



# Sécurité des déplacements

## SÉCURITÉ ROUTIÈRE À PARIS

Source : Données BAAC définitives ONISR  
Logiciel Concerto (à partir de 2007)  
Logiciel Traxy (à partir de 2019)

Accidents —  
Blessés légers —  
Blessés hospitalisés —  
Tués —

## Nombre d'accidents corporels et de victimes



## Comparaison avec les résultats régionaux et nationaux

	Nombre d'accidents	Évolution 2022 / 2021	Nombre de tués	Évolution 2022 / 2021
<b>Paris</b> 2,16 millions d'habitants	5 071	stable	38 (45 en 2021)	-16%
<b>Île-de-France</b> 12,10 millions d'habitants	16 358	-1,1%	281 (292 en 2021)	-3,8%
<b>Milieu urbain*</b>	33 168	-3,6%	1 039 (963 en 2021)	+8%
<b>France métropolitaine</b> 65,10 millions d'habitants	52 380	-2,2%	3 267 (2 944 en 2021)	+11%

\*Agglomération hors autoroutes (la référence a changé.)

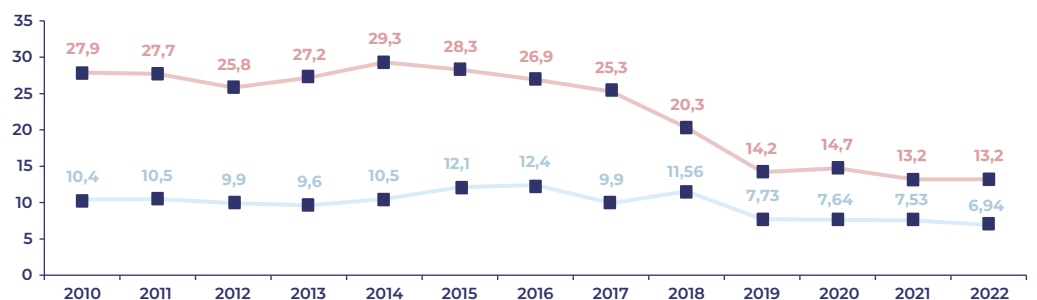


**Tendance :** Si en 2022, le nombre d'accidents reste stable à Paris (respectivement 5 071 contre 5 070 en 2021) ainsi que le nombre de blessés légers (5 449 contre 5 464 en 2021), le nombre de blessés hospitalisés comme celui des tués baissent respectivement de 7 % par rapport à 2021 (avec 314 blessés hospitalisés contre 337 en 2021) et 16% (avec 38 tués contre 45 en 2021). La tendance de fond à la baisse des chiffres de l'accidentologie à Paris se poursuit donc en 2022 (après les fluctuations des années 2020 et 2021 marquées par la crise sanitaire), lesquels n'ont jamais été aussi bas depuis 2008. L'Île-de-France affiche également une baisse du nombre d'accidents et de tués. La France métropolitaine connaît une baisse du nombre d'accidents mais, en revanche, une hausse du nombre de tués (+11 %).

## ÉVOLUTION DE LA GRAVITÉ DES ACCIDENTS

Île-de-France —  
Paris —

## Nombre de tués + blessés hospitalisés pour 100 accidents



**Tendance :** Le taux de gravité des accidents à Paris s'élève à 6,94 en 2022 (contre 7,53 en 2021). Il demeure inférieur à celui, stable en 2022, de l'Île-de-France.



Un accident corporel provoque une ou plusieurs victimes et implique au moins un véhicule.

**Parmi les victimes,** on distingue les tués, les blessés hospitalisés et les blessés légers.

**Tués**  
Victime décédant dans les 30 jours suivant l'accident (au lieu de 6 jours antérieurement) ;

**Blessé appelé B.H.,** (blessé hospitalisé) : Victime nécessitant plus de 24h d'hospitalisation (au lieu de 6 jours minimum antérieurement).

