



Sécurité des déplacements

SÉCURITÉ ROUTIÈRE À PARIS

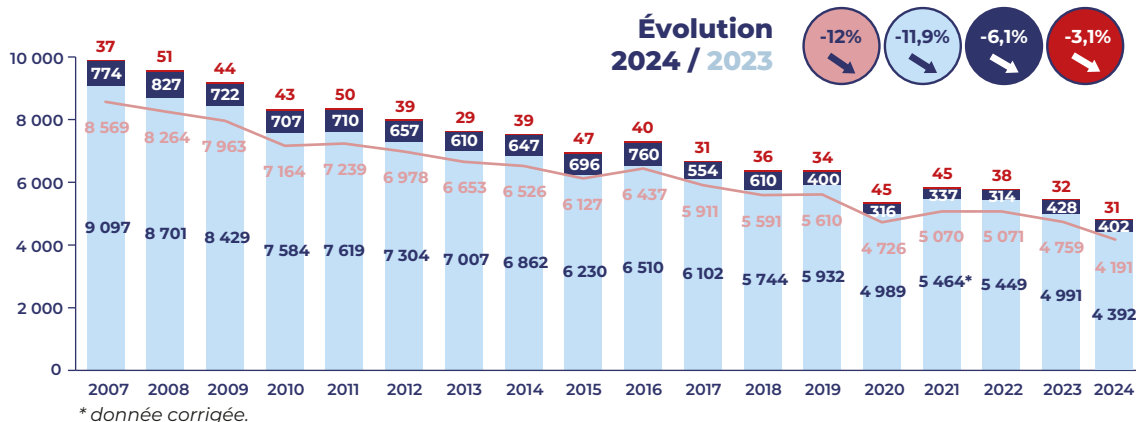
Source : Données BAAC définitives ONISR

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 2024 / 2023	Nombre de tués	Évolution 2024 / 2023
Paris 2,16 millions d'habitants	4 191 (4 759 en 2023)	-11,9%	31 (32 en 2023)	-15,8%
Île-de-France 12,10 millions d'habitants	15 366 (15 943 en 2023)	-3,6%	263 (268 en 2023)	-1,9%
Milieu urbain*	31 940 (32 365 en 2023)	-1,3%	1 030 (1 021 en 2023)	+0,9%
France métropolitaine 65,10 millions d'habitants	51 058 (51 641 en 2023)	-1,1%	3 193 (3 167 en 2023)	+0,8%

* Agglomération hors autoroutes (la référence a changé.)



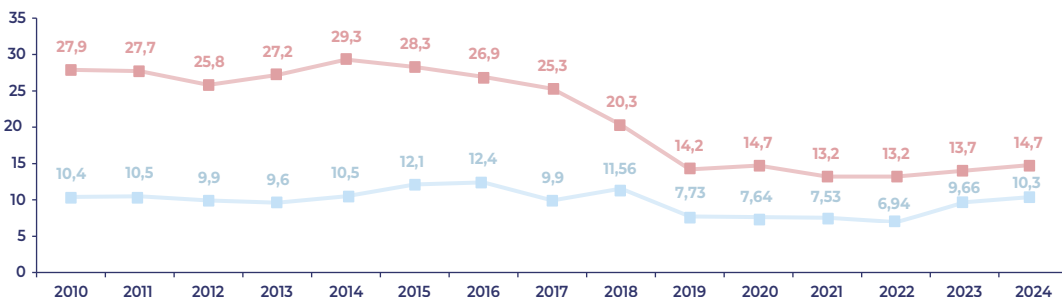
Tendance : Après une année 2023 contrastée, la tendance de fond à la baisse du nombre d'accidents (-11,9 %), du nombre de blessés légers (-12 %), du nombre de blessés hospitalisés (-6,1 %) et du nombre de tués (31 contre 32 en 2024) se confirment en 2024.

L'Île-de-France affiche de même une baisse du nombre d'accidents (-3,6 %) et de tués (-1,9 %) mais dans de moindres proportions qu'à Paris. La France métropolitaine connaît également une baisse du nombre d'accidents (-1,1 %) mais enregistre un nombre plus élevé de tués (1 030 contre 1 021 en 2023 soit une hausse d'un peu moins de 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 10,33 en 2024 (contre 9,66 en 2023). De nouveau en hausse en 2024, en raison de la forte baisse des accidents conjuguée avec une moindre baisse des blessés hospitalisés et des tués, le taux de gravité à Paris demeure inférieur au taux de gravité des accidents en Île-de-France (14,67 contre 13,7 en 2023), également en hausse pour les mêmes raisons.



