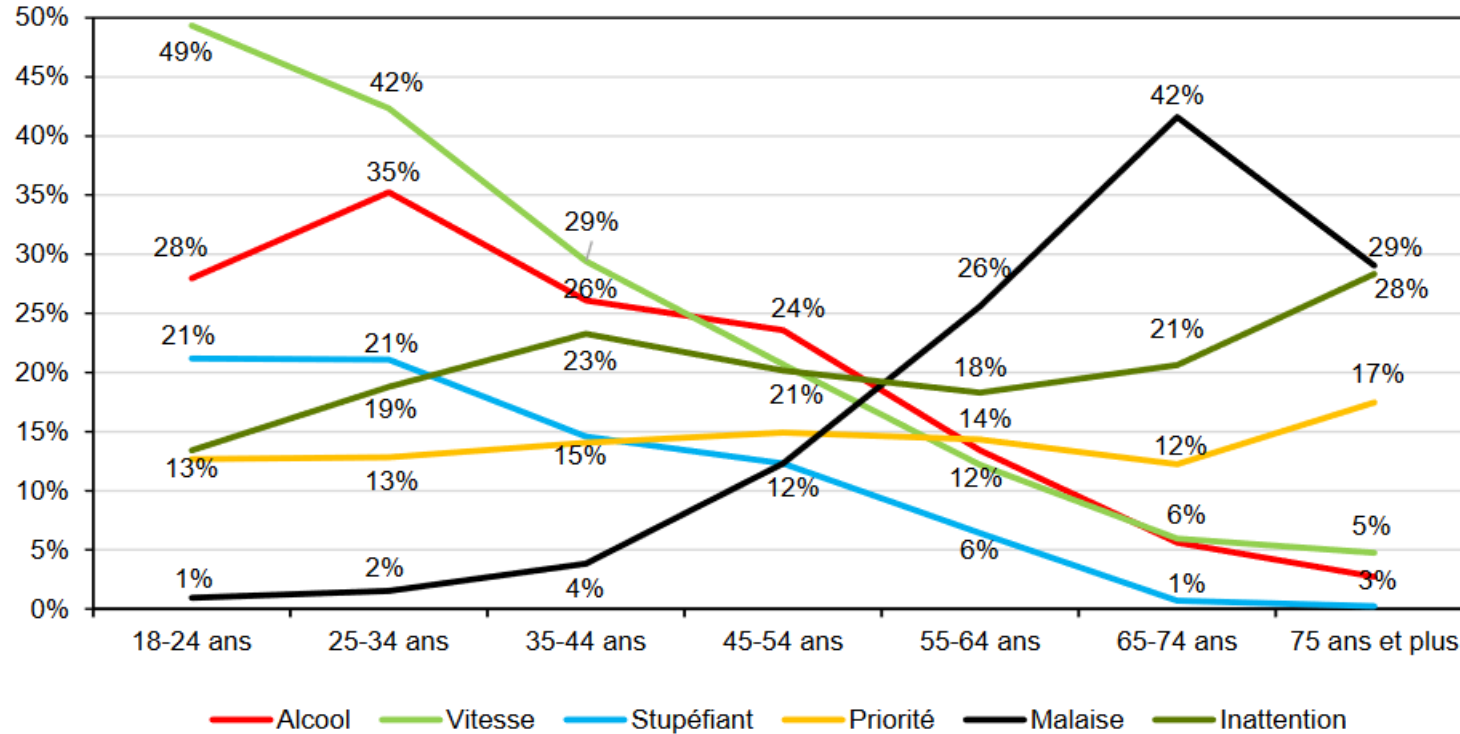


Tués	Dans une collision avec										Sans tiers	Total
									Autres	Ø		
	0	0	0	1	11	165	51	37	21	20	1	307
	0	0	0	0	1	38	4	9	2	5	36	95
	1	0	0	0	0	13	2	1	2	2	12	33
	0	0	0	2	0	10	2	4	0	0	21	39
	0	0	2	1	6	76	7	7	1	3	95	198
	2	0	0	0	0	41	5	13	3	14	237	315
	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	6	9
	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	5	6
	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Autres	0	0	0	0	1	3	1	0	0	0	13	18
Total	3	0	2	4	19	351	72	71	29	44	426	1021

Lecture : 165 piétons ont été tués sur les voies en agglomération dans un accident où l'antagoniste principal (véhicule le plus lourd de l'accident) était un VT.



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

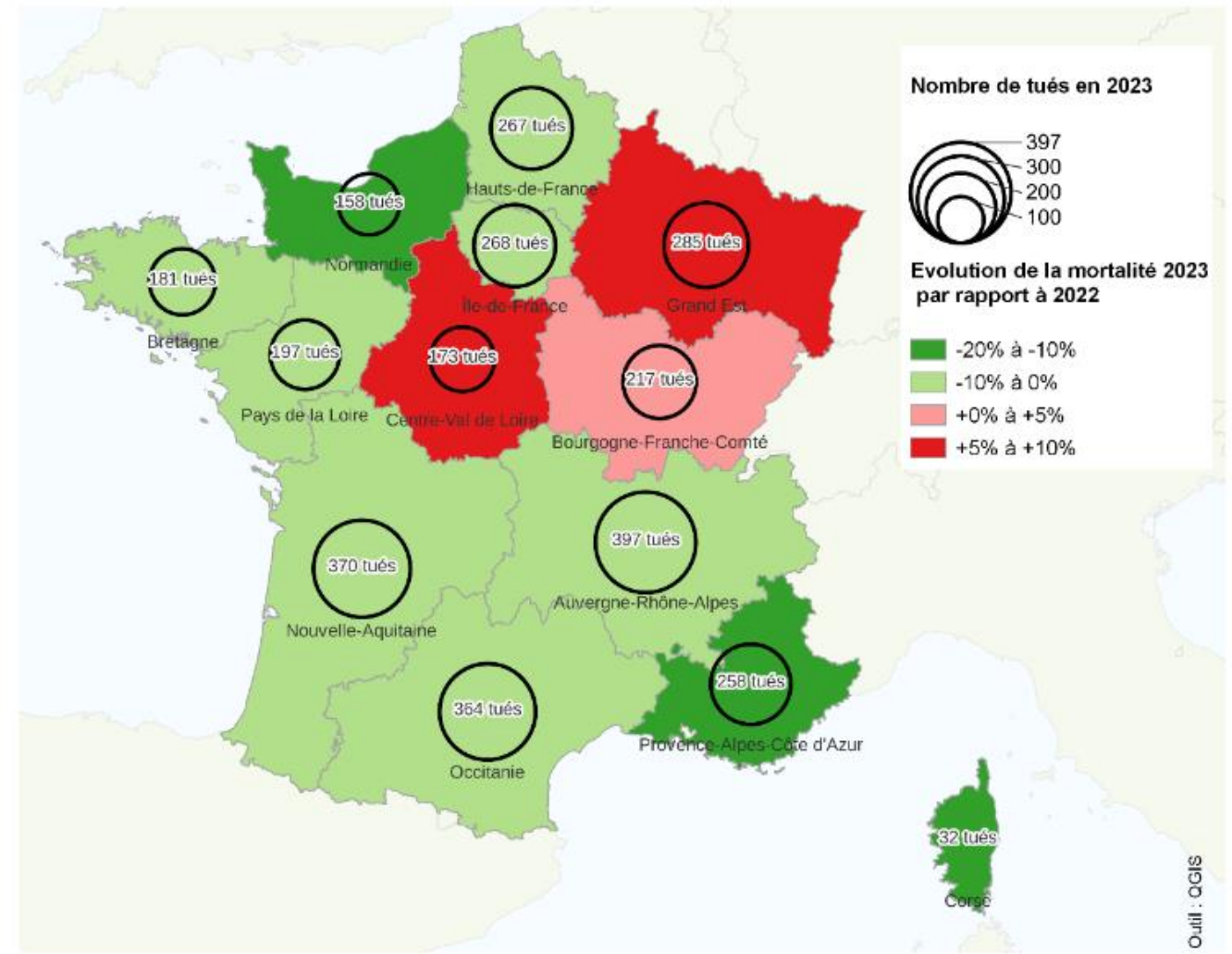


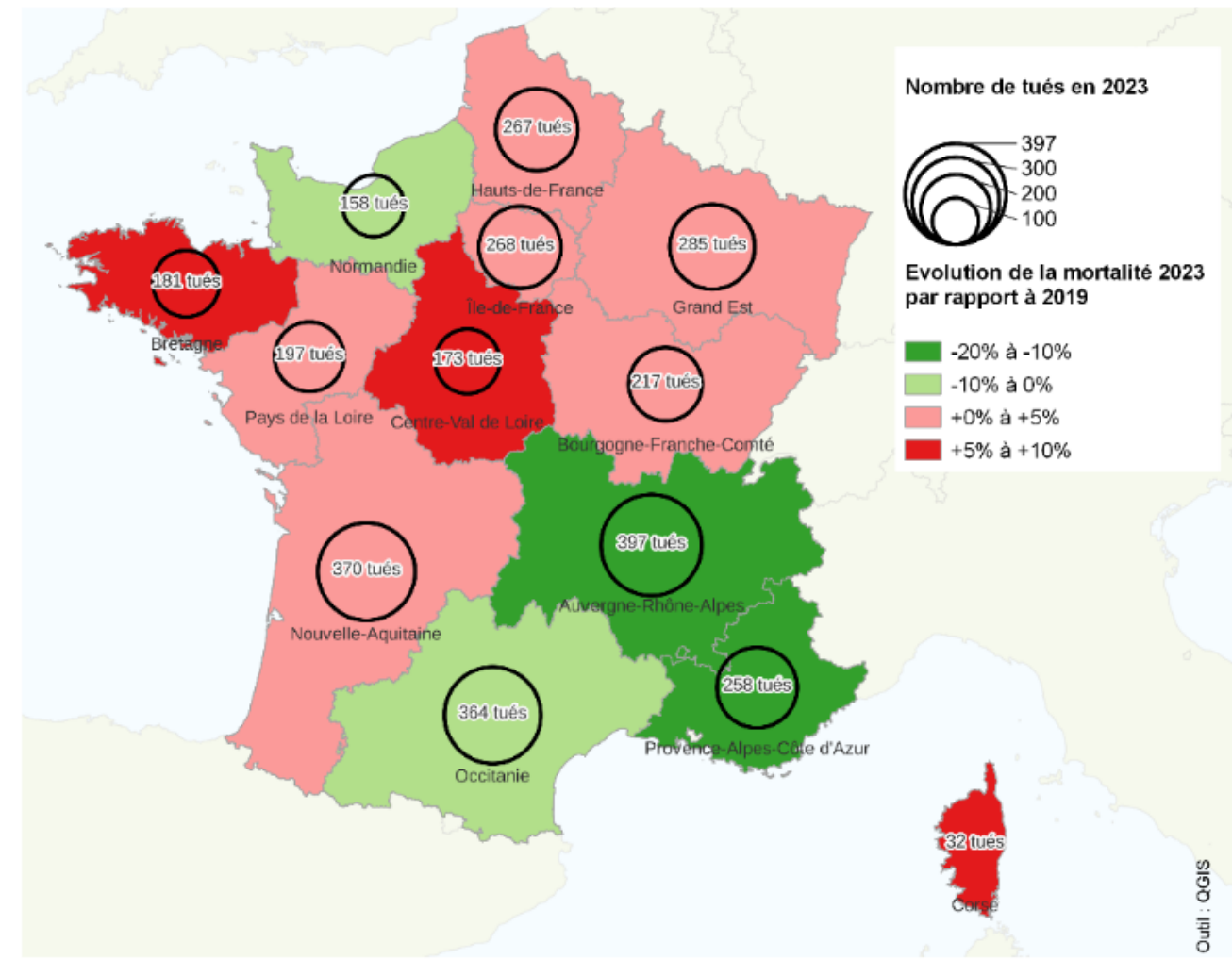
En agglomération, la vitesse et l'alcool restent les premiers facteurs (respectivement 26 % et 20 %), facteurs dont la présence baisse avec l'âge. L'inattention, plus spécifique aux déplacements en agglomération, concerne 20 % des présumés responsables, et même 26 % des présumés responsables de 35-44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

Le facteur vitesse excessive ou inadaptée est présent sur toutes les types de route en proportions similaires, sauf pour les autoroutes où il est un peu moins représenté du fait que les vitesses autorisées sont plus élevées qu'ailleurs

