

3 500 accidents corporels de la circulation routière ont été enregistrés en **février 2024** par les forces de l'ordre, soit +2% par rapport à février 2023.

Il est estimé que **224 personnes sont décédées en février 2024** sur les routes de France métropolitaine, pour 217 en février 2023, soit une légère hausse de +3%. On note en particulier une augmentation du nombre de piétons tués (+12 tués) et du nombre de tués en véhicule de tourisme (+11 tués) qui reste à niveau inférieur aux mois de février des années antérieures, les nombres de tués à vélos et en deux roues motorisés sont en baisse (respectivement -4 et -5 tués). La légère hausse concerne en particulier les jeunes de 18-24 ans (+6 tués). La hausse est présente sur les autoroutes et les routes hors agglomération.

973 personnes ont été blessées gravement en février 2024, soit un nombre équivalent à celui de février 2023 (d'après la méthode d'estimation élaborée par l'ONISR sur la base des travaux de l'Université Gustave Eiffel).



Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Séries labellisées pour les tués (définitives jusqu'en 2022, quasi-définitives 2023), estimations ONISR-UGE pour les blessés graves, estimation 2024 d'après les données arrêtées au 08/03/2024

Tableau synthétique du mois de février 2024 par rapport à un an auparavant

	Février*		ces 3 derniers mois**		ces 12 derniers mois***	
	Nombre	Variation	Nombre	Variation	Nombre	Variation
Tués	224	+3%	758	+4%	3 190	-1%
Blessés graves	973	-1%	3 089	+3%	15 841	-1%

* Février 2024 par rapport à février 2023

** Cumul 3 mois de décembre 2023 à février 2024 par rapport au cumul 3 mois de décembre 2022 à février 2023

*** Cumul 12 mois de mars 2023 à février 2024 par rapport au cumul 12 mois de mars 2022 à février 2023

Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine

Séries labellisées pour les tués (définitives jusqu'en 2022, quasi-définitives 2023), estimations ONISR-UGE pour les blessés graves, estimation 2024 d'après les données arrêtées au 08/03/2024

La tendance de ces **3 derniers mois (décembre-janvier-février)** est en hausse par rapport aux mêmes mois il y a un an : le nombre de tués est supérieur de +4 % et le nombre de blessés graves est en hausse de +3%.

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 M.AIS3+) repose sur les constatations des forces de l'ordre corrigées par la modélisation ONISR-Université Gustave Eiffel (Registre du Rhône).

Évolution du nombre de tués cumulé sur 12 mois selon le mode de déplacement ou l'âge

Globalement, la mortalité sur ces 12 derniers mois est en baisse de -1 % par rapport aux 12 mois précédents, et de -2 % par rapport à l'année 2019, année prise comme référence pour la décennie 2020-2030.

Les **automobilistes** représentent depuis la pandémie un peu moins de la moitié de la mortalité routière. Leur mortalité sur ces 12 derniers mois est estimée à 1 522 tués, en baisse de -1 % par rapport aux 12 mois précédents et -6 % par rapport à l'année 2019.

La mortalité des usagers de **deux-roues motorisés** est en léger retrait ces 12 derniers mois : 711 personnes sont décédées, en baisse de -2 % par rapport aux 12 mois précédents, et -5 % par rapport à l'année 2019.