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

VICTIMES

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

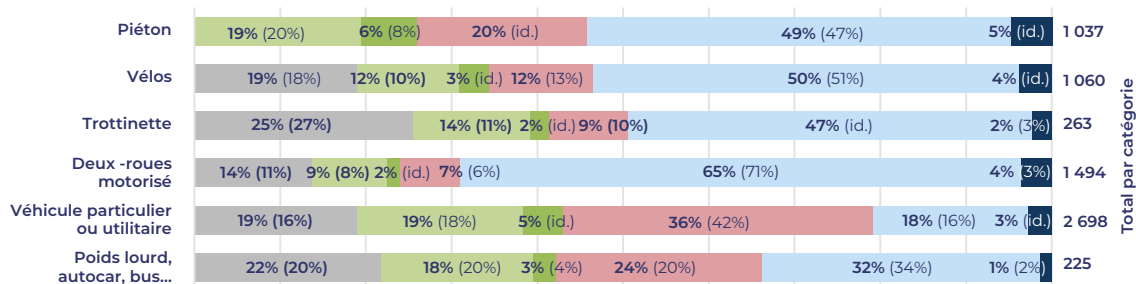


Lexique

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 (les trottinettes électriques)

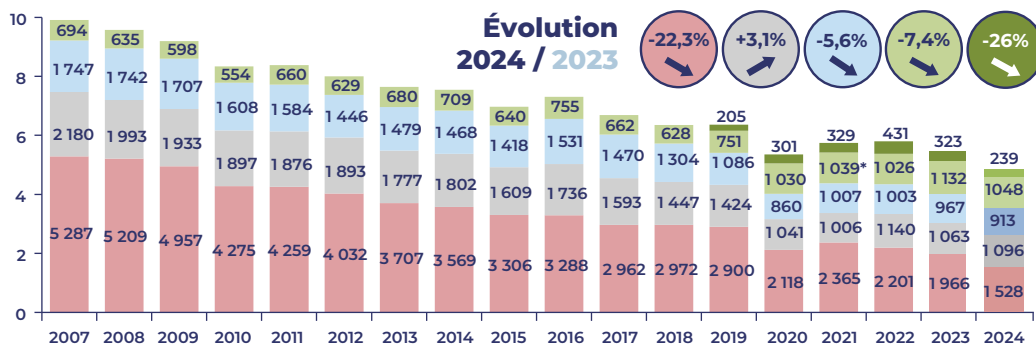
Pourcentages d'accidents entre catégories d'usagers impliquant au moins une victime



Données 2022 entre parenthèses...

Tendance : Les véhicules particuliers et les véhicules utilitaires sont toujours très largement impliqués dans les accidents contre les piétons (49 % de ces derniers, contre 47 % en 2023), contre les vélos (50 % de ces derniers contre 51 % en 2023) contre les trottinettes à moteur (47 % de ces derniers, id. en 2023), et particulièrement contre les deux-roues motorisés malgré une baisse enregistrée en 2024 (65 % de ces derniers contre 71 % en 2023). De même, la catégorie des deux-roues motorisés demeure celle la plus impliquée dans les accidents contre les quatre-roues (36% de ces derniers, contre 42 % en 2023).

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



Évolution 2024 / 2023

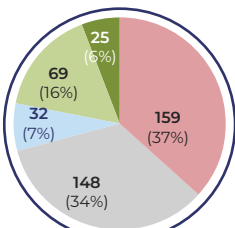


Tendance : Le nombre total de victimes en 2024 baisse dans toutes les catégories d'usagers sauf chez les piétons. Le nombre total de victimes (englobant les blessés légers, les blessés hospitalisés et les tués) diminue de 7,4 % chez les cyclistes, continue de chuter de 26 % chez les usagers de trottinettes électriques après la baisse de 25 % enregistrée en 2023 (et ce, en raison de la fin de l'offre de trottinettes en libre-service depuis septembre 2023), diminue de plus de 22 % chez les utilisateurs de deux-roues motorisés et de 5,6% chez les automobilistes, mais augmente en revanche chez les piétons de 3,1 %.