Facteurs des PR d'AM selon la catégorie de route principale de l'accident	Autoroute	Route Nationale	Route Départementale	Route Métropolitaine	Voie communale	Total
Alcool	18%	27%	24%	24%	23%	24%
Vitesse	24%	30%	31%	28%	29%	29%
Stupéfiants	13%	19%	12%	16%	13%	13%
Priorité	1%	7%	9%	10%	12%	9%
Téléphone et distracteur	2%	1%	1%	2%	1%	1%
Malaise	8%	6%	10%	8%	13%	10%
Somnolence - fatigue	9%	7%	4%	1%	1%	4%
Inattention	13%	12%	11%	14%	17%	13%
Contre Sens	4%	7%	4%	4%	2%	4%
Dépassement dangereux	2%	7%	7%	7%	4%	6%
Changement de file	4%	5%	5%	5%	2%	4%
Non respect distances	6%	2%	1%	1%	1%	2%
Médicaments	1%	0%	1%	1%	1%	1%
Infirmité	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Suicide	0%	0%	0%	1%	0%	0%
Eblouissement	1%	1%	3%	4%	3%	2%
Autre cause	15%	7%	7%	11%	10%	9%

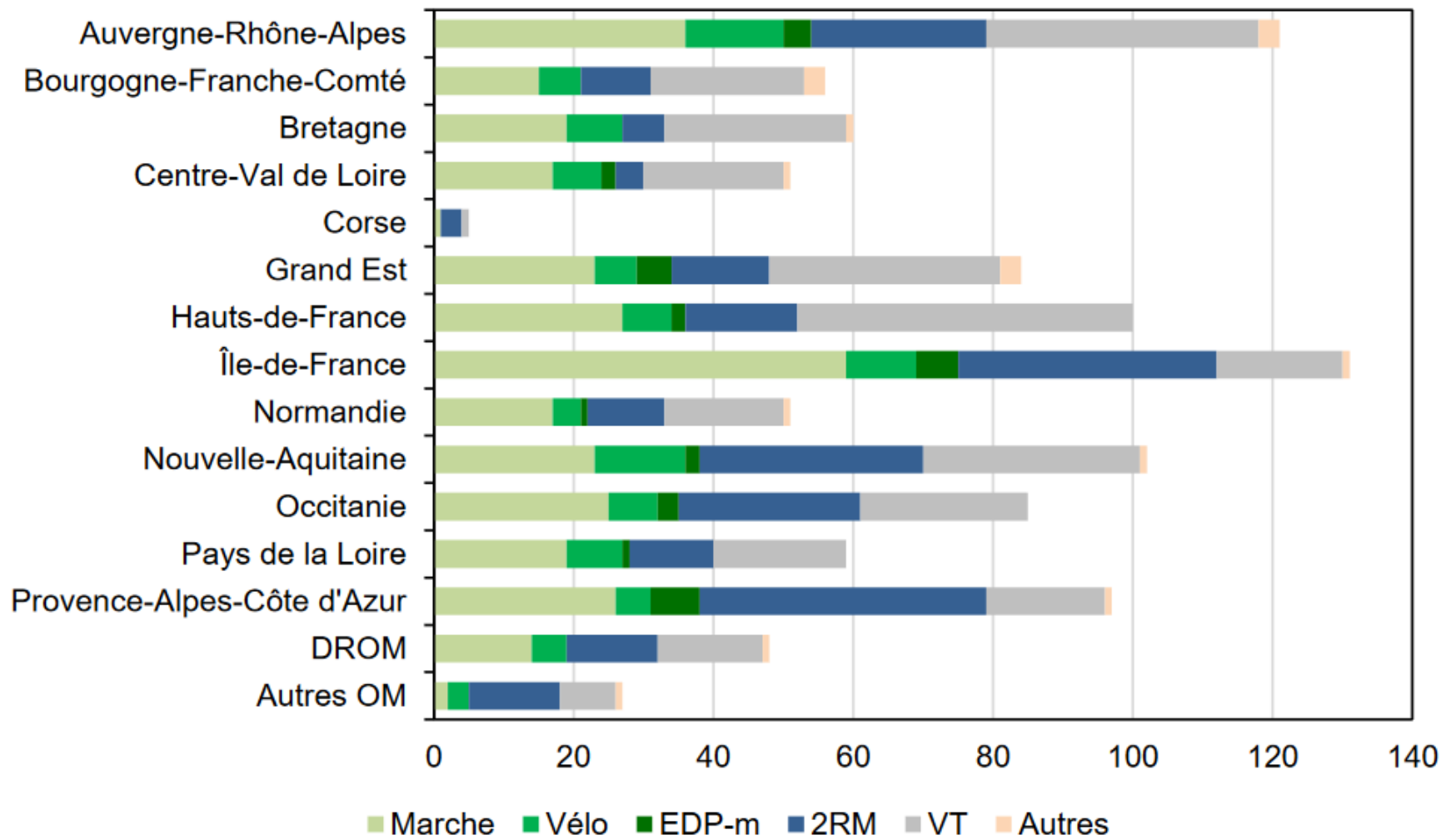
Bilan 2023 – territoires





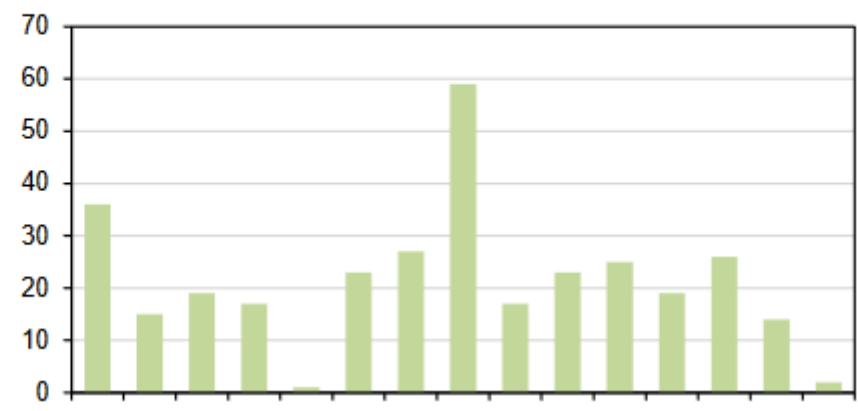


Mortalité sur le réseau routier en agglomération selon les régions en 2023

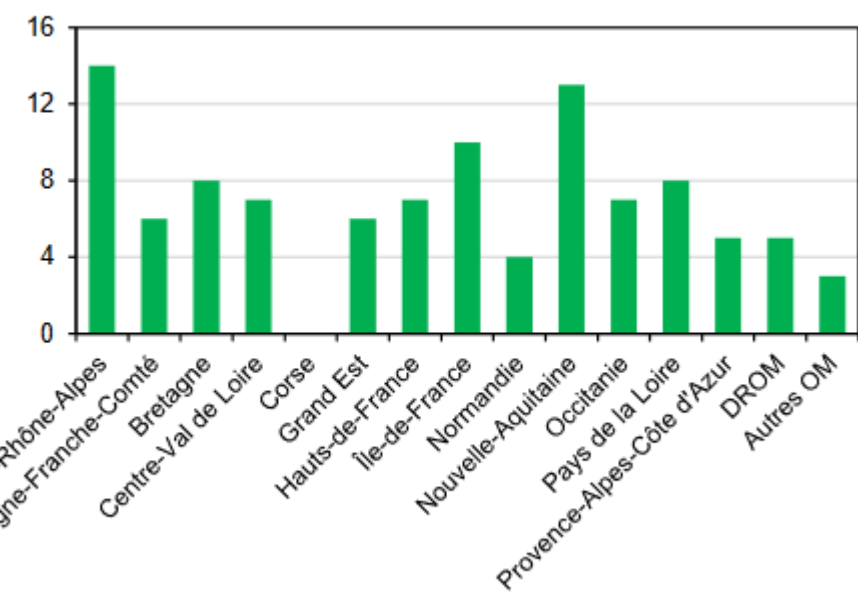




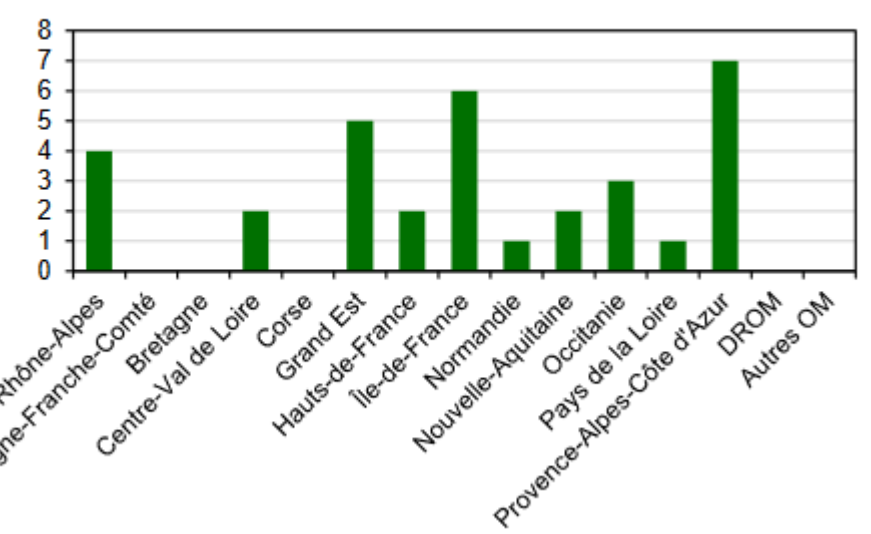
Mortalité piétonne en agglomération en 2023



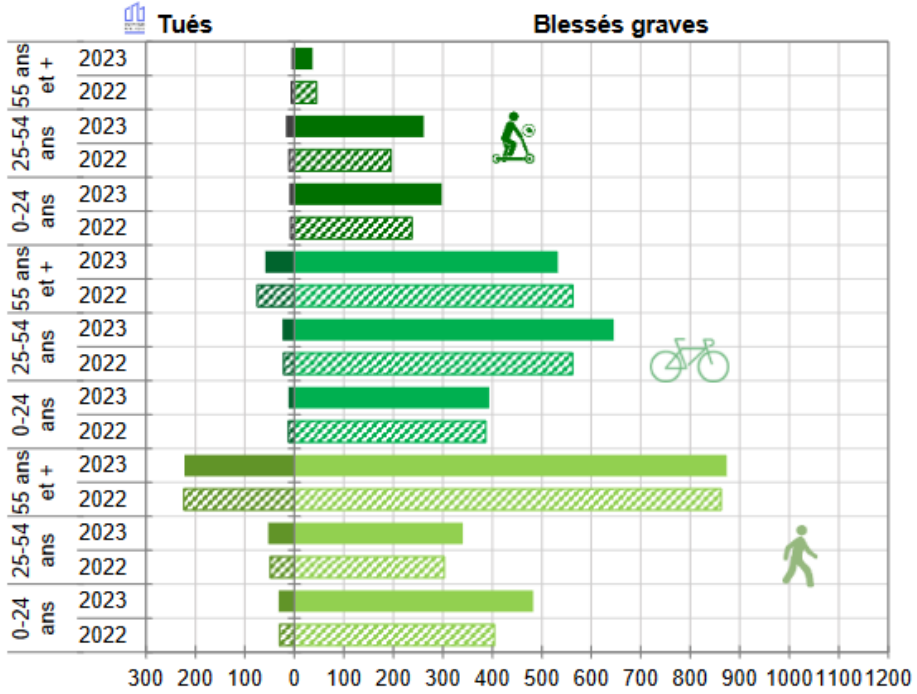
Mortalité à vélo en agglomération en 2023



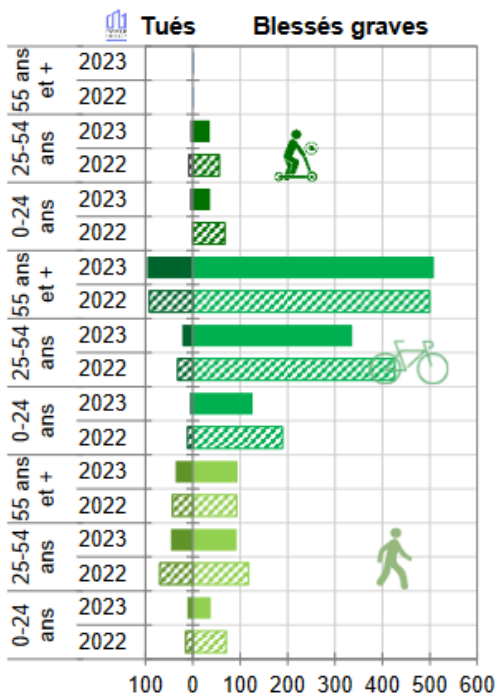
Mortalité en EDPm en agglomération en 2023