**Blessé léger appelé B.N.H.,** (blessé non hospitalisé ou hospitalisé moins de 24 heures).

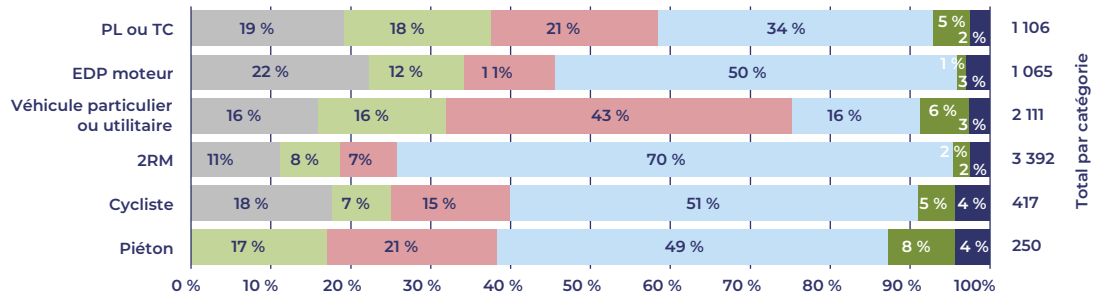


**Taux de gravité des accidents**  
Nombre de tués et blessés hospitalisés pour 100 accidents corporels.

## USAGERS IMPLIQUÉS DANS LES ACCIDENTS

- Contre un piéton
- Contre un cycliste
- Contre un deux-roues motorisé
- Contre un véhicule particulier ou utilitaire
- Contre un EDP moteur
- Contre un PL ou TC

## Pourcentages d'accidents entre catégories d'usagers impliquant au moins une victime

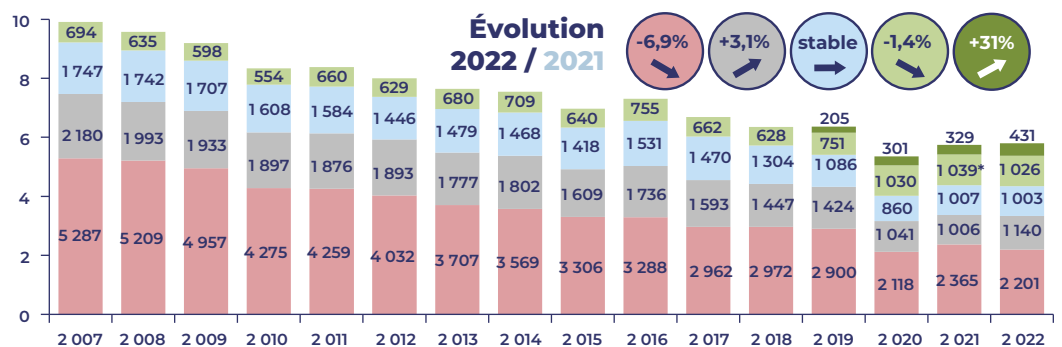


**Tendance :** 53 % des accidents impliquant au moins un piéton, ainsi que 53 % de ceux impliquant au moins un utilisateur d'engin de déplacement à moteur, ainsi que 55 % de ceux impliquant au moins un cycliste ainsi que 72 % de ceux impliquant au moins un utilisateur de 2-roues motorisés ont lieu contre un engin carrossable (en l'occurrence ici : véhicules particuliers, véhicules utilitaires, poids lourds et autocars ou bus...).

