



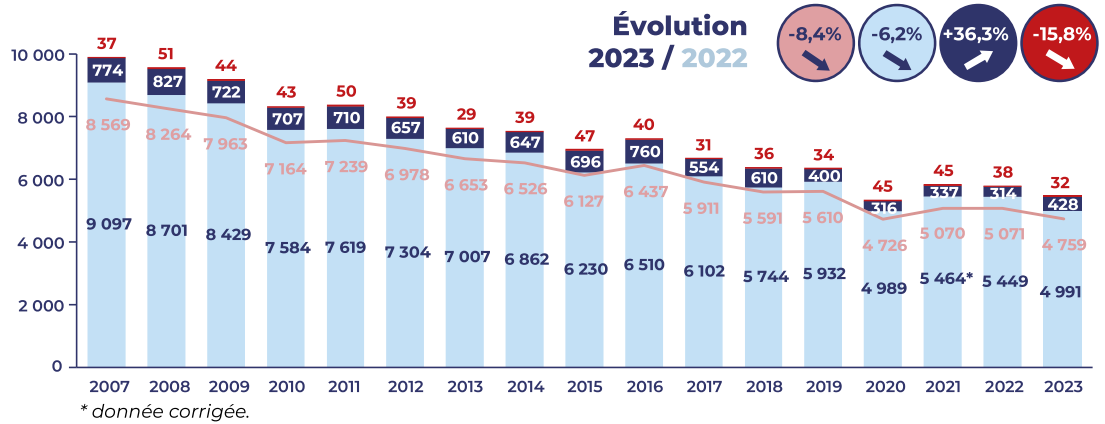
# Sécurité des déplacements

## 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 2023 / 2022	Nombre de tués	Évolution 2023 / 2022
<b>Paris</b> 2,16 millions d'habitants	4 759	-6,2%	32 (38 en 2021)	-13,2%
<b>Île-de-France</b> 12,10 millions d'habitants	15 943	-2,5%	268 (281 en 2022)	-4,6%
<b>Milieu urbain*</b>	32 365	-2,4%	1 021 (1 039 en 2021)	-1,7%
<b>France métropolitaine</b> 65,10 millions d'habitants	51 641	-1,4%	3 167 (3 267 en 2021)	-3,1%

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

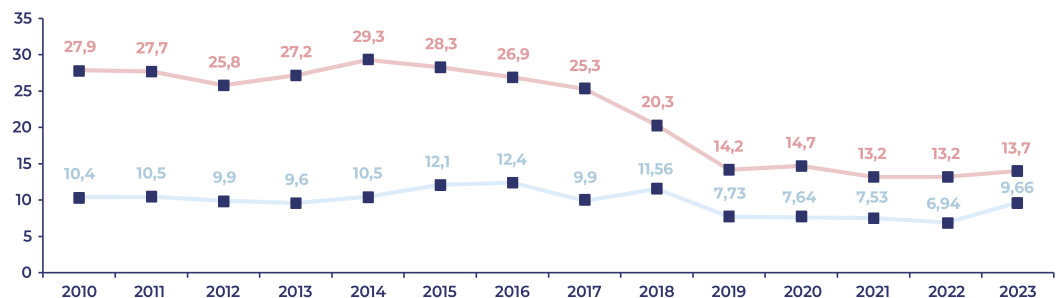
**Tendance :** Si les tendances de fond à la baisse du nombre d'accidents (-6,2 %), du nombre de blessés légers (-8,4 %) et du nombre de tués (32 contre 38 en 2023) se poursuivent en 2023, le nombre de blessés hospitalisés enregistre en revanche une hausse de près de 36 % avec 428 victimes comptabilisées contre 314 en 2022.

L'Île-de-France affiche une baisse du nombre d'accidents et de tués, de moindre importance qu'à Paris. La France métropolitaine connaît également une baisse du nombre d'accidents et du nombre de tués (-3,1 %).