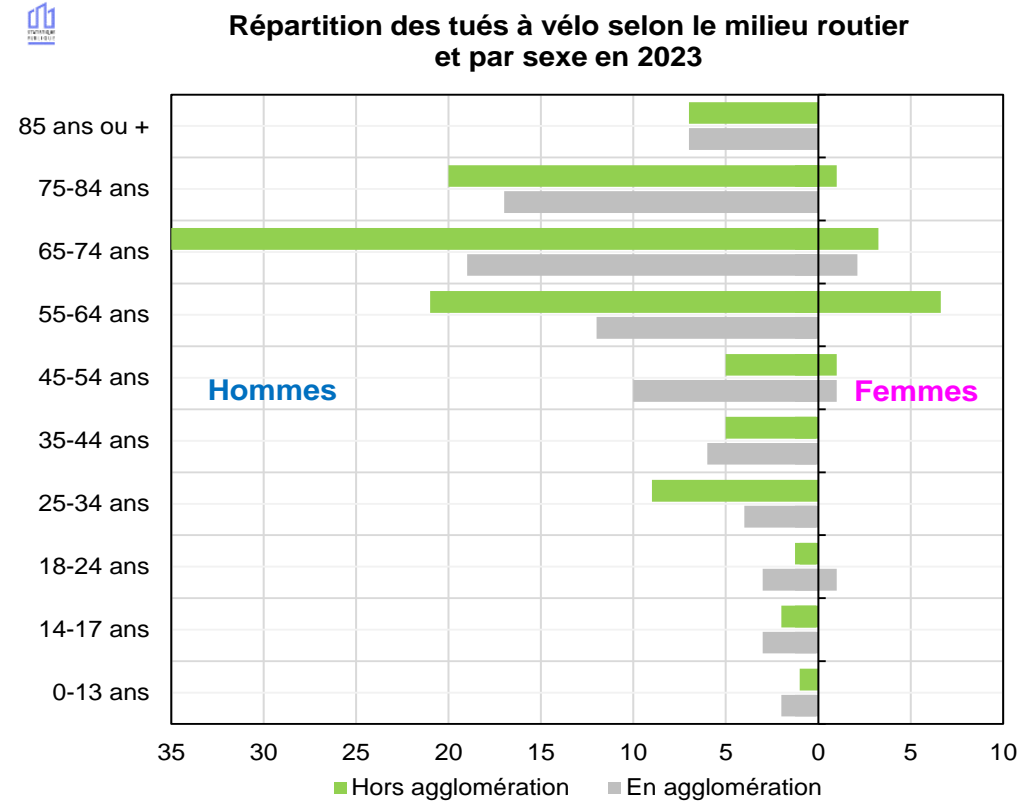
En agglomération



Hors agglomération

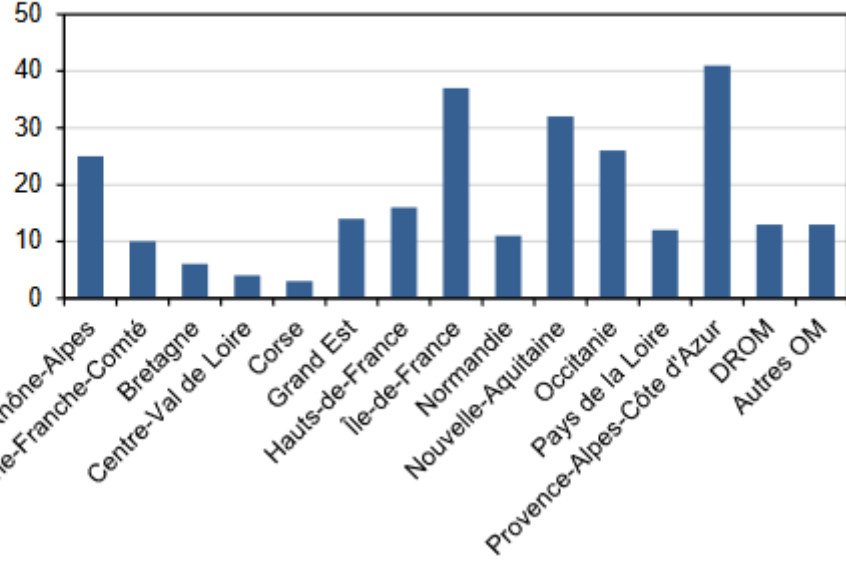


Répartition des tués à vélo selon le milieu routier et par sexe en 2023

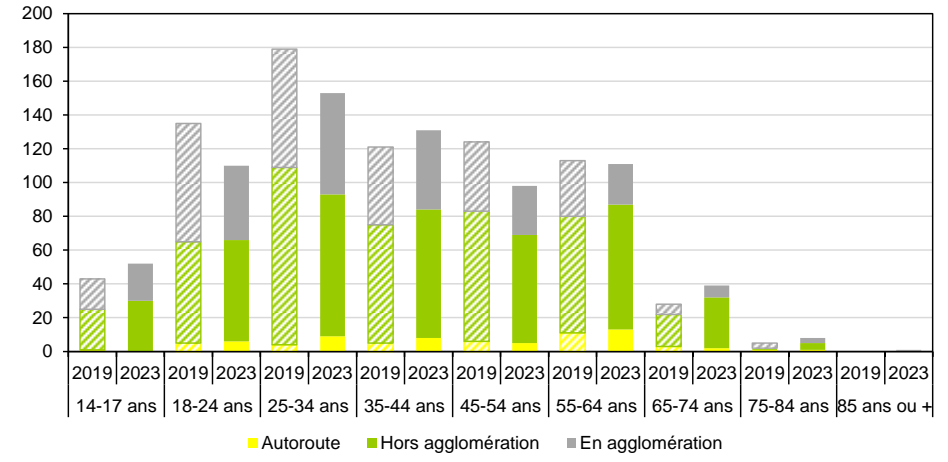




Mortalité en 2RM en agglomération en 2023

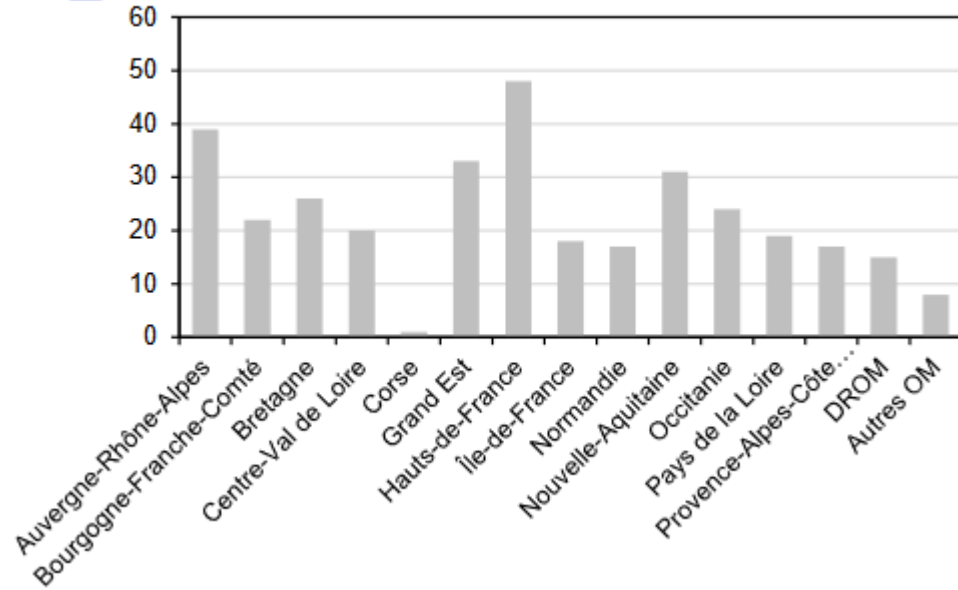


Répartition du nombre de tués en 2RM selon le milieu routier par tranche d'âge en 2019 et 2023

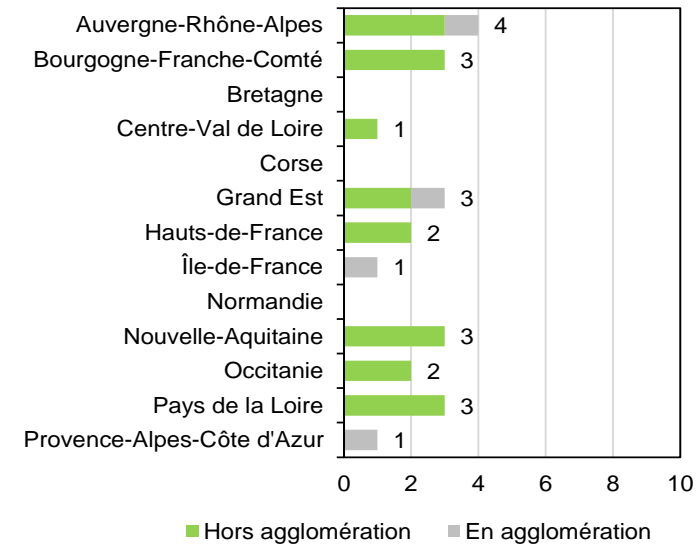




Mortalité en VT en agglomération en 2023



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

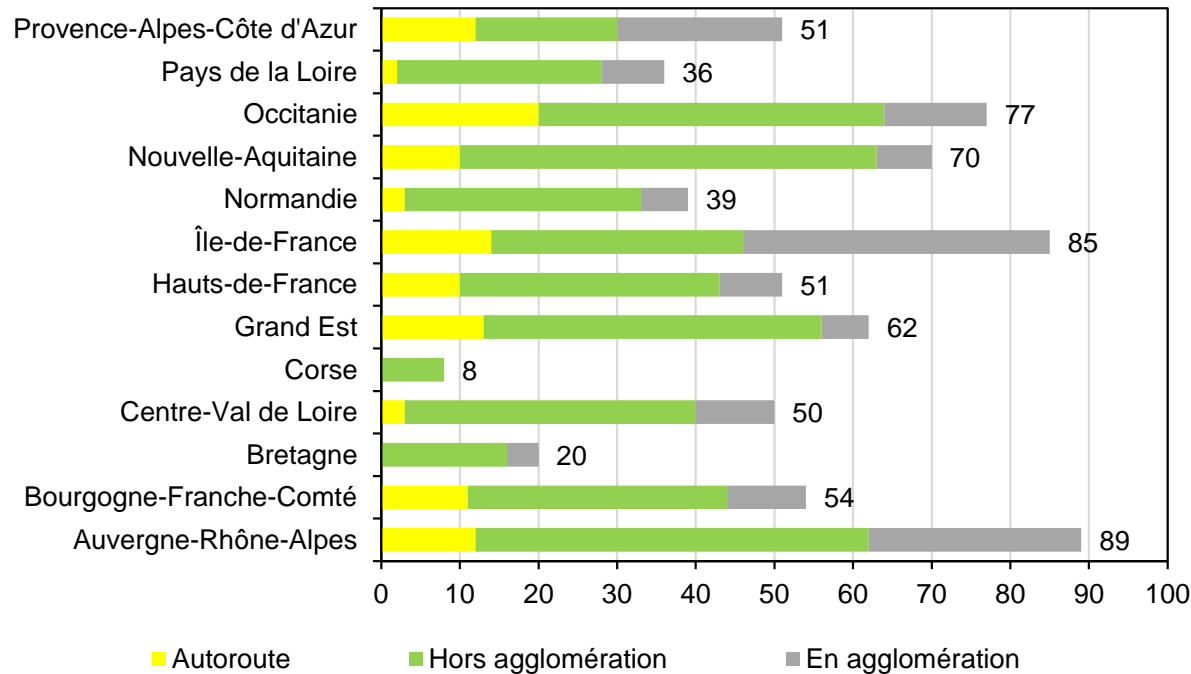


688 décès en 2023 dans les accidents impliquant un **VU** ou un **PL**, soit **22 % de la mortalité routière**.