## VICTIMES

- Deux-roues motorisés
- Piétons (et EDP sans moteur)
- Quatre-roues motorisés
- Vélos
- EDP moteur

## Évolution du nombre total de victimes (blessés légers, blessés graves, tués)



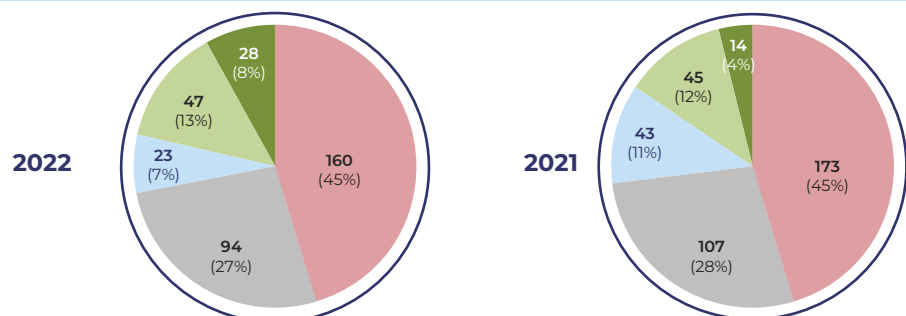
**Tendance :** Les usagers des deux-roues motorisés représentent 40 % des victimes alors qu'ils ne représentent que 16,1 % du trafic dans Paris intra-muros (et 18,1 % sur le Boulevard périphérique et les échangeurs - voir la composition de trafic du chapitre Circulation) même si le nombre de victimes baisse de près de 7 % en 2022 par rapport à 2021 et n'a jamais été aussi bas depuis 2007. Le nombre de victimes à vélo baisse également de 1,4 % en 2022 quand le nombre de piétons victimes de la circulation augmente de 3,1 % en 2022 par rapport à 2021. En revanche, les usagers des EDP à moteur (les trottinettes) victimes de la circulation continuent d'augmenter (avec 431 victimes, en hausse de 31 % en 2022 par rapport à 2021) mais demeurent toutefois la catégorie d'usagers la moins touchée en valeur absolue.

## Répartition du nombre de tués et blessés hospitalisés par catégorie



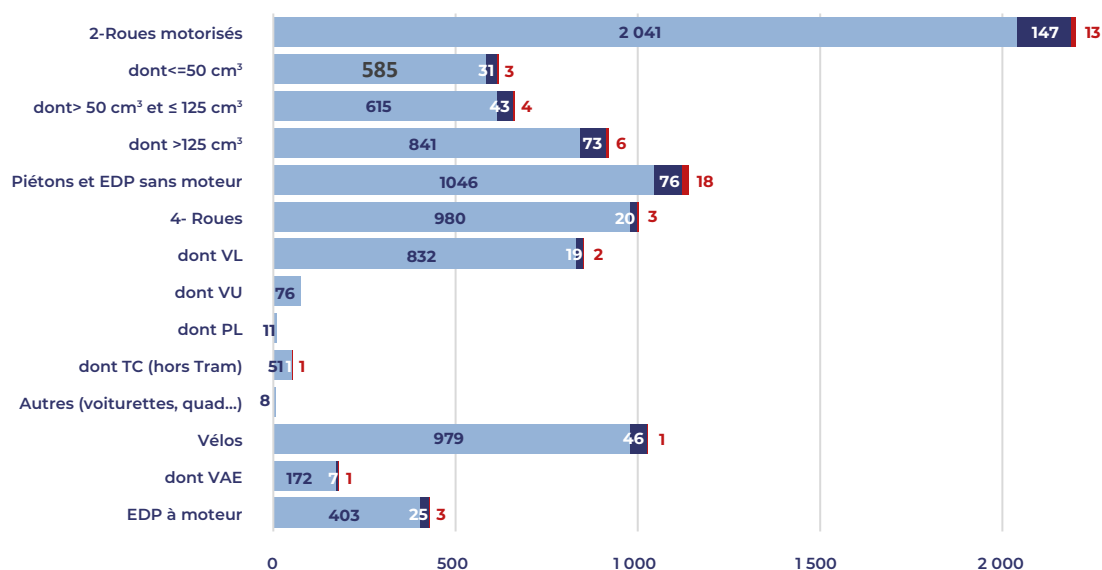
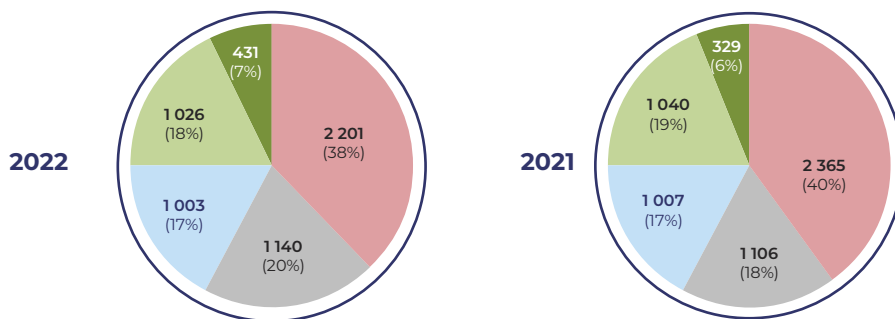
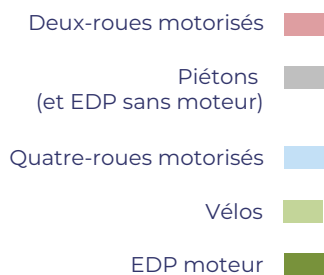
**Lexique**  
**E.D.P :** Engin de Déplacement personnel (dont les trottinettes)  
**E.D.P moteur :** E.D.P électrique  
**V.A.E :** Vélo à Assistance Électrique  
**Deux-roues motorisés :** catégorie regroupant les scooters, les motocyclettes et les motos.  
**Quatre-roues motorisés :** catégorie regroupant les véhicules particuliers, les véhicules utilitaires, les poids lourds et les transport en commun.