## ÉVOLUTION DE LA GRAVITÉ DES ACCIDENTS

Île-de-France —  
Paris —

## Nombre de tués + blessés hospitalisés pour 100 accidents



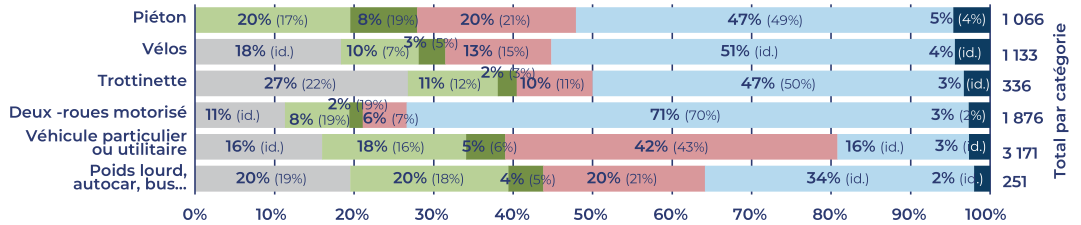
**Tendance :** Le taux de gravité des accidents à Paris s'élève à 9,66 en 2023 (contre 6,94 en 2022). Il est en hausse pour la première fois depuis 2018 et demeure inférieur à celui de l'Île-de-France (13,7 contre 13,2 en 2022).



## USAGERS IMPLIQUÉS DANS LES ACCIDENTS

- Contre un piéton
- Contre un vélo
- Contre un EDP moteur (les trottinettes électriques)
- Contre un deux-roues motorisé
- Contre un véhicule particulier ou utilitaire
- Contre un PL ou TC

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



Données 2022 entre parenthèses...

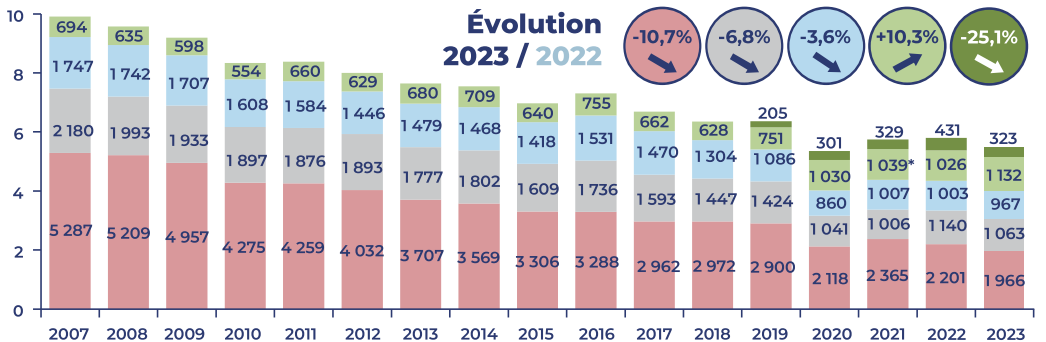


**Tendance :** Les véhicules particuliers et les véhicules utilitaires sont très largement impliqués dans les accidents contre les piétons (47 % de ces derniers, contre 49 % en 2022), contre les vélos (51 % de ces derniers, id. en 2022) contre les trottinettes à moteur (47 % de ces derniers, 50 % en 2022), et particulièrement contre les deux-roues motorisés (71 % de ces derniers, 70 % en 2022). Les deux-roues motorisés est la catégorie la plus impliquée dans les accidents contre les quatre-roues (42 % de ces derniers, contre 43 % en 2022). Toutefois la part des véhicules motorisés impliqués tend à diminuer de quelques points quand celle des vélos augmente d'autant, en raison de l'augmentation de la fréquentation cyclable à Paris en 2023.