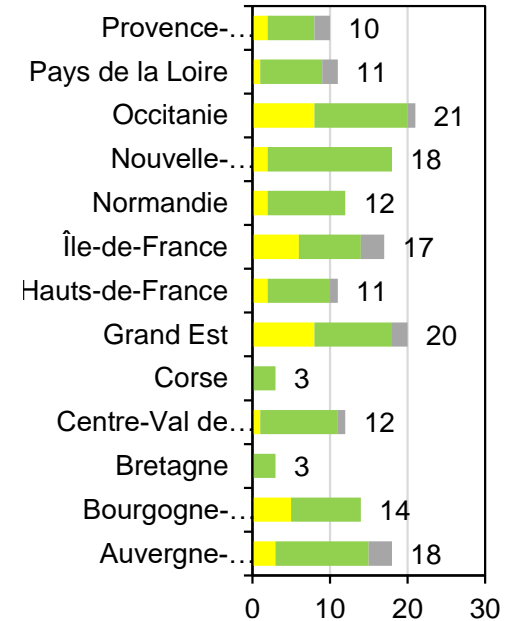
Parmi ces tués, **170** étaient dans un **VU** ou un **PL** dont 68 % sur les routes hors agglomération.



Nombre de tués dans un accident impliquant un VU ou PL selon le milieu routier par région en 2023



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

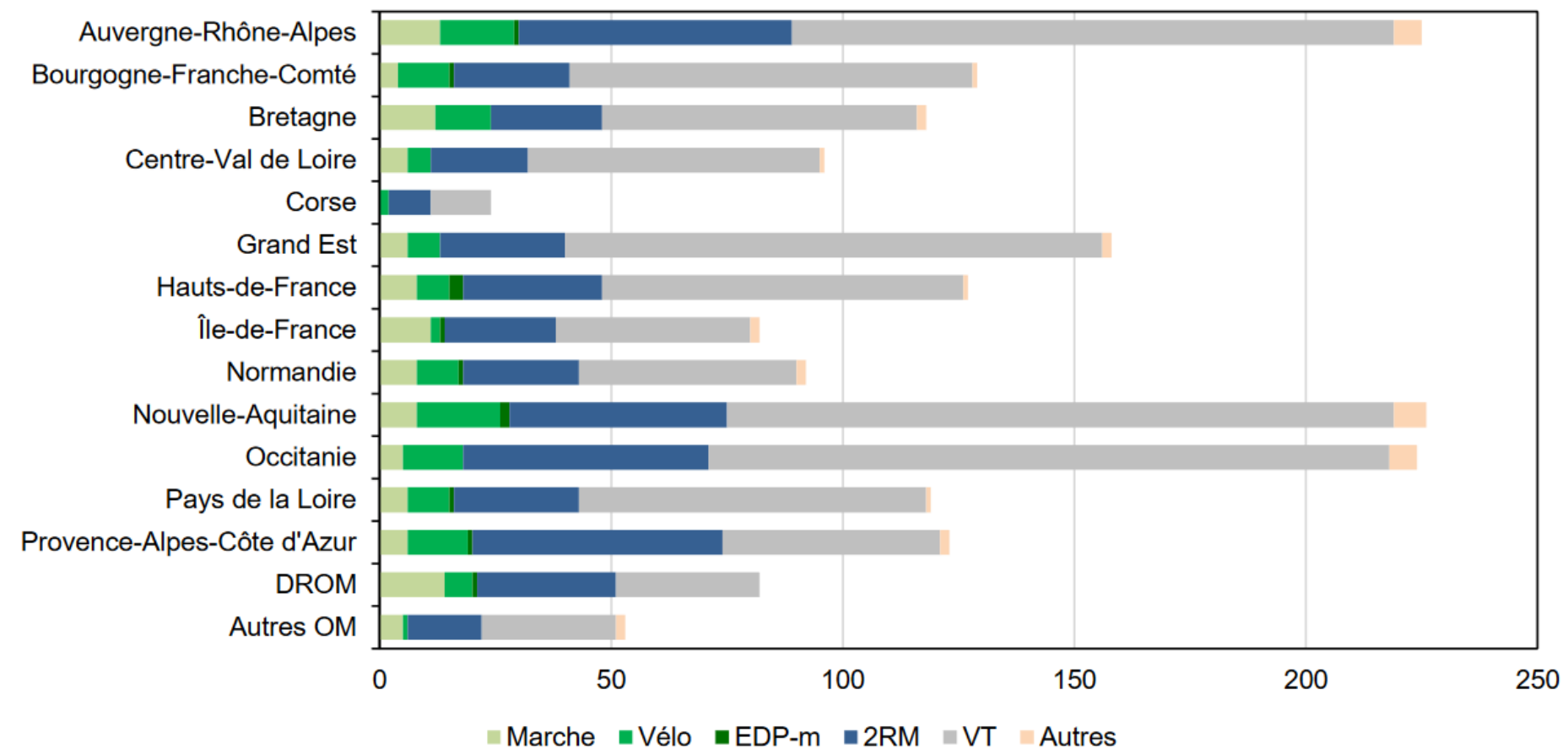


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023

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

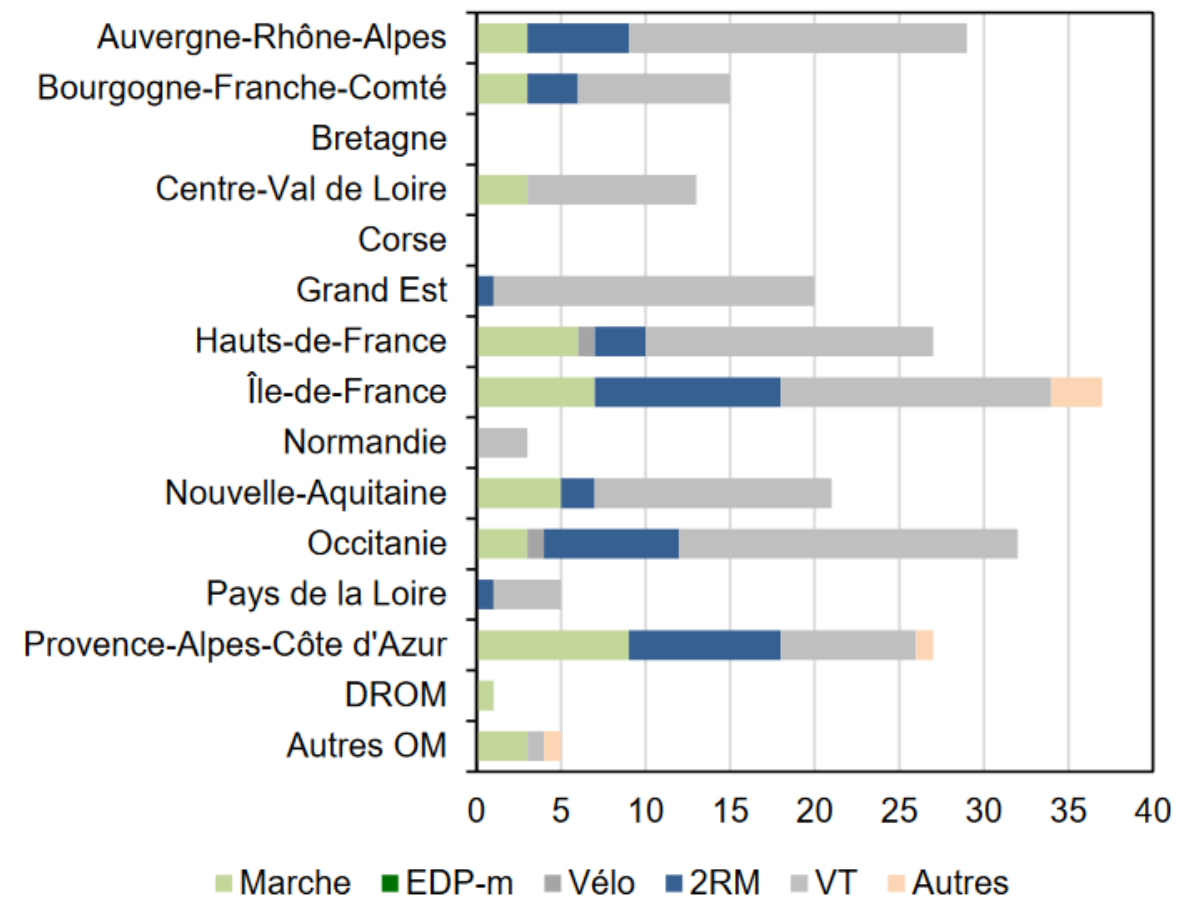


Mortalité sur le réseau routier hors agglomération selon les régions en 2023





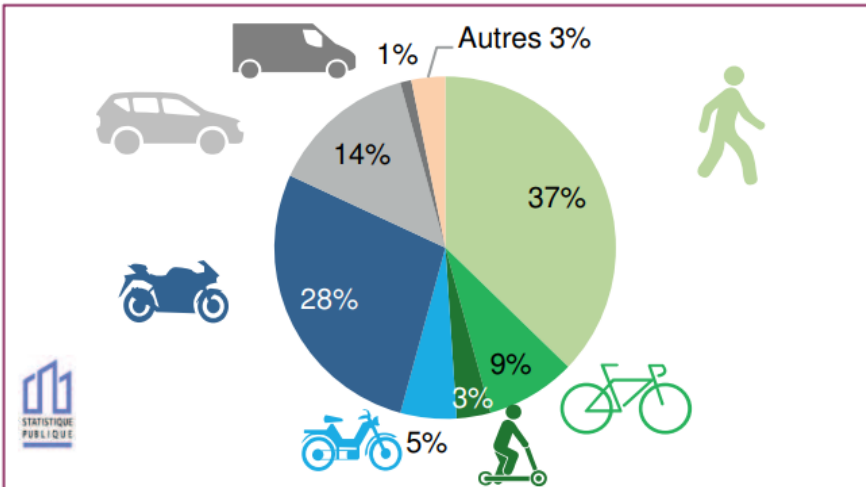
Mortalité sur autoroute selon les régions de France en 2023



Bilan 2023 (p 47-50)

Territoire de la métropole du Grand Paris

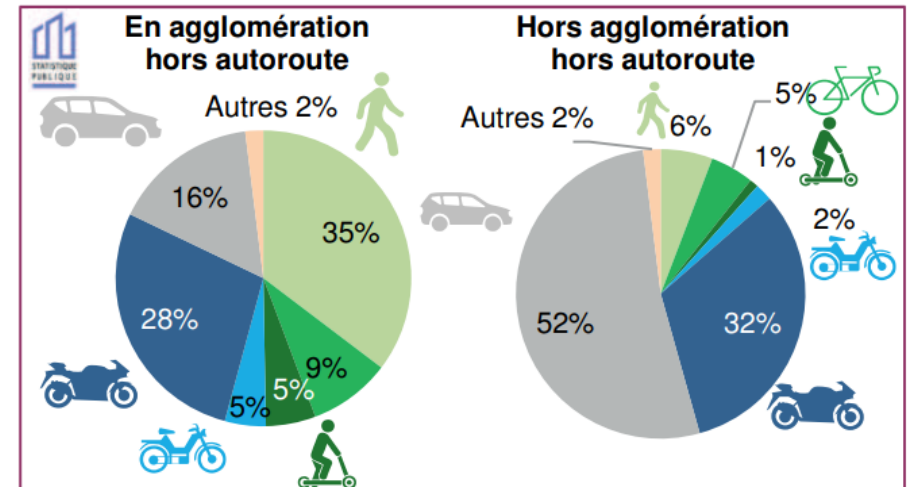
Répartition des personnes tuées en 2023, selon leur mode de déplacement, sur le territoire de la MGP



Tués	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	Autres	Total
Grand Paris	35	8	3	5	26	13	4	94

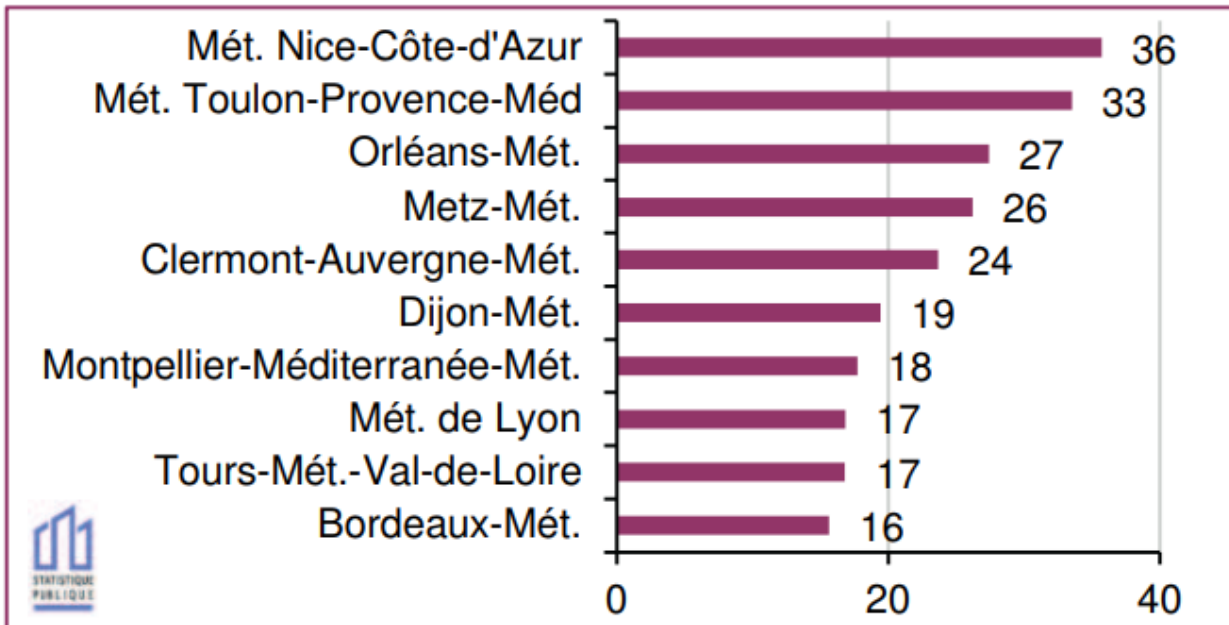
Territoire des 21 métropoles

Répartition des personnes tuées en 2023 selon le mode de déplacement et le milieu