- Deux-roues motorisés
- Piétons (et EDP sans moteur)
- Quatre-roues motorisés
- Vélos
- EDP moteur



**Tendance :** Les usagers les plus vulnérables demeurent en majorité les deux-roues motorisés et les piétons même s'il est observé une baisse du nombre de tués et blessés hospitalisés dans ces deux catégories d'usagers. Le nombre de tués et de victimes hospitalisées baisse également dans la catégorie des quatre-roues motorisés, augmente très légèrement chez les vélos et plus sensiblement chez les EDP à moteur.

## Répartition des victimes par catégories d'usagers en 2022



**Tendance :** En 2022, le nombre de victimes en deux-roues motorisés diminue par rapport à 2021 de près de 7 % entraînant dans une même dynamique la baisse du nombre de blessés légers (-13 %) et de blessés hospitalisés (-10 %). Le nombre de tués en deux-roues motorisés augmente cependant et passe de 10 en 2021 à 13 en 2022.

Le nombre des victimes piétons augmente en 2022 par rapport à 2021 de 3 % mais demeure très en dessous de la valeur de 2019 (avant la crise sanitaire). Toutefois, le nombre de blessés hospitalisés comme celui des tués baissent (18 tués et 76 blessés hospitalisés en 2022 contre respectivement 21 et 85 en 2021) quand le nombre de blessés légers augmente en 2022. En 2022, les piétons et EDP sans moteur représentent 20 % du total des victimes, réparties comme suit : 12 % d'enfants de moins de 14 ans, 58 % d'adultes et 30 % de personnes âgées de plus de 60 ans. Le nombre de personnes âgées tuées parmi les piétons reste stable (12 tués).

Le nombre de victimes en quatre-roues motorisés reste stable en 2022 par rapport à l'année antérieure. Le nombre de tués recule avec 3 décès contre 6 en 2021, ainsi que le nombre de blessés hospitalisés qui affiche une baisse de 45 % et seul le nombre de blessés légers augmente de 1,5 %.