## VICTIMES

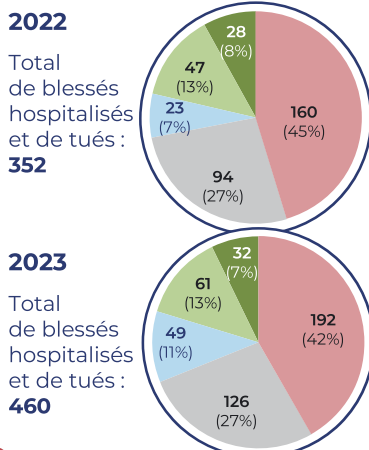
## Évolution du nombre total de victimes (blessés légers, blessés graves, tués)

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



**Tendance :** Le nombre total de victimes par catégorie baisse sensiblement en 2023 dans toutes les catégories d'usagers sauf chez les vélos. Le nombre total de victimes (englobant les blessés légers, les blessés hospitalisés et les tués) recule de 6,8 % chez les piétons, de près de 25 % chez les usagers des trottinettes à moteur (probablement aussi en raison de la fin de l'offre des trottinettes en libre-service au 1<sup>er</sup> septembre 2023), de 10,7 % chez les utilisateurs des deux-roues motorisés, de 3,6 % chez les automobilistes. En revanche, avec 1 132 victimes (contre 1 026 en 2022), le nombre de victimes chez les cyclistes augmente de plus de 10 %. Ce dernier chiffre traduit la corrélation avec la forte croissance de la fréquentation des aménagements cyclables (Voir Chapitre déplacement des vélos de ce Bilan 2023).

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

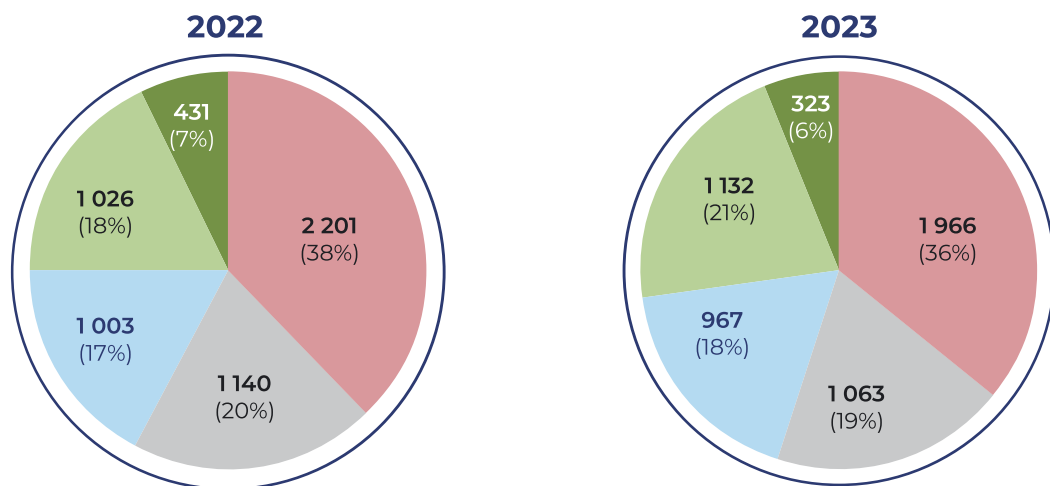


**Tendance :** L'année 2023 est marquée par la hausse de la gravité des victimes de la circulation à Paris, avec 460 tués et blessés hospitalisés enregistrés (contre 352 en 2022) malgré un nombre total de tués moindre (32 contre 38 en 2022). Toutes les catégories sont touchées sans exceptions par cette hausse de la gravité. Les usagers les plus vulnérables demeurent toujours les deux-roues motorisés (42 %, contre 45 % en 2022) et les piétons (27 %, id. en 2022) puis dans une moindre mesure les vélos (13 %, id. en 2022) et les quatre-roues motorisés (11 %, contre 7 % en 2022). Les trottinettes électriques représentent 7 % des victimes graves de la circulation (contre 8 % en 2022). À noter que le nombre de victimes d'accidents mortel baisse chez les usagers des deux-roues motorisés (8 tués contre 13 en 2022) (voir page suivante).