Répartition du nombre de tués et blessés hospitalisés par catégorie

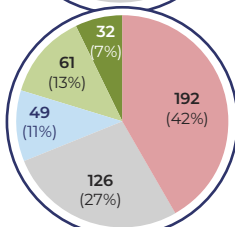
2024

Total de blessés hospitalisés et de tués : **433**



2023

Total de blessés hospitalisés et de tués : **460**

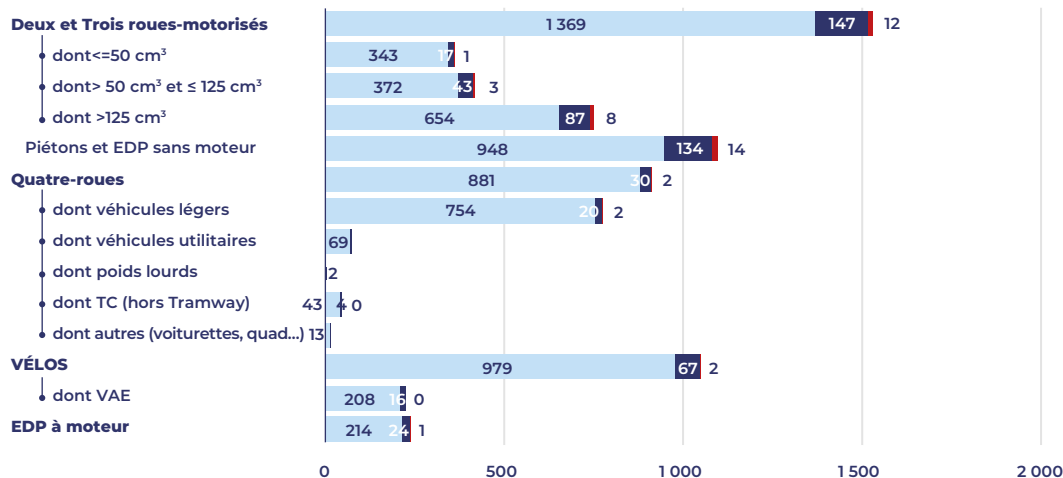
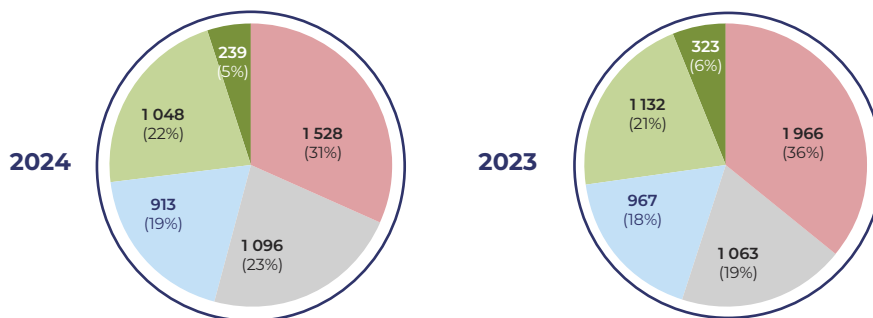


Tendance : L'année 2024 est marquée par la baisse du nombre de blessés hospitalisés et de tués, avec 433 tués et blessés hospitalisés enregistrés, contre 460 en 2023. Les usagers les plus vulnérables demeurent toujours les deux-roues motorisés (avec 159 victimes soit 37 % contre 42 % en 2023, soit une baisse de 33 victimes) et les piétons (34 %, contre 27 %, en 2023, en hausse de 7 points avec 22 victimes supplémentaires) puis dans une moindre mesure les vélos (16 % contre 13 %, en 2023, soit 8 victimes supplémentaires) et les quatre-roues motorisés (7 % contre 11 % en 2023, soit une baisse de 17 victimes). Les trottinettes électriques représentent 6 % des victimes graves de la circulation (contre 7 % en 2022 : -7 victimes).