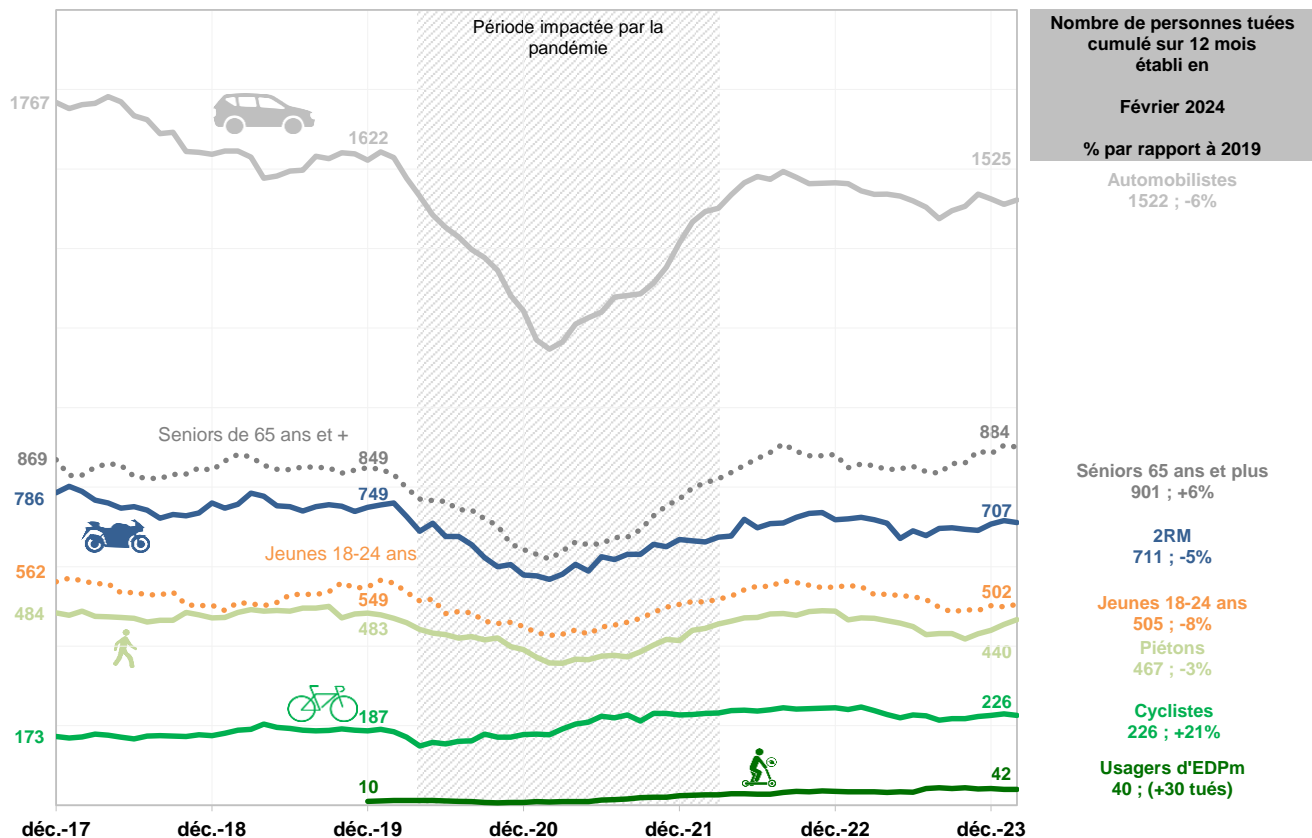
La mortalité **piétonne** baisse sensiblement ces 12 derniers mois : 467 piétons sont décédés, soit -1 % par rapport aux 12 mois précédents, et -3 % par rapport à l'année 2019.

La mortalité **à vélo** sur les 12 derniers mois affiche une tendance à la baisse : 226 cyclistes sont décédés, soit -9 % par rapport aux 12 mois précédents. Ce résultat est toutefois supérieur de +21 % par rapport à l'année 2019. Les Français montrent un engouement pour l'utilisation de modes de déplacements individuels sur les petits trajets en ville, mais aussi pratiquent les loisirs à vélo en milieu rural.

La mortalité en **EDPm** a augmenté fortement ces 12 derniers mois, 40 personnes sont décédées depuis un an, soit +18 % par rapport aux 12 mois précédents.

La mortalité des **jeunes adultes de 18-24 ans**, au risque élevé d'accident grave de la route, a retrouvé une tendance à la baisse ces 12 derniers mois : 505 jeunes sont décédés, soit -8 % par rapport aux 12 mois précédents, et également de -8 % par rapport à l'année 2019.

La mortalité des **personnes âgées de 65 ans ou plus** s'établit à 901 personnes tuées ces 12 derniers mois, en hausse de +5 % par rapport aux 12 mois précédents et en hausse de +6 % par rapport à l'année 2019.



Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Séries labellisées pour les tués (définitives jusqu'en 2022, quasi-définitives 2023), estimation 2024 d'après les données arrêtées au 08/03/2024

Évolution du nombre de blessés graves cumulé sur 12 mois selon le mode de déplacement ou l'âge

Globalement, le nombre de blessés graves sur ces 12 derniers mois est en baisse de -1 % par rapport aux 12 mois précédents, et de -3 % par rapport à l'année 2019, année prise comme référence pour la décennie 2020-2030.

Les **deux-roues motorisés** représentent un tiers des blessés graves ; sur ces 12 derniers mois, ils sont estimés à 5 300 blessés graves. Ce chiffre est stable par rapport aux 12 mois précédents et en baisse de -7 % par rapport à l'année 2019.

Les **automobilistes** représentent un peu moins d'un tiers des blessés graves ; sur ces 12 derniers mois, ils sont estimés à 4 800 blessés graves, stable par rapport aux 12 mois précédents et -7 % par rapport à l'année 2019.

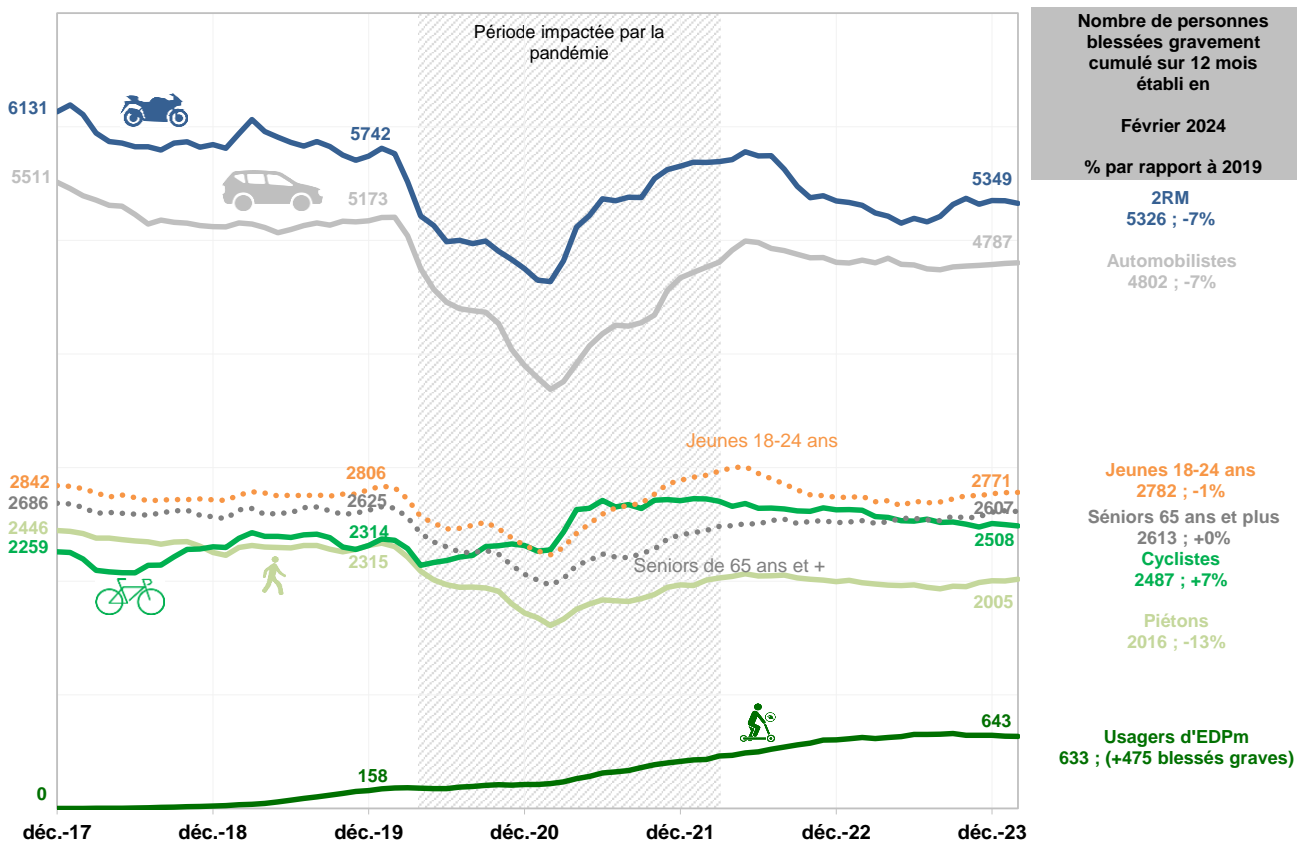
Le nombre de blessés graves à **vélo** sur les 12 derniers mois est largement supérieur à celui de l'année 2019 mais baisse récemment : 2 500 cyclistes seraient gravement blessés ces 12 derniers mois, en baisse de -5 % par rapport aux 12 mois précédents mais supérieur de +7 % par rapport à l'année 2019. En effet, les Français montrent un engouement pour l'utilisation de modes de déplacements individuels sur les petits trajets en ville, mais aussi pratiquent les loisirs à vélo en milieu rural.