## Répartition des victimes par catégories d'usagers en 2023

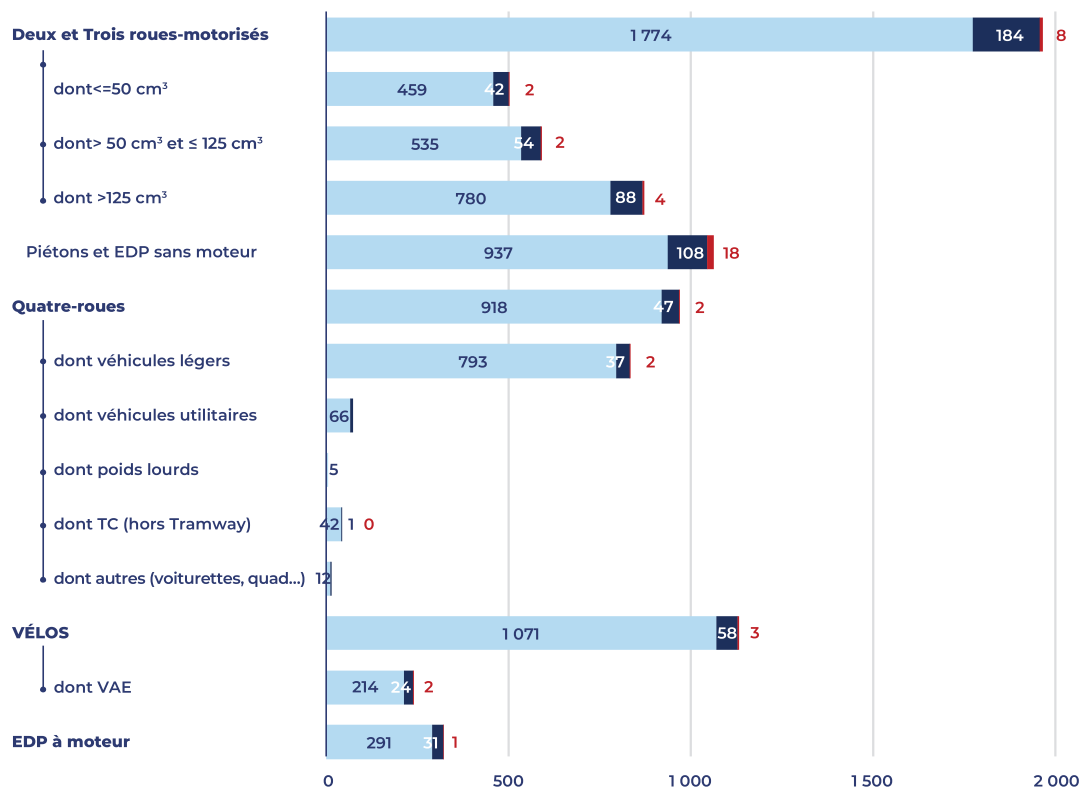
- Deux-roues motorisés ■
- Piétons (et EDP sans moteur) ■
- Quatre-roues motorisés ■
- Vélos ■
- EDP moteur ■



**Tendance :** Parmi les victimes de la circulation dans Paris en 2023, la proportion d'usagers en deux-roues motorisés (soit 36 % des victimes), celle des usagers à trottinettes électriques (soit 6 %) et celle des piétons (19 %) décroissent par rapport à 2022. En revanche, la proportion de victimes en véhicules motorisés (18 %), tout comme celle des cyclistes (21 % contre 18 % en 2022,) augmentent. La hausse des victimes à vélo est à mettre en relation avec celle de la fréquentation cyclable cumulée avec le report des usagers des trottinettes électriques en libre-service (depuis la fin de l'offre) vers les vélos en libre-service.