Tués	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	Autres	Total
En agglo	71	18	11	9	56	32	4	201
Hors agglo	6	5	1	2	33	54	2	104

Liste des 10 métropoles urbaines avec le plus de tués/Mhab en agglomération en 2023



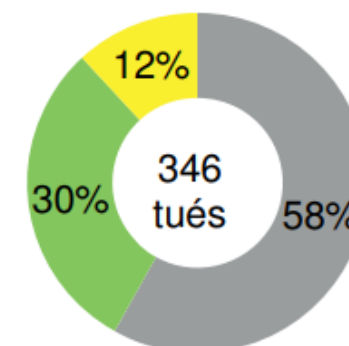
Source : BAAC 2023, INSEE population 2021

Evolution de la mortalité en métropoles urbaines

2023	2022	2019	Évol. 2019-2023	Évol. 2022-2023
346	387	382	- 9,4 %	- 10,6 %
Evolution moyenne annuelle*		2019 à 2022	2010 à 2019	
Tués métropoles urbaines		- 2,4 %	- 0,9 %	
Tués hors métropoles urbaines		- 0,4 %	- 2,4 %	
Tous tués		- 0,6 %	- 2,3 %	

*Lecture : Entre 2010 et 2019, le nombre de tués dans les métropoles baisse de - 0,9 % par an.

Répartition des personnes tuées selon le milieu sur le territoire des métropoles urbaines en 2023



■ En agglomération ■ Hors agglomération ■ Autoroute

Bilan 2023 – quelques focus

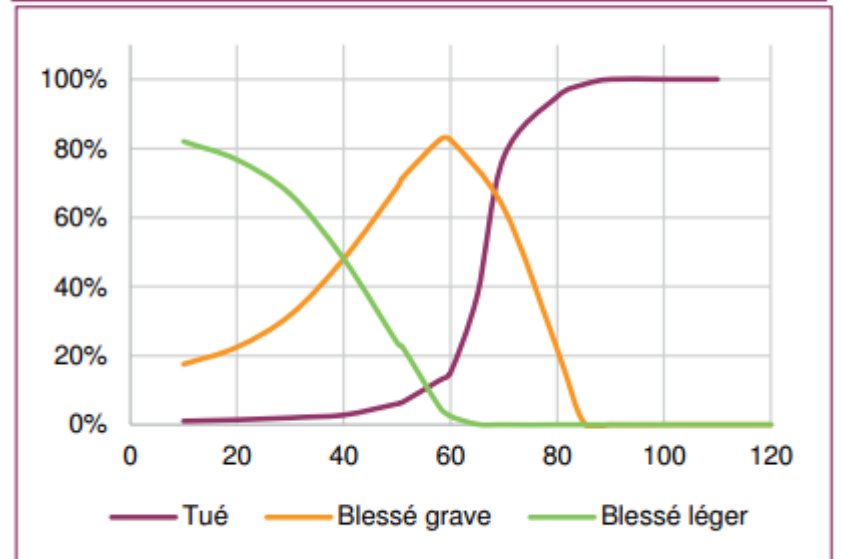
Un parangonnage d'études internationales réalisé par l'Université d'Athènes analyse les retombées de l'abaissement de la VMA à 30 km/h en ville

Tableau de synthèse des évolutions observées après l'abaissement de la VMA à 30 km/h

	Intervalle	Moyenne
Accidents	- [9 ; 46] %	- 23 %
Nombre de tués	- [23 ; 63] %	- 37 %
Nombre de blessés	- [20 ; 72] %	- 38 %
Emissions	- [8 ; 29] %	- 18 %
Nuisances sonores	- [1,7 ; 3] dB	- 2,5 dB
Consommation de carburant	- [3,4 ; 11] %	- 7 %
Congestion trafic	[-9 ; +5] %	- 2 %

Source : G. Yannis, E. Michelaraki (2024)

Risque d'être tué, blessé grave ou blessé léger pour un cycliste en fonction de la vitesse en km/h du véhicule qui le percute

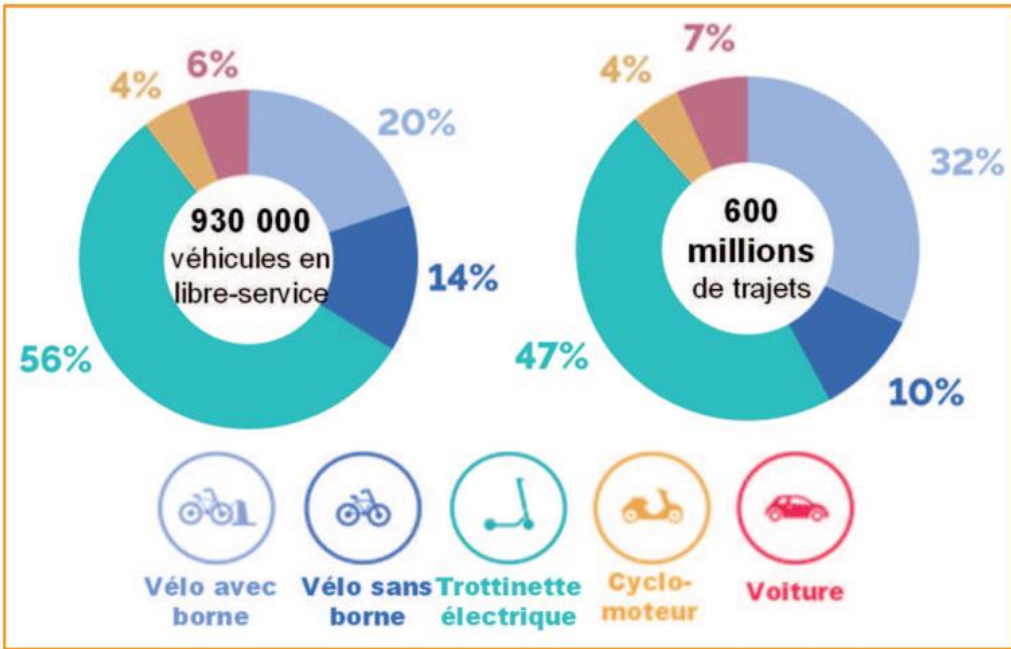


Source : Graphique adapté de l'étude de H. Chajmowicz, J. Saadé & S. Cuny (2019)

Bilan 2023 (p 98)

Europe

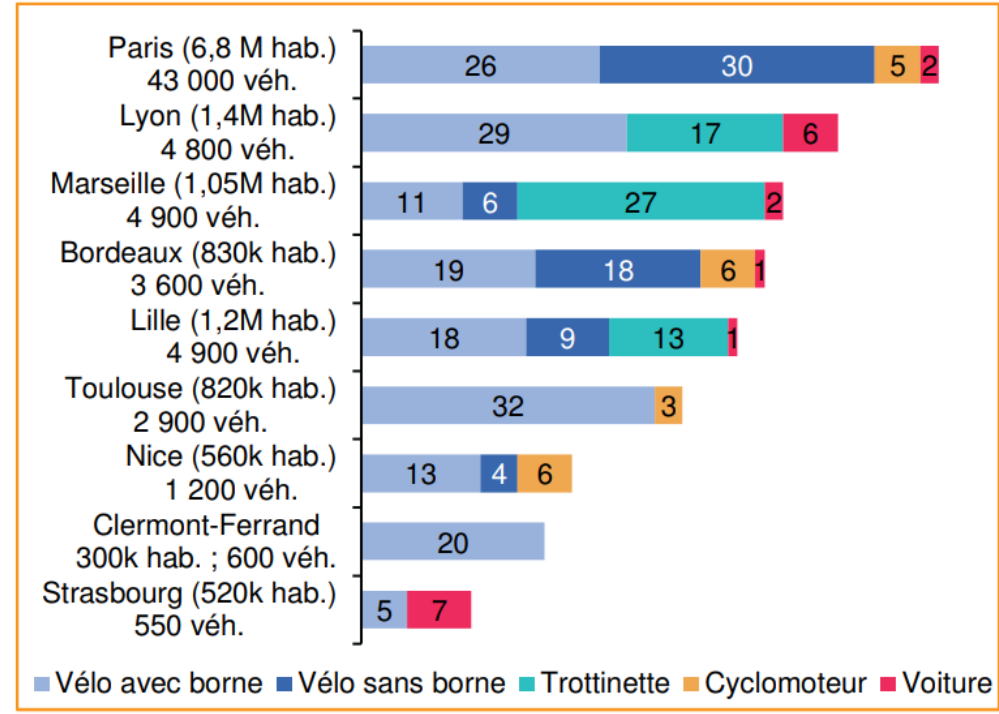
L'utilisation des véhicules en libre-service (free-floating) en Europe en 2023



Source : Baromètre annuel 2023 des mobilités partagées, Fluctuo

France

Nombre de véhicules en libre-service pour 10 000 habitants dans les 9 villes de France du baromètre Fluctuo 2023



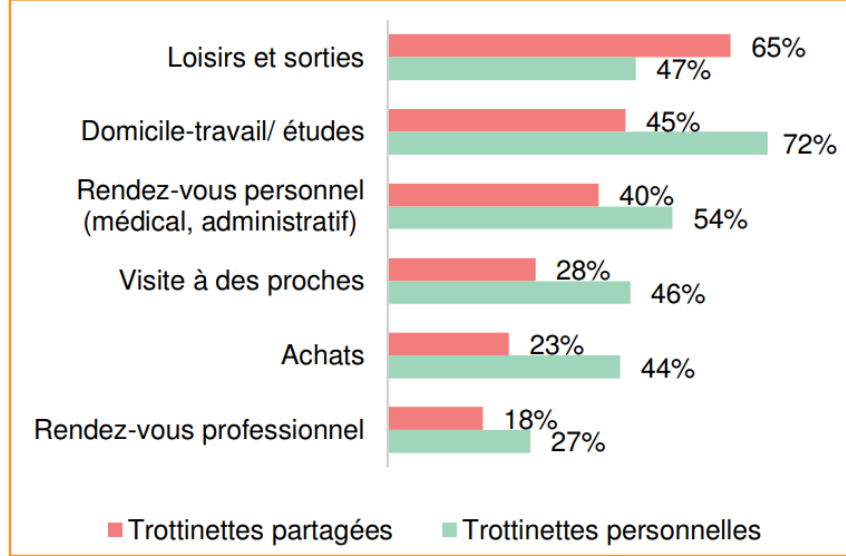
Source : Baromètre annuel 2023 des mobilités partagées, Fluctuo

D’après l’enquête nationale 2023 sur les utilisateurs et usages des trottinettes électriques réalisée par 6t :

- 63 % des usagers français de trottinettes utilisent des trottinettes en libre-service,
- 35 % sont personnelles
- 2 % ont recours à la location longue durée