Répartition des victimes par catégories d'usagers en 2024

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



Tendance : En 2024, la tendance générale est à la baisse du nombre de victimes chez toutes les catégories d'usagers sauf chez les piétons. Le bilan s'avère par ailleurs plus contrasté en fonction de la gravité des accidents selon la catégorie d'usagers: le nombre de blessés légers baisse dans toutes les catégories sauf chez les piétons, le nombre de blessés hospitalisés baisse également sauf chez les piétons et les cyclistes et le nombre de tués baisse chez les piétons (-4 tués) et les vélos (-1), reste stable chez les automobilistes (2 tués) ainsi que marginalement chez les utilisateurs de trottinettes électriques (1 tué) et augmente chez les usagers de deux-roues motorisés (+4).

Le nombre de victimes en deux-roues motorisés représente 31 % des victimes de la circulation (contre 36 % en 2023, soit -5 points) et baisse de plus de 22 % par rapport à 2023, soit une diminution de 438 victimes composée de 405 blessés légers et de 37 blessés hospitalisés en moins, mais avec cependant 4 tués supplémentaires.

Le nombre de victimes piétons représente 23 % des victimes de la circulation (contre 19 % en 2023, soit +4 points) et augmente de plus de 3 % par rapport à 2023, soit une hausse de 33 victimes composée de 11 blessés légers et de 26 blessés hospitalisés supplémentaires mais avec 4 tués en moins.

Le nombre de victimes en quatre-roues représente 19 % des victimes de la circulation (contre 18 % en 2023, soit -1 point) et baisse de 5,6 % par rapport à 2023, soit une baisse de 54 victimes composée de 33 blessés légers et de 17 blessés hospitalisés en moins (le nombre de tués reste stable).

Le nombre de victimes à vélo représente 22 % des victimes de la circulation (contre 21 % en 2023, soit +1 point) et baisse de 7,4 % par rapport à 2023, soit une baisse de 84 victimes composée de 92 blessés légers et d'un tué en moins mais de 9 blessés hospitalisés supplémentaires.

Enfin, le nombre de victimes utilisateurs de trottinettes électriques ne représente plus que 5 % des victimes de la circulation (contre 6 % en 2023, -1 point) et baisse de 26 % par rapport à 2023, soit une baisse de 84 victimes composée de 77 blessés légers et 7 blessés hospitalisés en moins (le nombre de tués reste stable).

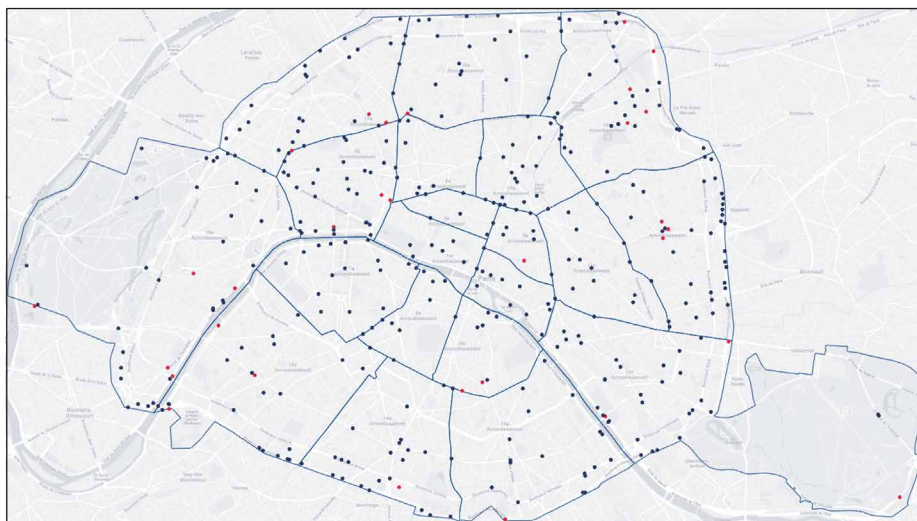


LOCALISATION DES BLESSÉS ET TUÉS

Tués ●

Blessés hospitalisés ●

Carte de localisation des blessés hospitalisés et des tués en 2024



Tendance : Les 404 accidents graves de la circulation à Paris ayant entraîné 402 blessés légers et 31 tués se trouvent localisés principalement sur les grandes artères structurantes du réseau viaire, notamment sur le Boulevard périphérique et le boulevard des Maréchaux, certaines radiales, les quais haut de la Seine, les boulevards de l'ancien Mur de fermiers généraux ainsi que les « grands » boulevards.