## Sous-détail des victimes en fonction de la gravité par catégories d'usagers en 2023

- Blessés légers ■
- Blessés hospitalisés ■
- Tués ■



**Tendance :** En 2023, la tendance générale est à la baisse du nombre total de victimes, notamment le nombre de blessés légers et le nombre de tués et ce, pour toutes les catégories d'usagers sauf chez les vélos, et par ailleurs à la hausse du nombre de blessés hospitalisés et ce, toutes catégories confondues.

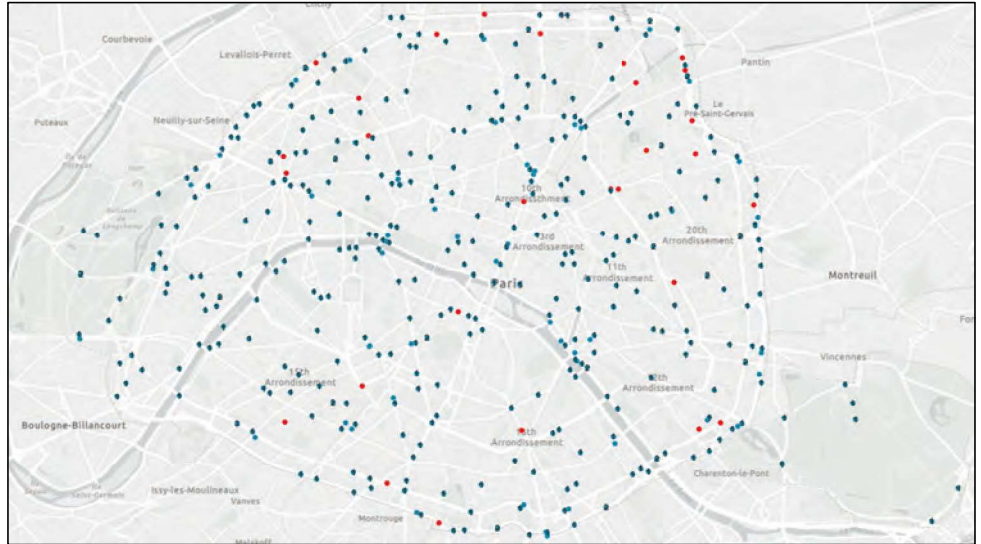


## LOCALISATION DES BLESSÉS ET TUÉS

Tués ●

Blessés hospitalisés ●

## Carte de localisation des blessés hospitalisés et des tués en 2023



**Tendance :** Les accidents graves de la route à Paris se trouvent localisés principalement sur les grandes artères structurantes du réseau viaire (et notamment sur le boulevard Périphérique, le boulevard des Maréchaux, certaines radiales et les « grands » Boulevards).