Le nombre de **piétons** blessés graves est stable depuis un an et reste sensiblement inférieur à celui de 2019 : on estime que 2 000 piétons ont été blessés gravement ces 12 derniers mois, +2 % par rapport aux 12 mois précédents et -13 % par rapport à l'année 2019.

Le nombre d'usagers en **EDPm** gravement blessés continue d'augmenter, avec plus de 600 blessés graves ces 12 derniers mois, stable par rapport aux 12 mois précédents.

Le nombre de blessés graves âgés de **18-24 ans**, une classe d'âge au risque élevé d'accident grave de la route, est estimé ces 12 derniers mois à 2 800 blessés graves, en légère hausse de +1 % par rapport aux 12 mois précédents, et en légère baisse de -1 % par rapport à l'année 2019.

Le nombre de blessés graves âgés de **65 ans ou plus** est estimé à 2 600 blessés graves ces 12 derniers mois, en hausse de +3% par rapport aux 12 mois précédents et stable par rapport à l'année 2019.



Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Estimations ONISR-UGE pour les blessés graves, estimation 2024 d'après les données arrêtées au 08/03/2024

Les victimes graves en 2024 selon le mode de déplacement et le réseau routier

Sur les 3 derniers mois

Globalement, la tendance est à la **hausse** sur les routes hors agglomération (+5 % de tués et +3% de blessés graves) et sur autoroute (+14 % de tués et +21 % de blessés graves); elle est **stable** en agglomération pour les tués et les blessés graves.

En agglomération, la tendance est à la **hausse** pour les piétons, pour les tués à vélo et en 2RM, à la **baisse** pour les usagers en EDPm et en VT.

Hors agglomération, la tendance est à la **hausse** pour les piétons et les cyclistes, ainsi que pour les tués en 2RM et les blessés graves en EDPm, **stable** pour les autres usagers.

Sur autoroute, la tendance est à la **hausse** pour les usagers des 2RM et les usagers de VT, à la **baisse** pour les piétons tués.

Ces 3 derniers mois (2024 par rapport à 2023)

	En agglomération		Hors agglomération		Sur autoroute	
	variation tués	variation blessés graves	variation tués	variation blessés graves	variation tués	variation blessés graves
Piétons	+43	+6	+23	+8	-10	
EDPm	-25	-14	+0	+36		
Cyclistes	+11	+2	+3	+6		
2RM	+19	-3	+22	-0	+38	+33
Automobilistes	-22	-5	-1	+2	+17	+19

ns : évolution non significative

Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Séries labellisées pour les tués (définitives jusqu'en 2022, quasi-définitives 2023), estimations ONISR-UGE pour les blessés graves, estimation 2024 d'après les données arrêtées au 08/03/2024

Sur les 12 derniers mois

Globalement, la tendance est à la **baisse** pour les tués en agglomération (-3 %) et **stable** hors agglomération et sur autoroute. La tendance est à la **baisse** pour les blessés graves en agglomération (-2 %), **stable** sur les routes hors agglomération et à la **hausse** sur autoroute (+7 %).