Le nombre de victimes cyclistes baisse de 1,3 % par rapport à 2021. Si le nombre de tués baisse drastiquement (1 décès en 2022 contre 7 en 2021), le nombre de blessés hospitalisés augmente de 21 % (46 victimes hospitalisées en 2022 contre 38 en 2021) quand le nombre de blessés légers baisse de 1,6 %.

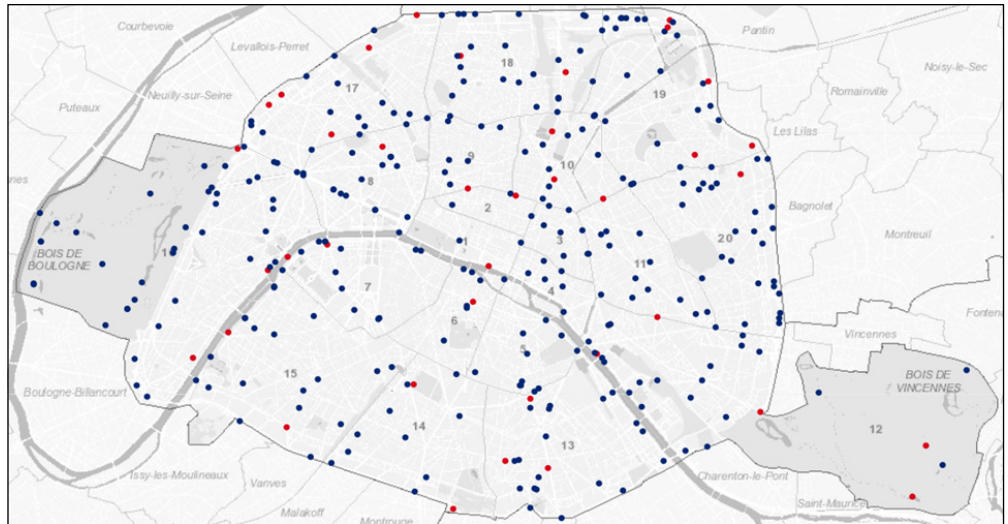
Les utilisateurs d'EDP à moteur demeurent la catégorie d'usagers la moins touchée en valeur absolue, mais le nombre de victimes de augmente de 31 % : le nombre de tués augmente (3 décès contre 1 en 2021), celui des blessés hospitalisés croît (25 victimes hospitalisées contre 18 en 2021) ainsi que celui des blessés légers (+42 % en 2022 par rapport à 2021). A noter que l'usage de la trottinette électrique a progressé en 2022 dans Paris.

## LOCALISATION DES BLESSÉS ET TUÉS

Tués ●

Blessés hospitalisés ●

## Carte de localisation des blessés hospitalisés et des tués en 2022



**Tendance :** Les blessés hospitalisés et les tués victimes d'accidents de la route à Paris se trouvent localisés principalement sur de grandes artères structurantes du réseau viarie (et notamment sur le boulevard périphérique, les Bois, la voie express rive gauche, le boulevard des Maréchaux, l'avenue des Champs-Élysées...).