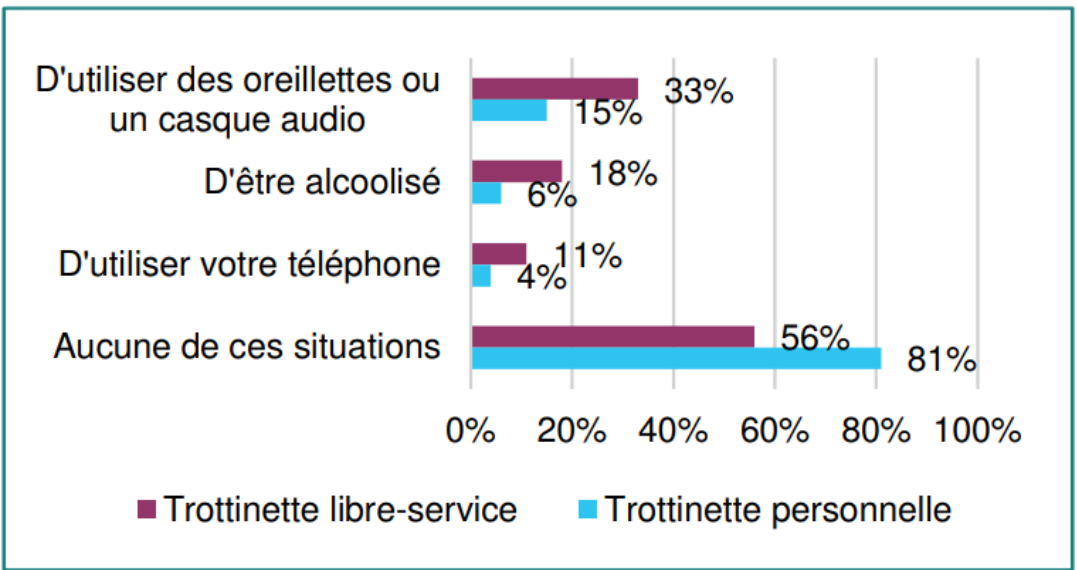
Bilan 2023 (p 98 et 167)

Principaux motifs de déplacement en trottinette partagée vs trottinette personnelle (multi-choix)



Source : Les usages et usagers des trottinettes électriques 2023 en France, 6t (2024)

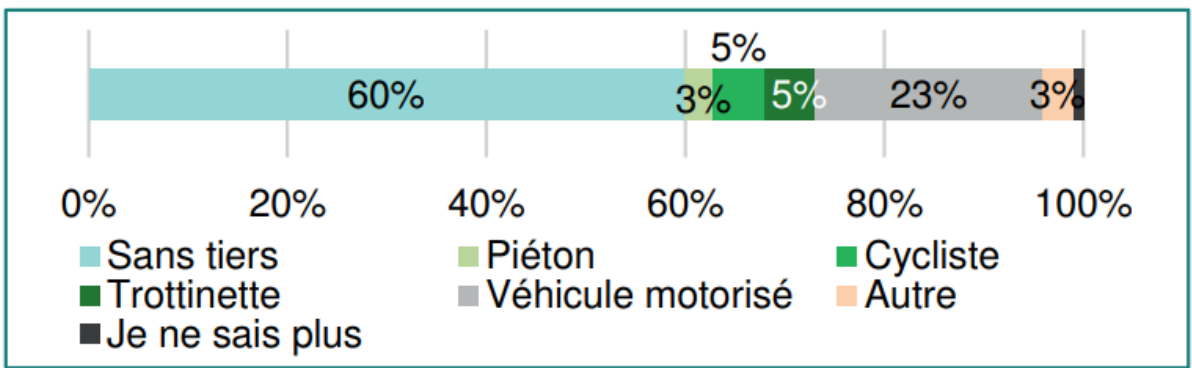
Lorsque vous circulez avec une trottinette électrique, vous arrive-t-il... ?



D'après l'enquête nationale 2023 sur les utilisateurs et usages des trottinettes électriques réalisée par 6t, les caractéristiques de leur dernier accident étaient :

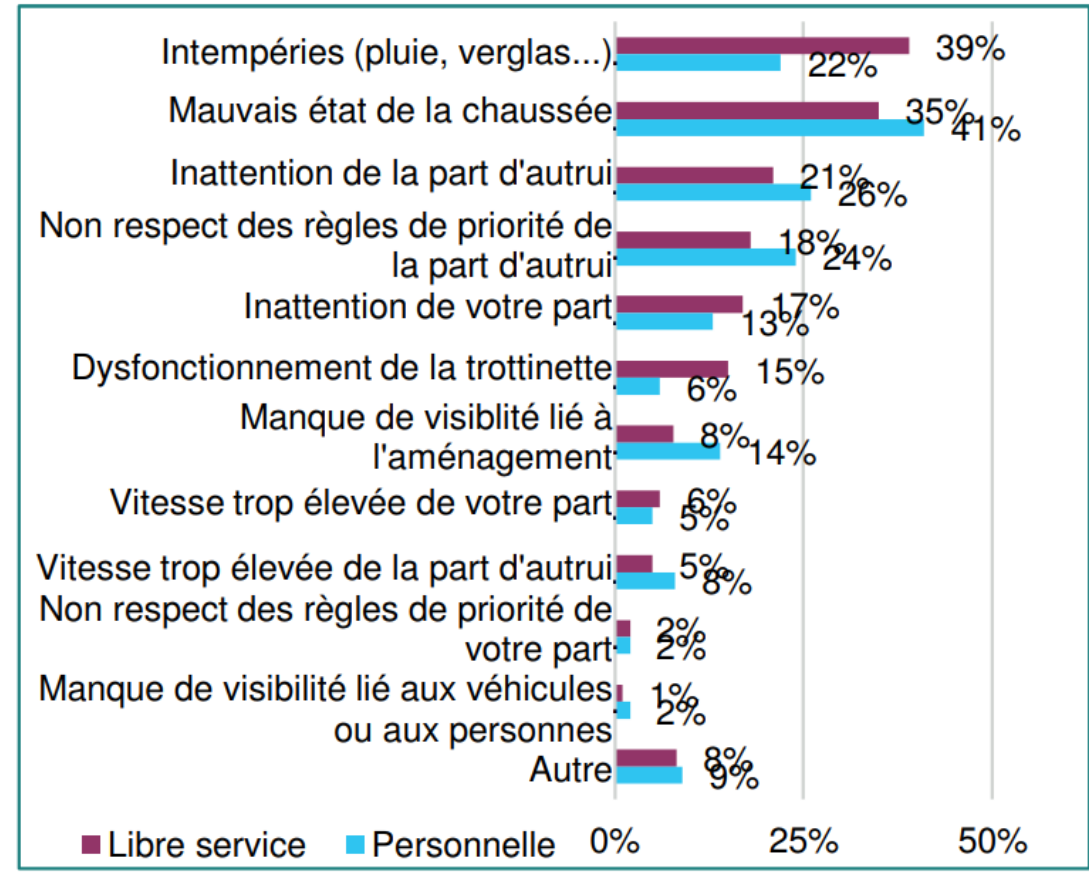
- Dans 60% des cas un accident sans tiers
- Dans 3% des cas un accident avec un piéton.

Antagoniste lors de votre dernier accident en trottinette électrique



Bilan 2023 (p 167)

Les facteurs causaux de votre dernier accident en trottinette électrique



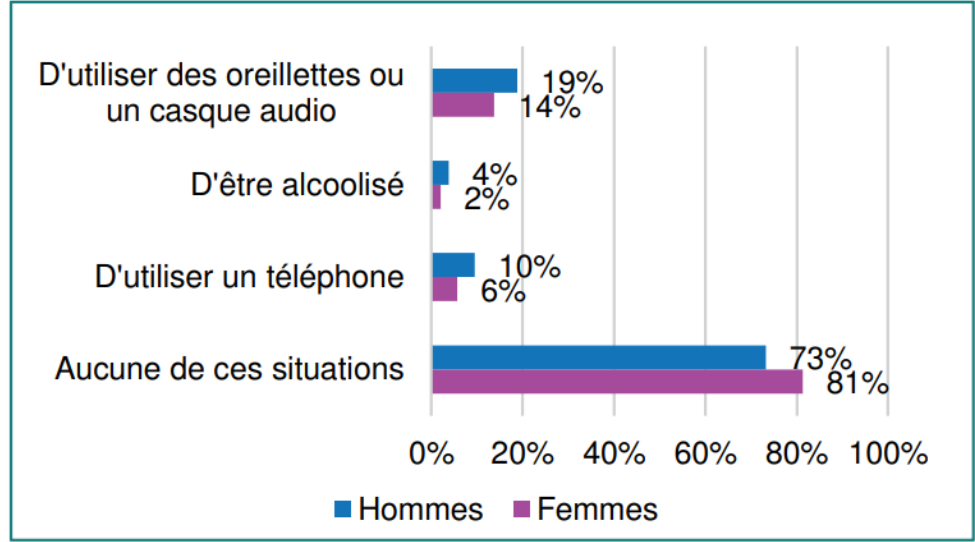
D’après l’enquête nationale 2023 sur les mobilités, par CSA pour la Mission Vélo et Marche et la DSR (12 000 répondants sur 2 vagues).

Bilan 2023 (p 166)

Cyclistes réguliers : 58 % déclarent porter toujours ou souvent le casque et 27 % ne jamais le porter.

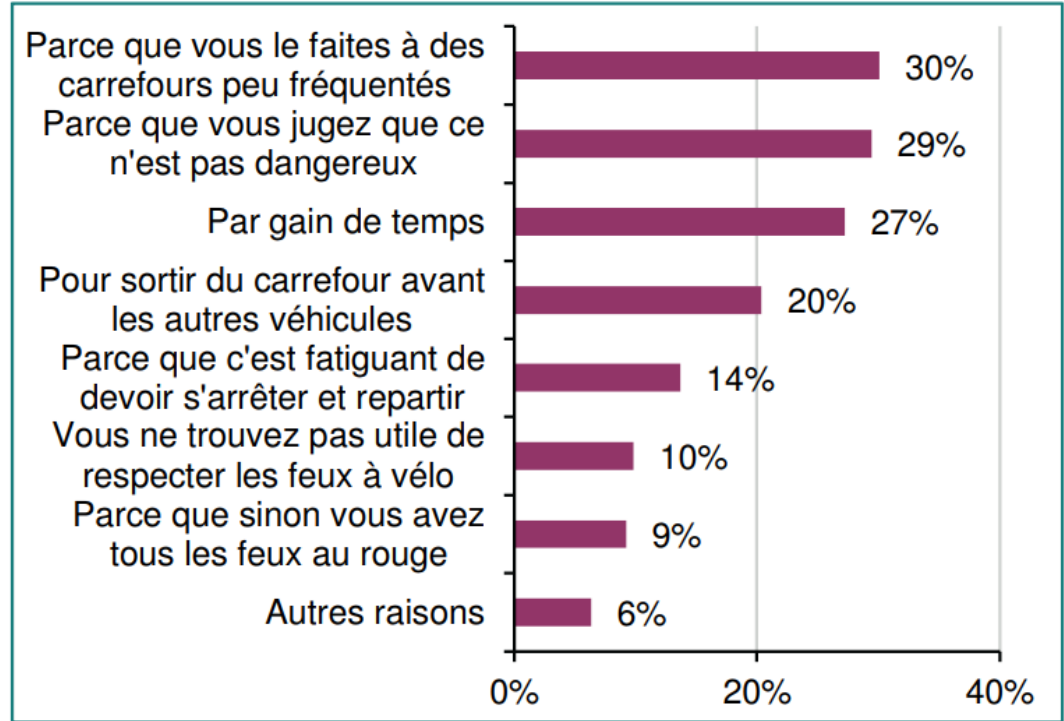
Cyclistes occasionnels, ces parts sont resp. de 40 % et 44 %.

Comportement en circulation déclarés par les cyclistes



Question : lorsque vous êtes à vélo, vous arrive-t-il... ?