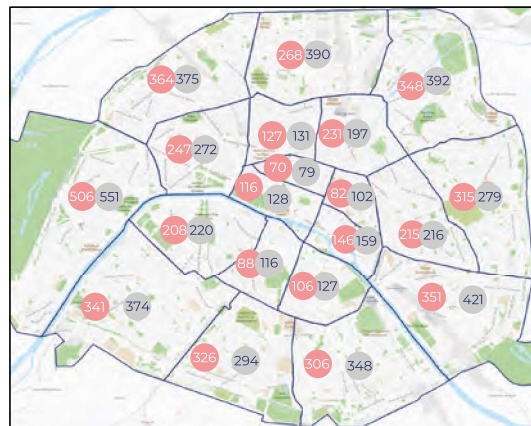
## RÉPARTITION PAR ARRONDISSEMENT

Accidents ●

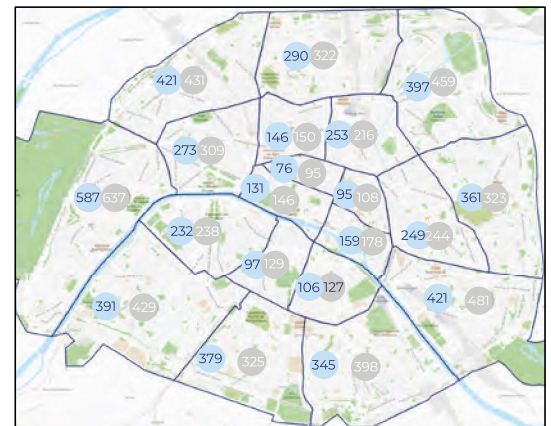
Total blessés ●

Valeur en 2022 ●

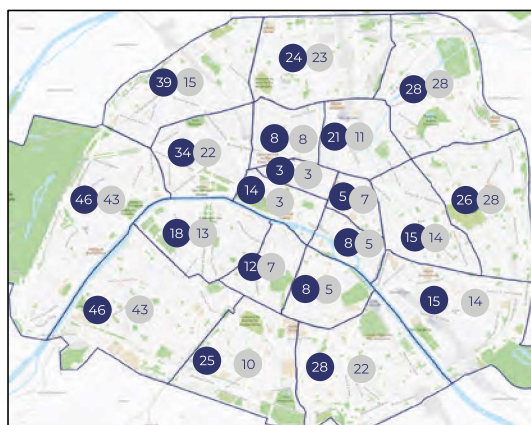
### Nombre d'accidents



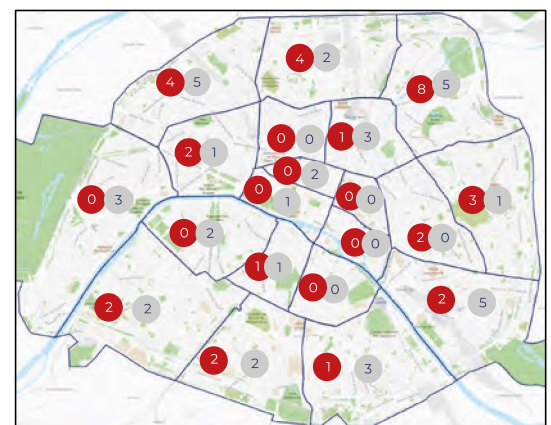
### Nombre de blessés (légers et hospitalisés)