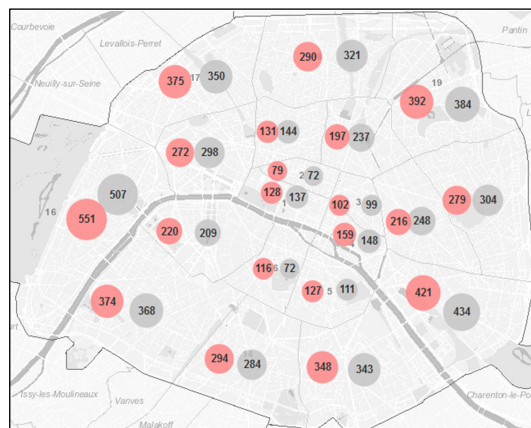
## RÉPARTITION PAR ARRONDISSEMENT

Accidents ●

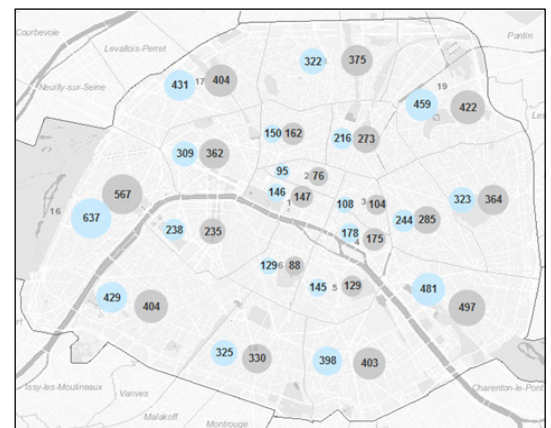
Total blessés ●

Valeur en 2021 ●

### Nombre d'accidents



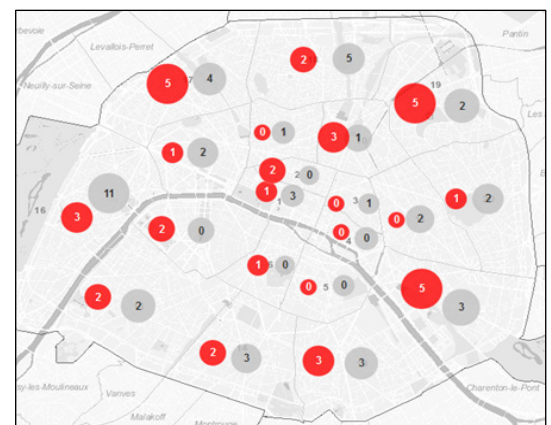
### Nombre de blessés (légers et hospitalisés)