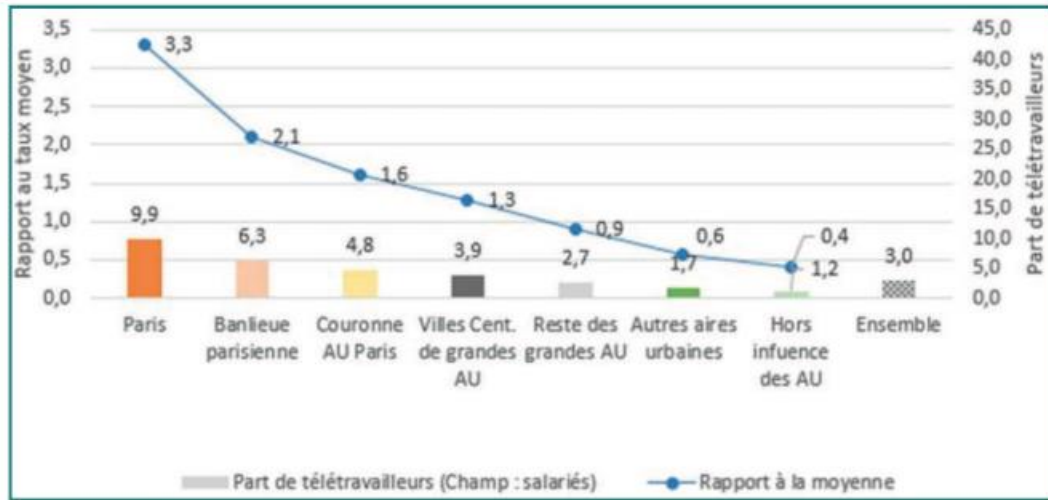
Raisons déclarées concernant le non-respect des feux de circulation par les cyclistes



D'après l'enquête Baromob 2022 sur les mobilités, réalisée par le Cerema – comparaison avec l'enquête SUMER en 2017

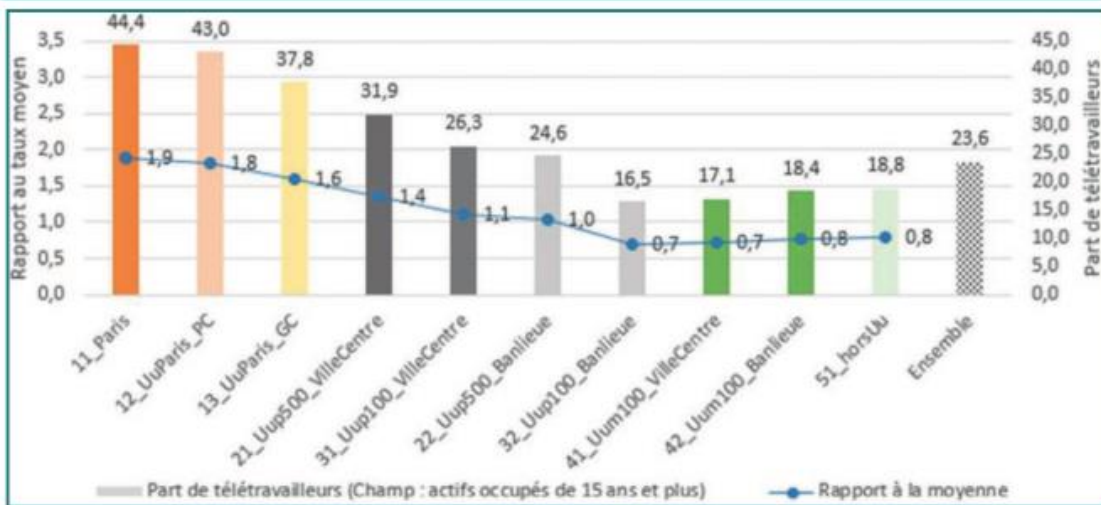
Bilan 2023 (p 168)

Télétravail en 2017 selon la zone de résidence



Source : Enquête Sumer-Reponse 2017

Télétravail en 2022 selon la zone de résidence




















Lecture : 44,4 % des actifs occupés à Paris sont des télétravailleurs soit 2 fois la moyenne nationale.

Source : Enquête BaroMob 2022, Cerema 2023

Tendances 2023 (INSEE) : Parmi les salariés ayant télétravaillé, 38 % ont télétravaillé 1 jour par semaine (+ 7 points par rapport à 2022), 38 % 2 jours (stable), et 24 % 3 jours ou plus (-7 points).

Bilan 2023 (p 175)

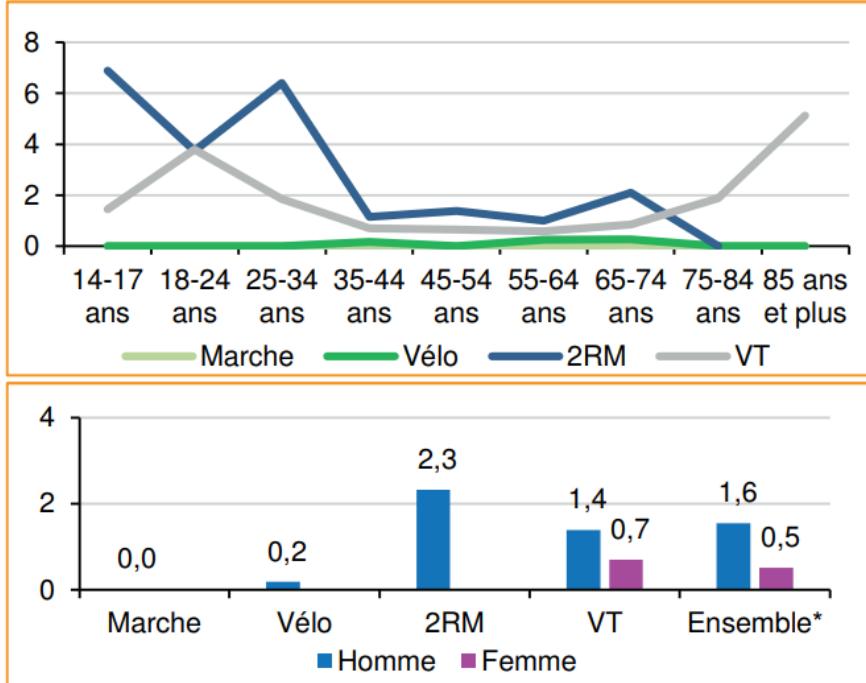
Séniors de 65 ans ou plus tués selon leur mode de déplacement et l'antagoniste principal de l'accident (EU27, 2021)

Dans une collision avec		Piétons	Cyclistes	Cyclo	2RM	VT	VU et PL	TC	Autres	Sans tiers	Total
Tués											
 Piétons 65+	2	25	14	66	1070	380	44	77	0	1678	
 Cyclistes 65+	3	33	6	15	398	172	15	27	239	908	
 Cyclo 65+	0	0	1	1	45	19	1	3	25	95	
 Moto 65+	0	1	1	6	102	35	1	9	83	238	
 VT 65+	3	1	0	9	795	463	37	74	778	2160	
 VU et PL 65+	1	1	0	0	31	43	1	9	63	149	
 TC 65+	2	0	0	0	3	1	2	0	8	16	
 Autres 65+	0	2	1	2	52	20	1	4	90	172	
Total	11	63	23	99	2496	1133	102	203	1286	5416	

Lecture : 1 070 piétons âgés de 65 ans ou plus ont été tués sur les routes de l'UE en 2021 dans un accident où l'antagoniste principal (véhicule le plus lourd de l'accident) était un VT.

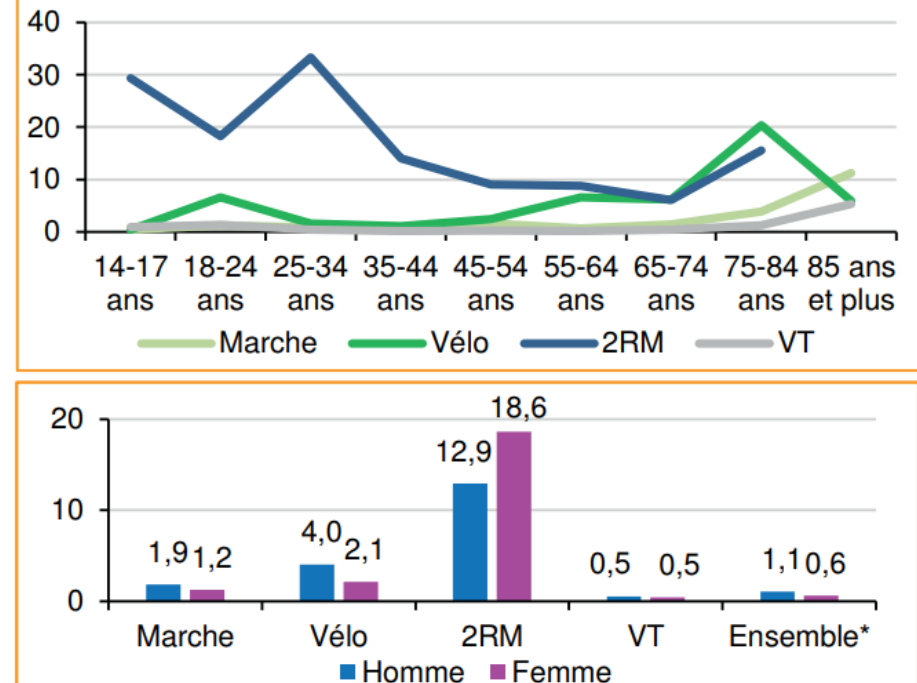
Bilan 2023 (p 91)

Risque d’être présumé responsable du décès d’un autre usager de la route (tués/Md min) tout en survivant à l’accident



*Tous modes, 5 ans et plus, données BAAC et déplacements 2019
Lecture : les conducteurs hommes de VT sont présumés responsable du décès d’1,4 usager de la route par Md de minutes de circulation.

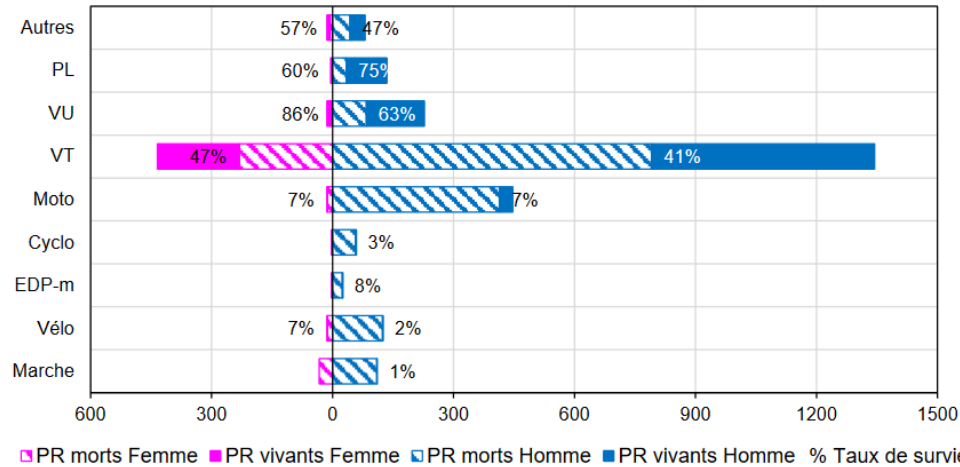
Risque d’être tué sur la route sans être présumé responsable de son accident (Tués/Md min)



*Tous modes, 5 ans et plus, données BAAC et déplacements 2019

Source : ONISR, Bilan de l’accidentalité 2023

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



Bilan 2023 (p 93)

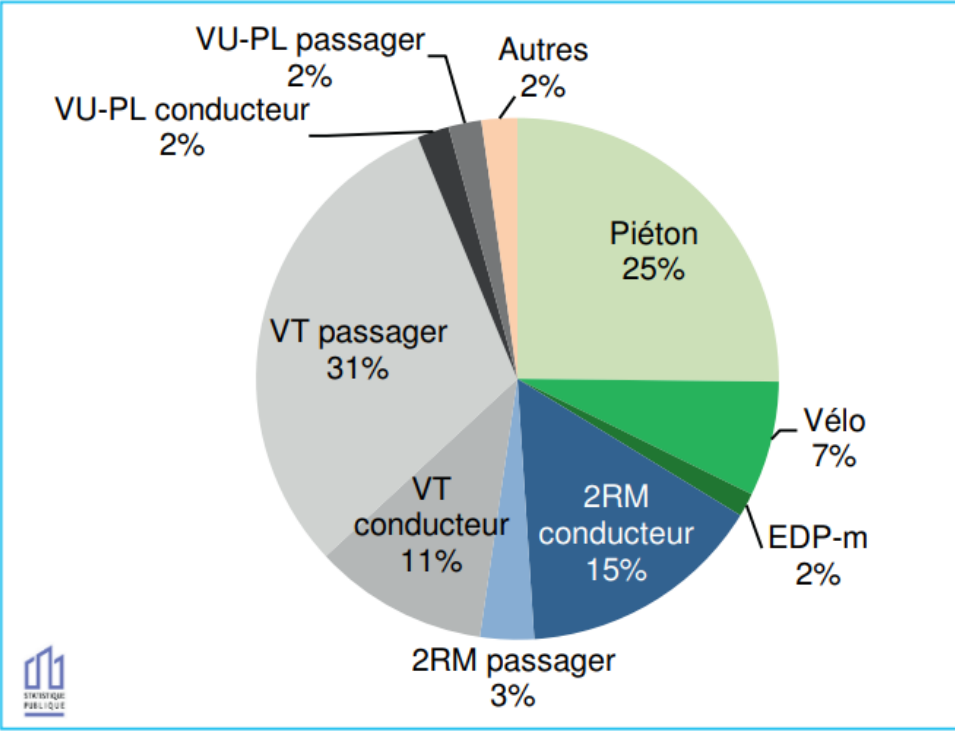
Nombre de présumés responsables d'accident mortel (vivants ou décédés) selon le mode, le genre et l'âge