### Nombre de blessé hospitalisés



### Nombre de tués



Blessés hospitalisés ●

Tués ●

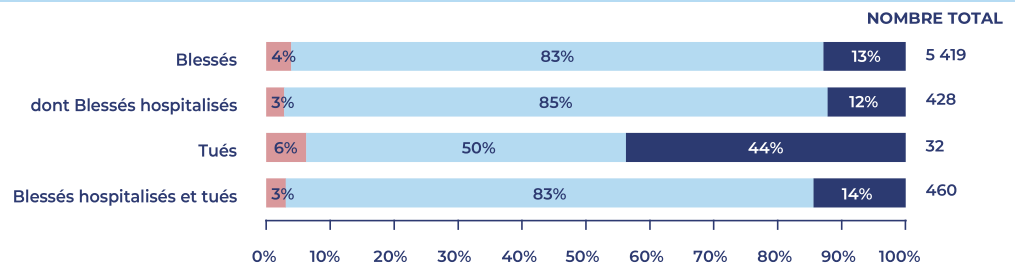
Valeur en 2022 ●



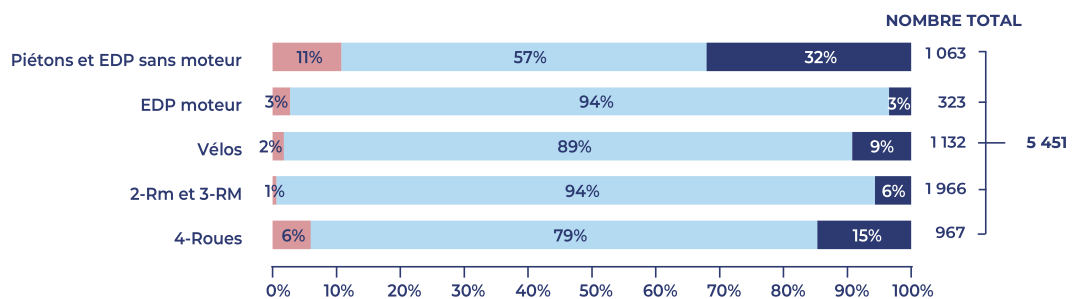
## RÉPARTITION SELON L'ÂGE

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

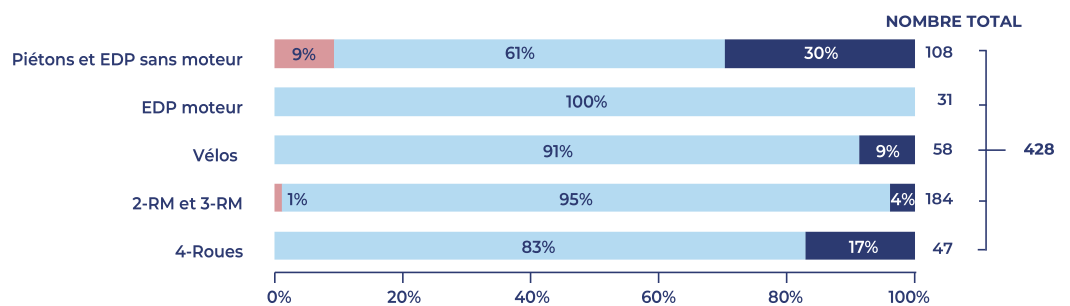
## Pourcentage de victimes (blessés, blessés hospitalisés, tués) en 2023 Par tranches d'âge



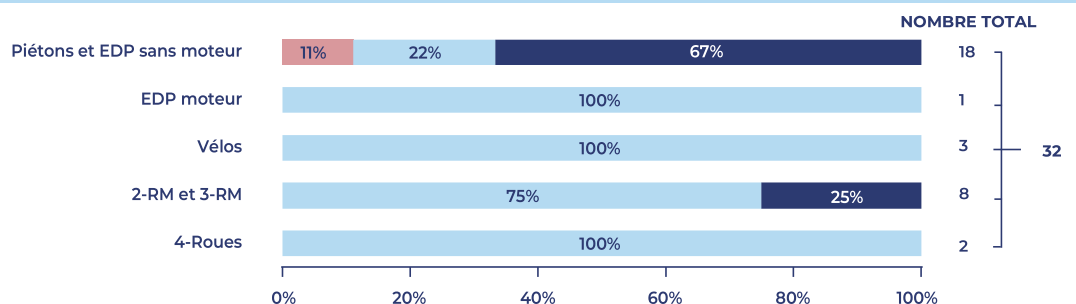
## Pourcentages de victimes par catégories d'usagers en 2023 Par tranches d'âge



## Pourcentages de blessés hospitalisés par catégories d'usagers en 2023 Par tranches d'âge



## Pourcentages de tués par catégories d'usagers en 2023 Par tranches d'âge



**Tendance :** Chez les mineurs de moins de 14 ans, il est comptabilisé 12 blessés hospitalisés (contre 15 en 2022) dont 10 piétons (12 en 2022) et 2 tués (0 en 2022), tous deux piétons. La tranche d'âge comprise entre 15 et 59 ans enregistre un nombre élevé de blessés hospitalisés (364, contre 265 en 2022) dont 175 en deux-roues motorisés (142 en 2022) et 16 tués (23 en 2022) dont 6 en deux-roues-motorisés (12 en 2022). Les victimes de plus de 60 ans sont principalement des piétons comme en 2022 (32 blessés hospitalisés contre 18 en 2022 et 12 tués contre 10 en 2022) et des utilisateurs de véhicules motorisés à deux ou quatre roues (15 blessés hospitalisé et 2 tués).