### Nombre de blessé hospitalisés



### Nombre de tués



Blessés hospitalisés ●

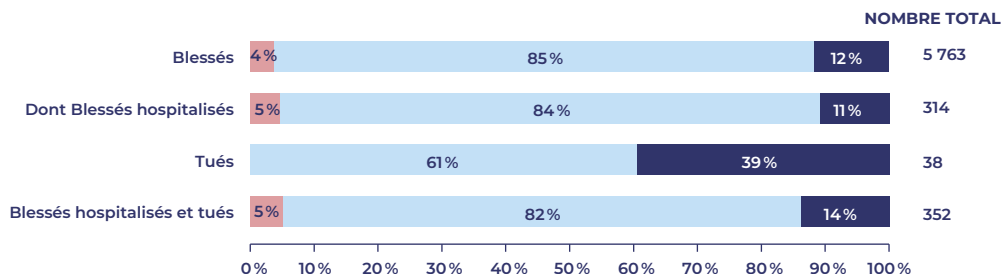
Tués ●

Valeur en 2021 ●

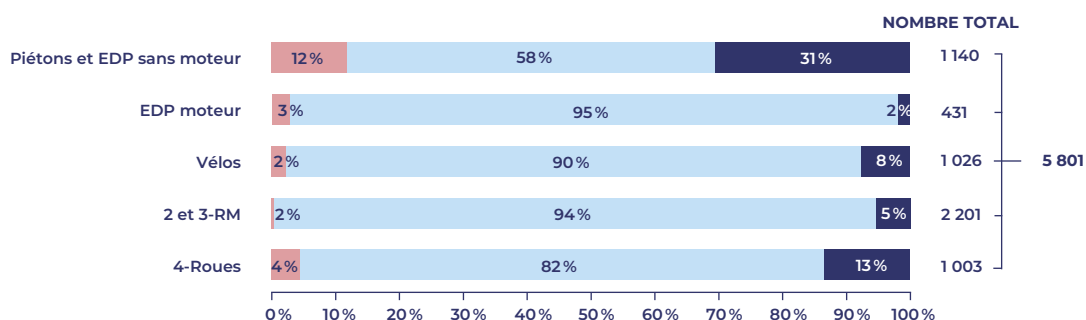
## RÉPARTITION SELON L'ÂGE

- Plus de 60 ans
- Entre 15 et 59 ans
- Moins de 14 ans

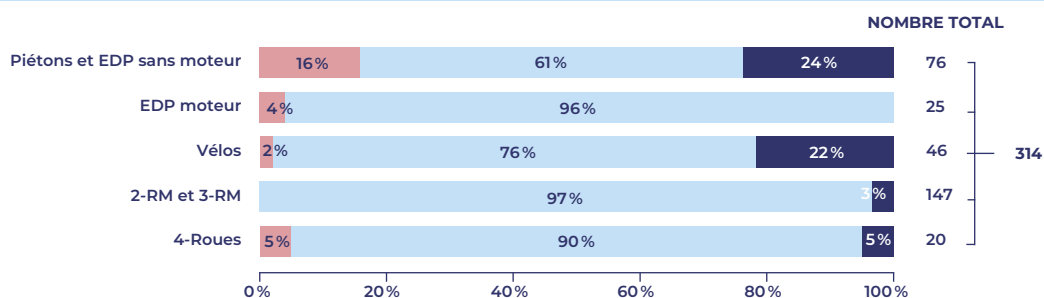
## Pourcentage de victimes (blessés, blessés hospitalisés, tués) en 2022 Par tranches d'âge



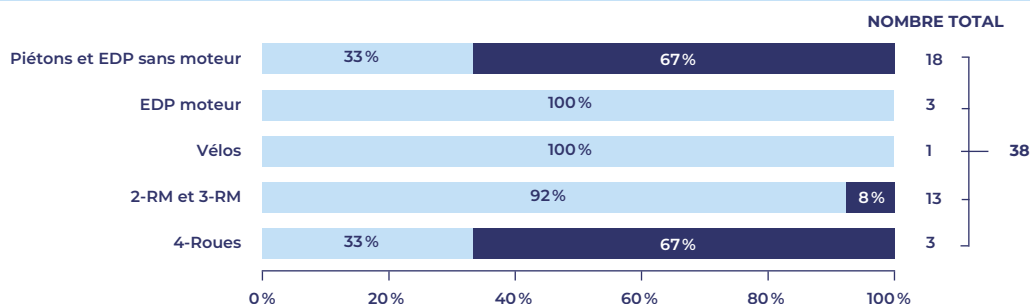
## Pourcentages de victimes par catégories d'usagers en 2022 Par tranches d'âge



## Pourcentages de blessés hospitalisés par catégories d'usagers en 2022 Par tranches d'âge



## Pourcentages de tués par catégories d'usagers en 2022 Par tranches d'âge



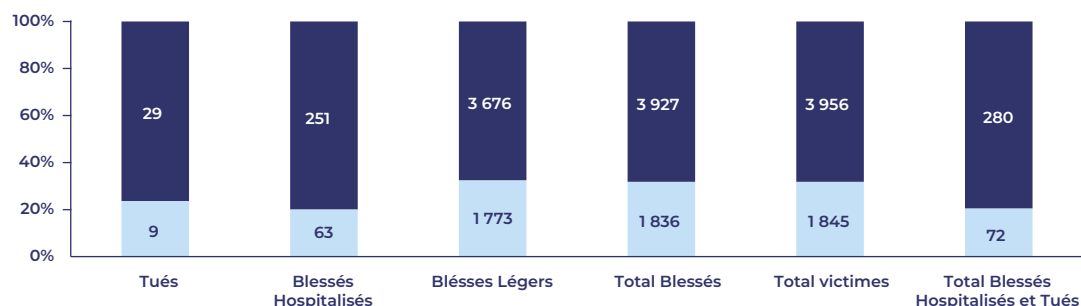
**Tendance :** Les enfants de moins de 14 ans enregistrent 15 blessés hospitalisés dont 12 dans la catégorie piétons, et aucun tué. La tranche des adultes entre 15 et 59 ans connaît un nombre élevé de blessés hospitalisés (265) dont 142 en deux-roues motorisés (en baisse par rapport à 2021) et 23 tués (dont 12 en 2-RM). Les victimes de plus de 60 ans sont principalement des piétons (18 blessés hospitalisés et 12 tués) et des cyclistes (10 blessés hospitalisés).