En agglomération, le nombre de tués est à la **baisse** pour les usagers à vélo, en 2RM et en VT, la tendance est à la **hausse** pour les piétons et pour les usagers d'EDPm, alors que ce mode de déplacement a pris de l'ampleur.

Hors agglomération, la tendance est à la **baisse** pour l'ensemble des modes de déplacement, à l'exception des usagers d'EDPm.

Sur autoroute, la tendance est à la **baisse** pour les piétons, mais à la **hausse** pour les usagers de 2RM et les blessés graves en VT.

Ces 12 derniers mois

Cumul de mars 2023 à février 2024, par rapport à un an auparavant

	En agglomération		Hors agglomération		Sur autoroute	
	variation tués	variation blessés graves	variation tués	variation blessés graves	variation tués	variation blessés graves
Piétons	+11%	+4%	-16%	-6%	-31%	
EDPm	+30%	+1%	+0%	+6%		
Cyclistes	-7%	-4%	-11%	-6%		
2RM	-8%	-4%	-1%	+1%	+33%	+29%
Automobilistes	-4%	-3%	-1%	-0%	-0%	+5%

ns : évolution non significative

Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Séries labellisées pour les tués (définitives jusqu'en 2022, quasi-définitives 2023), estimations ONISR-UGE pour les blessés graves, estimation 2024 d'après les données arrêtées au 08/03/2024

Les piétons intègrent les utilisateurs d'Engins de Déplacement Personnel motorisés (les rollers, les planches à roulette, les trottinettes), qui se déplacent sur les mêmes espaces que les piétons à pieds et sont considérés comme piétons dans le code de la route.

Les Engins de Déplacement Personnel motorisés (EDPm) contiennent les trottinettes électriques, gyropodes, hoverboards, segways, etc... ; ils se déplacent comme des vélos.

Les cyclistes sont les usagers se déplaçant à vélo, qu'il soit à assistance électrique ou non.

Les Deux-roues motorisés incluent les cyclomoteurs (moins de 50 cm3 et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h, y compris les scooters de moins de 50 cm3) et les motocyclettes (plus de 50 cm3, y compris les scooters de plus de 50 cm3).

Les automobilistes sont les véhicules légers (VL) ; les utilitaires ne sont pas pris en compte dans cette catégorie.

Le réseau routier "en agglomération" concerne les voies se trouvant entre les panneaux d'entrée et de sortie d'une commune.

Le réseau routier "hors agglomération" concerne les routes non autoroutières en-dehors des voies "en agglomération".

Le réseau "autoroute" concerne les voies de circulation à statut autoroutier, indiquées par des panneaux bleus.

Tableau détaillé du mois de février 2024 par rapport à un an auparavant

	Février		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	224	973	758	+4%	3 089	+3%	3 190	-1%	15 841	-1%

Par mode de déplacement

Piétons	47	160	151	+31%	559	+5%	467	-1%	2 016	+2%
EDPm	1	36	6	-14%	104	-8%	40	+18%	633	+1%
Cyclistes	13	137	43	+8%	391	+3%	226	-9%	2 487	-5%
2RM	32	267	110	+22%	797	+1%	711	-2%	5 326	+0%
Automobilistes	114	332	399	-4%	1 093	+2%	1 522	-1%	4 802	+0%

Focus selon l'âge

Moins de 18 ans	8	134	30	+11%	430	+0%	160	-4%	2 303	-2%
18-24 ans	37	179	133	+13%	570	+5%	505	-8%	2 782	+1%
65 ans ou plus	66	162	223	+5%	568	+9%	901	+5%	2 613	+3%

Sur le réseau routier

En agglomération	64	450	232	-1%	1 457	+0%	1 005	-3%	7 141	-2%
Hors agglomération	131	424	443	+5%	1 336	+3%	1 898	-1%	7 545	-1%
Sur autoroute	29	98	83	+14%	295	+21%	287	+0%	1 155	+7%