	Piéton		vélo		EDPm		2RM			VT			VU			PL		TC		Autres		NC			Sous total			Total	
	H	F	H	F	H	F	H	F	NC	H	F	NC	H	F	NC	H	F	H	F	H	F	NC	H	F	NC				
0-13 ans	1	1	2	1	1	1																				4	3	7	
14-17 ans	1	1	1	1	1		34	2		4			1							4	3					46	7	53	
18-24 ans	14	3	2	3	5		78	6		329	82		38	3		6	1			7	2	1				480	100	580	
25-34 ans	25	1	6		6		117	5		246	68		52	5		21	1	4	2	11	2					488	84	572	
35-44 ans	15	2	7	1	5	1	92	1		165	60		43	2		43	1	3		10	1	1				384	69	453	
45-54 ans	17	3	9		4		73	3		156	44		37	3		34	2	4	1	8	1					342	57	399	
55-64 ans	9	3	30	4	3		77	1		115	60		30			28		1		13						306	68	374	
65-74 ans	9	6	36	3		1	28			140	43		14			4				12	1					243	54	297	
75-84 ans	14	10	24	1			7			116	52		13	1						1						175	64	239	
85 ans et +	6	3	9		1					73	27									1	1					90	31	121	
NC									1	1		11			1		2						6			1		21	22
Total	111	33	126	14	26	3	506	18	1	1 345	436	11	228	14	1	136	5	2	12	3	67	11	2	6	2 559	537	21	3 117	

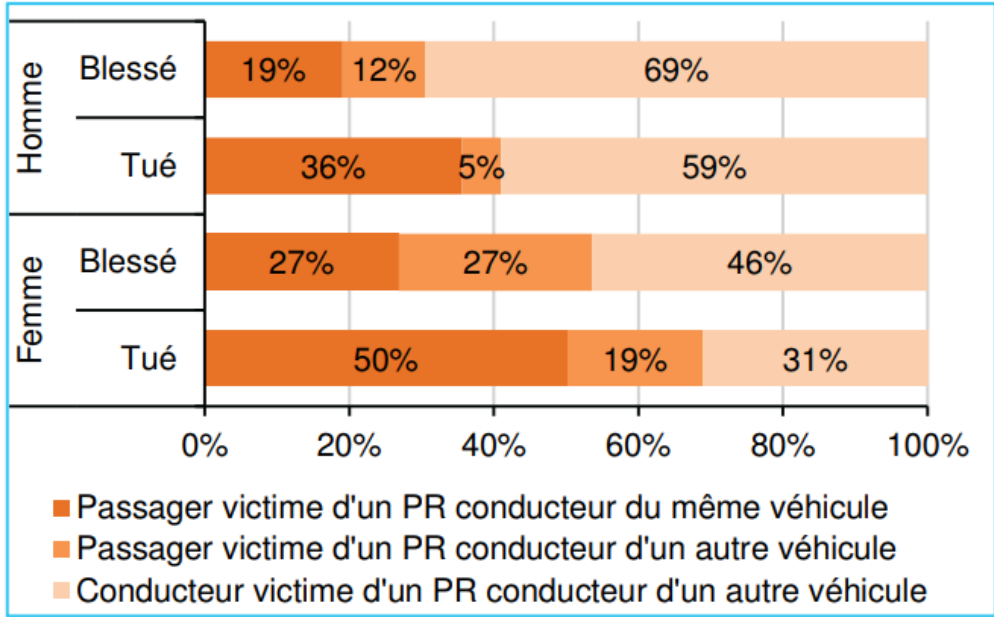
H : hommes, F : femmes, NC : non connu (conducteurs en fuite non retrouvé)

Bilan 2023 (p 14-15, 93)

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



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

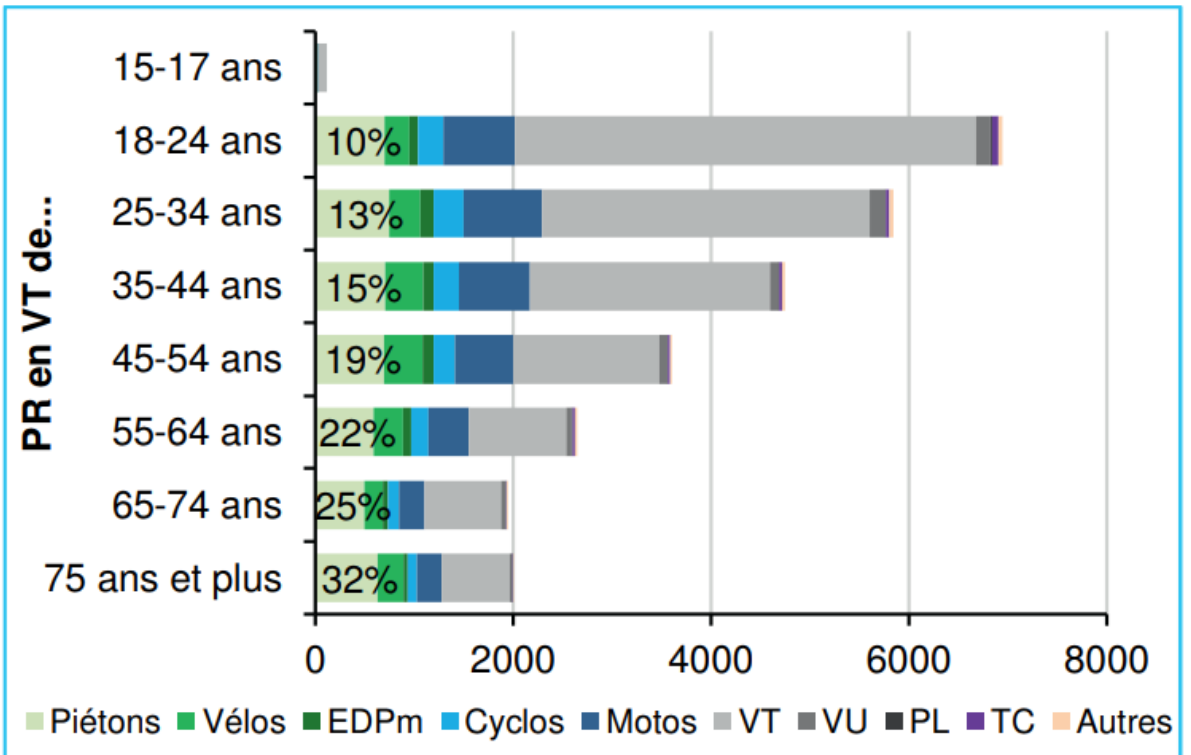


Source : ONISR, Bilan de l'accidentalité 2023

Bilan 2023 (p 14)

- Alors que le nombre de victimes piétons est stable quel que soit l'âge du PR en VT, leur poids parmi les victimes augmente avec l'âge du PR en VT.
- Les piétons représentent 10 % des victimes tuées ou blessées par un PR en VT de 18-24 ans contre 32 % des victimes d'un PR de VT de 75 ans et plus.


















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



Source : ONISR, Bilan de l'accidentalité 2023

Bilan 2023 (p 175)

Séniors de 65 ans ou plus tués selon leur mode de déplacement et l'antagoniste principal de l'accident (EU27, 2021)

Dans une collision avec		Piétons	Cyclistes	Cyclo	2RM	VT	VU et PL	TC	Autres	Sans tiers	Total
Tués											
 Piétons 65+	2	25	14	66	1070	380	44	77	0	1678	
 Cyclistes 65+	3	33	6	15	398	172	15	27	239	908	
 Cyclo 65+	0	0	1	1	45	19	1	3	25	95	
 Moto 65+	0	1	1	6	102	35	1	9	83	238	
 VT 65+	3	1	0	9	795	463	37	74	778	2160	
 VU et PL 65+	1	1	0	0	31	43	1	9	63	149	
 TC 65+	2	0	0	0	3	1	2	0	8	16	
 Autres 65+	0	2	1	2	52	20	1	4	90	172	
Total	11	63	23	99	2496	1133	102	203	1286	5416	

Lecture : 1 070 piétons âgés de 65 ans ou plus ont été tués sur les routes de l'UE en 2021 dans un accident où l'antagoniste principal (véhicule le plus lourd de l'accident) était un VT.

30 millions d'infractions au code de la route en 2023 :

- 5,7 millions police et gendarmerie nationales,
- 16,8 millions contrôle automatisé
- 7,6 millions polices municipales

900 000 délits routiers :

297 000 assurance

175 000 délits de fuite après un accident

141 000 permis de conduire

127 000 alcool

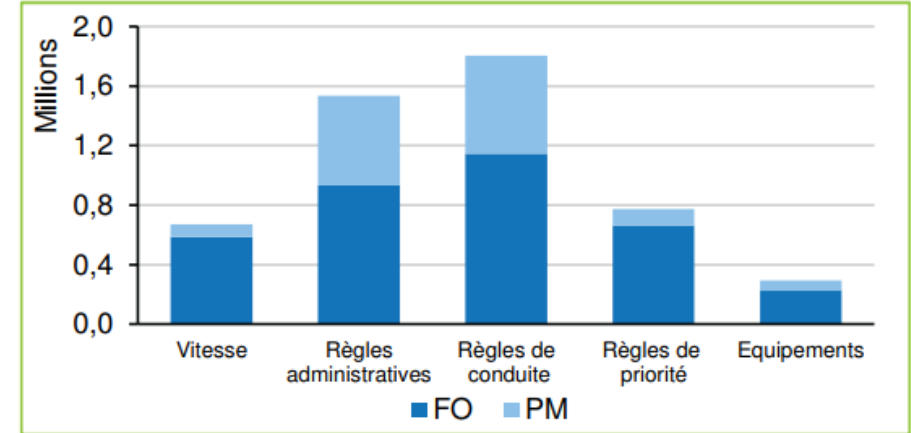
127 000 stupéfiants

28 000 refus et entraves

27 000 homicides et blessures involontaires

Infractions (p142)
Permis à points (p144)

Répartition des contraventions hors stationnement entre forces nationales (FO) et polices municipales



15,8 millions de points retirés

- 12,0 millions : excès de vitesse
- 1,4 million : règles de priorité
- 0,8 million : téléphone/oreillettes
- 600 000 : règles de circulation hors téléphone
- 460 000 : alcoolémie
- 258 000 : stupéfiants
- 157 000 : ceinture de sécurité.

Le site internet de l'ONISR

Les analyses et données en libre-accès

Le savez vous ?

- 3 267** Personnes tuées sur les routes en métropole (chiffre définitif 2022)
- 283** Personnes tuées sur les routes en Outre-mer (chiffre définitif 2022)
- 84 %** Part des hommes présumés responsables des accidents mortels (2022)
- 98 %** Risque de lésions axonales chez l'enfant sans casque à vélo pour un choc à 10,8 km/h

Évolution des accidents et des tués enregistrés par les forces de l'ordre et des blessés graves estimés, en France métropolitaine

● 2022 ● 2023

Accidents Tués Blessés

janv. févr. mars avr. mai juin juil. août sept. oct. nov. déc.

Derniers articles

- Publié le 14/09/2023 **Baromètre août 2023**
- Publié le 14/09/2023 **2A-Corse-du-Sud-Document Général d'Orientations**
- Publié le 14/09/2023 **03-Allier-Document Général d'Orientations**

Documents relatifs au 80 km/h

Liens vers sites sécurité routière locaux

Accès aux observatoires

Départements

Carte des accidents et des radars

Voir la cartographie des accidents et des radars >

Carte des accidents



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

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 - règles 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

Cartes d'indicateurs régionaux ou dép.

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 ...

Diagnostique 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, limitées aux...
Baromètre mensuel 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 de ...

Bilans des infractions

Documents généraux d'orientation (DGO)

Bilans annuels ONISR



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

Gravité

Mortel Grave non mortel Léger

Jour / Nuit **Météo**

Je crée mon tableau

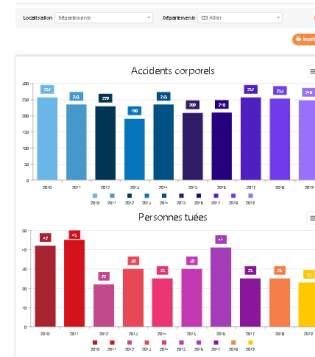


SYSTEME STATISTIQUE EUROPEEN

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, 2023



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



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.