## GENRE ET SECURITE ROUTIERE

Hommes   
Femmes 






### Répartition par genre

(Tués, blessés, blessés hospitalisés, blessés légers)



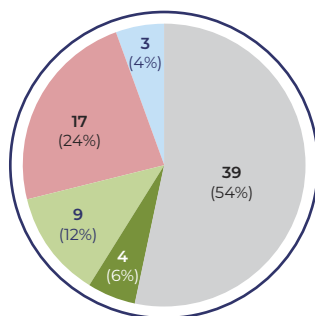
### Répartition par genre selon le mode déplacements

(% de tués et de blessés hospitalisés)

2 roues motorisés   
Piétons (et EDP sans moteur)   
4 roues   
Vélos   
EDP moteur 

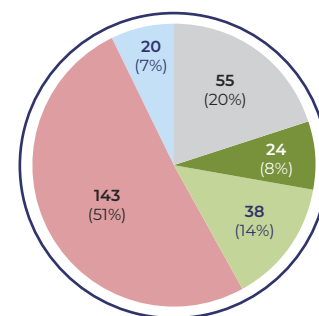
Femmes

2022



hommes

2021



**Tendance :** Les femmes représentent 31 % des victimes (1 845 femmes contre 3 956 hommes) et 20 % des tués et blessés hospitalisés (72 femmes contre 280 hommes) et parmi eux, les femmes sont à 54 % des piétons (39 victimes chez les femmes et 55 chez les hommes) quand les hommes sont à 51 % des utilisateurs de deux-roues motorisés (143 victimes chez les hommes et 17 victimes chez les femmes).

À noter que les 14% des déplacements en lien avec Paris en deux-roues motorisés sont réalisés par des femmes (Source : EGT 2020-OMNIL).

## ACTIONS EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

### Actions partenariales

À noter : Suspension de la procédure de transmission des télégrammes d'accidents entre la Préfecture de Police et la Ville de Paris, qui permettaient de suivre et d'analyser quasi en temps réel les causes d'accidents graves et mortels.

### Actions de sensibilisation

- À l'initiative du Comité de Paris de l'association La Prévention Routière subventionnée par la Ville de Paris, des actions de sensibilisation à la conduite de deux-roues motorisés, aux déplacements à vélo, mais aussi à l'utilisation des nouveaux « engins de déplacement personnel » (trottinettes électriques, hoverboard et monoroue) sont mises en place.
- Soutien aux actions de sécurité routière organisées par l'association « Wimoov » auprès des seniors (initiation à la mobilité, sécurisation de ses déplacements en voiture, se déplacer en transport en commun, sécuriser ses déplacements piétons) et pour une mobilité responsable (prévenir les consommations et les conduites à risques, découvrir les nouveaux modes de déplacement).
- Soutien à l'association « Avenir Santé » concernant l'organisation d'actions de prévention marquées par leur transversalité (addictions, risques auditifs, accidents de la circulation, risques sexuels) avec, en lien avec la crise sanitaire, une attention toute particulière portée à la santé mentale des jeunes rencontrés.  
Dans la lignée du point précédent, volonté de l'association de s'adresser aux plus vulnérables : apprentis, étudiants du Crous, jeunes en quartiers Politique de la Ville...  
L'association reste une structure de terrain, proche du public jeune et de certaines évolutions dans leurs consommations (ex : protoxyde d'azote).



Les actions de sensibilisation fortement diminuées pendant la crise sanitaire de 2020 ont repris progressivement tout au long de 2022.