** Cumul 3 mois de décembre 2023 à février 2024 par rapport au cumul 3 mois de décembre 2022 à février 2023

*** Cumul 12 mois de mars 2023 à février 2024 par rapport au cumul 12 mois de mars 2022 à février 2023

Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine

Séries labellisées pour les tués (définitives jusqu'en 2022, quasi-définitives 2023), estimations ONISR-UGE pour les blessés graves, estimation 2024 d'après les données arrêtées au 08/03/2024

Les piétons intègrent les utilisateurs d'Engins de Déplacement Personnel non motorisés (les rollers, les planches à roulette, les trottinettes), qui se déplacent sur les mêmes espaces que les piétons à pieds et sont considérés comme piétons dans le code de la route.

Les Engins de Déplacement Personnel motorisés (EDPm) contiennent les trottinettes électriques, gyropodes, hoverboards, segways, etc... ; ils se déplacent comme des vélos.

Les cyclistes sont les usagers se déplaçant à vélo, qu'il soit à assistance électrique ou non.

Les deux-roues motorisés intègrent les cyclomotoristes et les motards, y compris les scooteristes.

Les automobilistes sont les véhicules légers (VL).

Les autres modes de déplacement intègrent notamment les véhicules utilitaires et poids lourds.

Les personnes de "moins de 18 ans" sont les enfants et adolescents âgés de 0 à 17 ans inclus.

Les jeunes âgés entre "18 et 24 ans" inclus forment la catégorie la plus à risque en matière d'insécurité routière.

Le réseau routier "en agglomération" concerne les voies se trouvant entre les panneaux d'entrée et de sortie d'une commune.

Le réseau routier "hors agglomération" concerne les routes non autoroutières en-dehors des voies "en agglomération".

Le réseau "autoroute" concerne les voies de circulation à statut autoroutier, indiquées par des panneaux bleus.

Méthodes de traitement des données pour la France métropolitaine

Le fichier BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels de la Circulation routière enregistrés par les Forces de l'Ordre) intègre les accidents corporels tels que définis dans l'arrêté du 27 mars 2007 relatif aux conditions d'élaboration des statistiques. L'ONISR, en charge de l'administration et de la diffusion des statistiques d'accidentalité aux termes du décret du 15 mai 1975 relatif au CISR, a de longue date précisé les modalités de prise en compte des accidents.

Méthode de redressement des blessés :

Pour se conformer aux normes des statistiques européennes, l'ONISR produit, pour la France métropolitaine, une nouvelle série de données relatives aux blessés. Elle intègre également l'échelle AIS de gravité des blessures (légères ou modérées, graves). Ces données sont déterminées par une nouvelle méthode établie conjointement par l'Université Gustave Eiffel (UGE) et l'ONISR. Cette méthode s'appuie notamment sur les données récentes relatives aux blessés enregistrés par les forces de l'ordre mais vise à estimer le nombre réel des personnes blessées dans un accident de la route prises en charge par les services hospitaliers : <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etudes-et-recherches/victimes/blessures/methode-de-redressement-du-nombre-de-blesses-de-la-route>

Le baromètre mensuel

Le baromètre mensuel d'un mois donné concerne les accidents survenus jusqu'à la fin de ce mois, il est établi et publié le mois suivant.

Des estimations sont produites à partir des accidents enregistrés dans le système d'information TRAxY concernant des données BAAC en cours de saisie transmises dans les 48h par les forces de l'ordre à l'ONISR. **Les résultats définitifs 2022 ont été intégrés dans le baromètre de mai 2023.**

Les blessés graves sont estimés à partir des données sur les blessés enregistrés dans TRAxY en utilisant la méthode de redressement mentionnée plus haut.

Labellisation

L'Autorité de la Statistique Publique a labellisé les principaux indicateurs d'accidentalité issus du fichier BAAC (France métropolitaine et Départements d'Outre-mer) pour ce qui concerne les données quasi-définitives de l'année N publiées fin janvier de l'année N+1, et les données définitives publiées à partir de mai de l'année N+1. Le baromètre intègre pour les années antérieures à 2021 les données labellisées.

Les méthodes statistiques sont précisées sur le site de l'ONISR : <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/outils-statistiques>