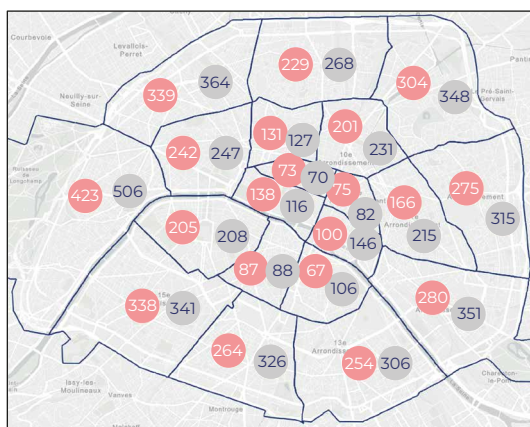
RÉPARTITION PAR ARRONDISSEMENT

Accidents ●

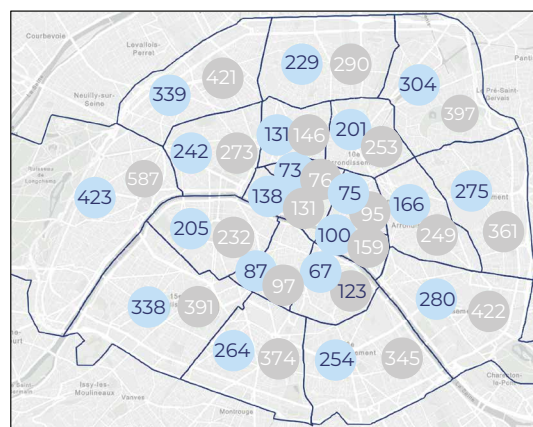
Total blessés ●

Valeur en 2023 ●

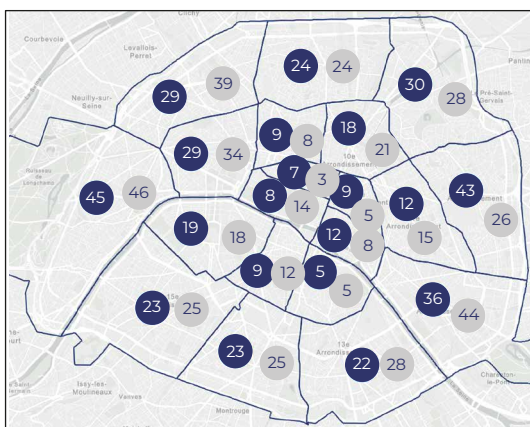
Nombre d'accidents



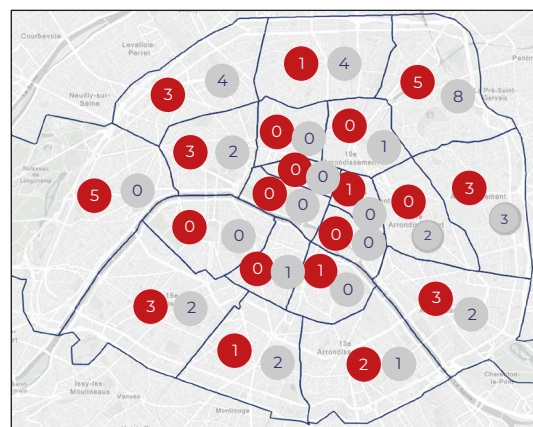
Nombre de blessés (légers et hospitalisés)