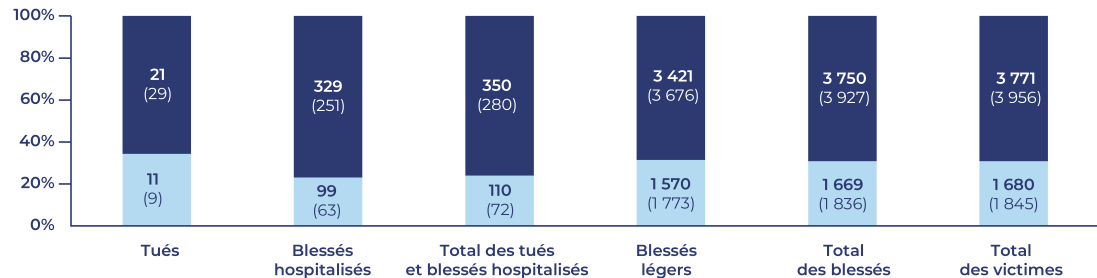


## GENRE ET SECURITE ROUTIERE

Hommes ■  
Femmes ■

### Répartition par genre

(Tués, blessés, blessés hospitalisés, blessés légers)



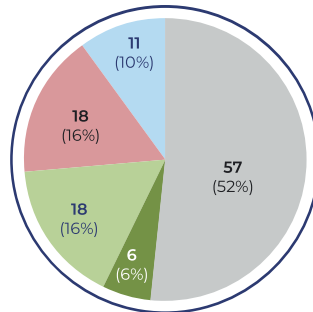
Entre parenthèses valeurs en 2022

### Répartition par genre selon le mode déplacements en 2023

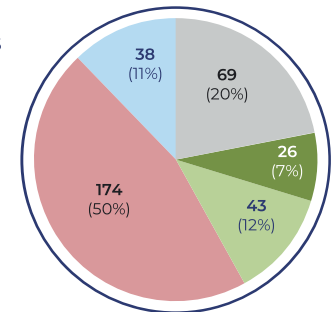
(% de tués et de blessés hospitalisés)

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

#### Femmes



#### hommes



**Tendance :** Les femmes représentent près de 31 % des victimes (id. en 2022) et près de 24% des tués et blessés hospitalisés (contre 20 % en 2022) ; et parmi ces deux dernières catégories de victimes : les femmes sont à 52 % des piétons (contre 54 % en 2022) quand les hommes sont à 50 % des utilisateurs de deux-roues motorisés (id. en 2022).

## ACTIONS EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

### Actions partenariales

À noter : Suspension depuis l'été 2021 de la procédure de transmission des télégrammes d'accidents entre la Préfecture de Police et la Ville de Paris permettant de suivre et d'analyser quasi en temps réel les causes d'accidents graves et mortels.

#### Actions de sensibilisation

- Soutien au Comité de Paris de l'association « La Prévention Routière », subventionnée par la Ville de Paris, qui a poursuivi ses actions au bénéfice des plus vulnérables en animant des ateliers de prévention innovants adaptés aux différents publics et aux différents modes de déplacements (auprès notamment des scolaires, des seniors et des conducteurs de deux-roues motorisés).
- Soutien aux actions de sensibilisation et de prévention organisées par l'association « Wimoov », subventionnée par la Ville de Paris : actions destinées aux usagers et notamment aux publics fragiles et vulnérables (personnes atteintes de handicap et seniors), et orientées vers la mobilité durable (alternatives à la voiture individuelle, nouvelles mobilités, changement de comportements) et responsable (sécurité routière, prévention des conduites à risques).
- Soutien à l'association « Avenir Santé », subventionnée par la Ville de Paris, concernant la prévention et la réduction des risques d'accidents de la circulation chez les jeunes parisiens, âgés entre 18 et 25 ans, dans leurs pratiques festives et de convivialité à travers deux modalités : favoriser les pratiques responsables en matière d'organisation par le biais du dispositif « Monte ta soirée » ; et donner les capacités aux jeunes de faire des choix éclairés et responsables. Pour cela, l'association réalisera des actions de prévention au cœur des temps festifs parisiens (festivals, soirées...) et de convivialité (sur l'espace public, dans les parcs, places...) et ce, par le biais de jeunes spécialement formés.