Nombre de blessé hospitalisés



Nombre de tués



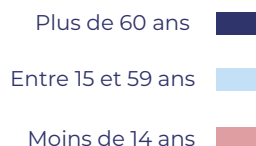
Blessés hospitalisés ●

Tués ●

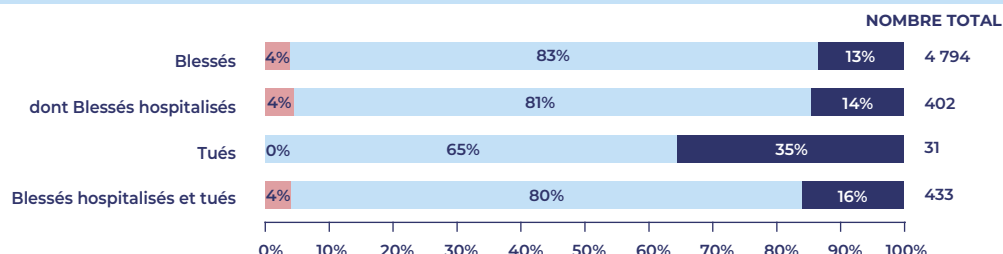
Valeur en 2023 ●



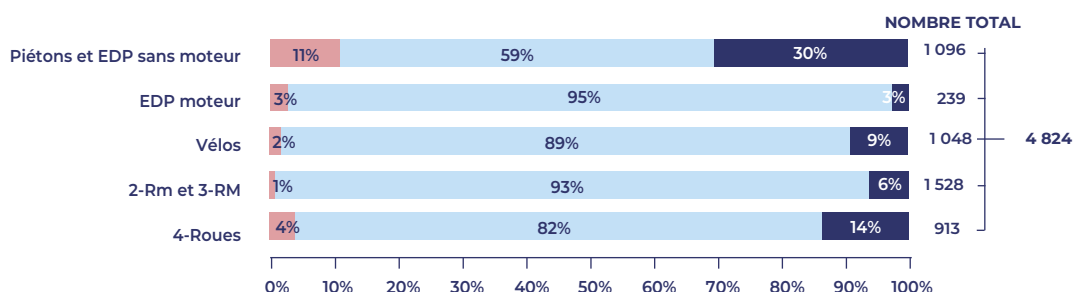
RÉPARTITION SELON L'ÂGE



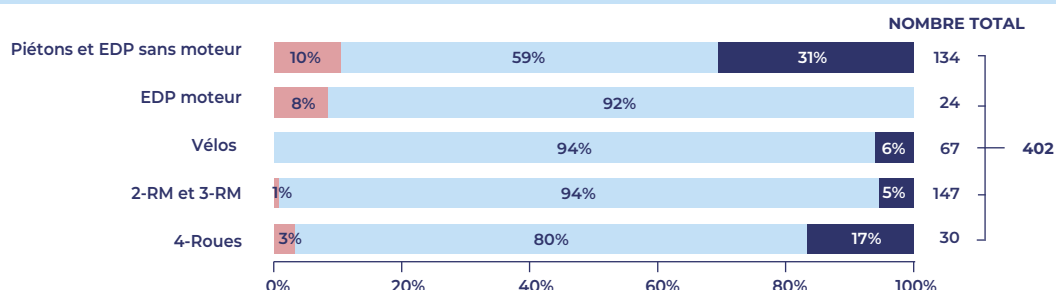
Pourcentage de victimes (blessés, blessés hospitalisés, tués) en 2024 Par tranches d'âge



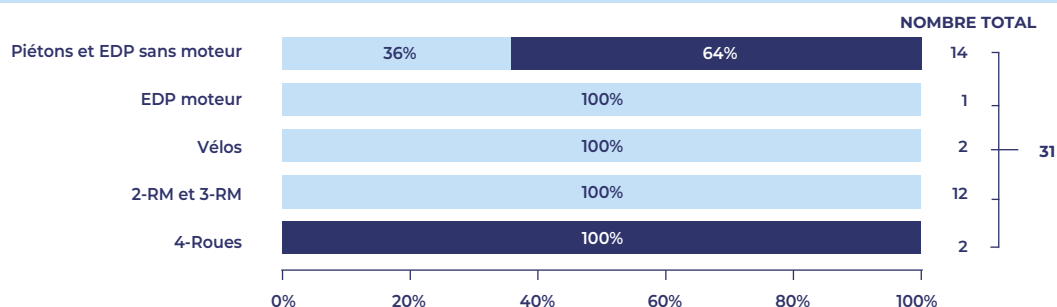
Pourcentages de victimes par catégories d'usagers en 2024 Par tranches d'âge



Pourcentages de blessés hospitalisés par catégories d'usagers en 2024 Par tranches d'âge



Pourcentages de tués par catégories d'usagers en 2024 Par tranches d'âge



Tendance : Chez les **mineurs de moins de 14 ans**, 18 blessés hospitalisés (contre 12 en 2023) sont comptabilisés, dont 14 piétons (10 en 2023) mais en revanche aucun tué n'est relevé en 2024 (2 en 2023). La **tranche d'âge comprise entre 15 et 59 ans** enregistre toujours un nombre élevé de blessés hospitalisés, en baisse toutefois (326, contre 364 en 2022) dont 138 en deux-roues motorisés (175 en 2023) et 20 tués (16 en 2022) dont 12 en deux-roues-motorisés (6 en 2023). Les victimes de **plus de 60 ans** sont principalement et toujours des piétons (41 blessés hospitalisés contre 32 en 2023 et 9 tués contre 12 en 2023) et des utilisateurs de véhicules motorisés à deux ou quatre roues (13 blessés hospitalisés contre 15 en 2023 et 2 tués, id. en 2023).



GENRE ET SECURITE ROUTIERE

Hommes

Femmes

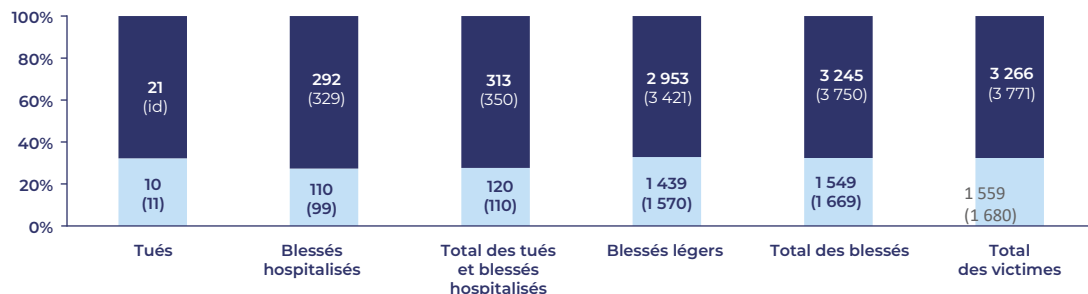
Entre parenthèses :
valeurs en 2023

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

ACTIONS EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Répartition par genre en 2024

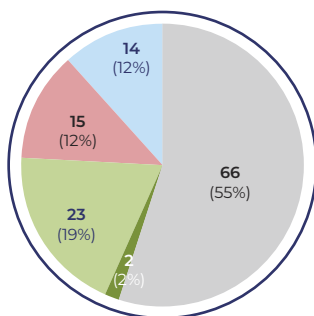
(Tués, blessés, blessés hospitalisés, blessés légers)



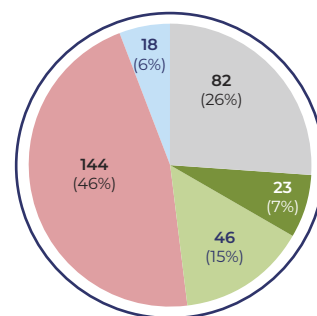
Répartition par genre des tués et des blessés hospitalisés en 2024

(selon le mode déplacement)

Femmes



hommes



Tendance : Les femmes représentent en 2024 près de 32 % des victimes (contre 31 % en 2023) et près de 28 % des tués et blessés hospitalisés (24 % en 2023) ; et parmi ces deux dernières catégories de victimes : les femmes sont à 55 % des piétons (contre 52 % en 2023) quand les hommes sont à 46 % des utilisateurs de deux-roues motorisés (50 % en 2023).

Actions partenariales

- 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 se donnant pour mission de sensibiliser l'ensemble des usagers de la route, en proposant des ateliers de prévention innovants adaptés aux différents publics et aux différents modes de déplacements. Ces ateliers reprennent sensiblement les points mis en lumière dans le Code de la Rue et le Plan Piéton.
- Soutien aux actions de sensibilisation et de prévention organisées par l'association « Wimoov », subventionnée par la Ville de Paris : sensibilisation à la mobilité durable au moyen d'actions déclinées auprès de 6 publics différents (grand public, public jeune (collégiens et lycéens), étudiants, public en insertion professionnelle, actifs et seniors) en rendant ses ateliers de sensibilisation à la sécurité routière plus inclusifs et en développant de nouvelles actions pour tous les publics et à destination de publics plus vulnérables (piétons et seniors).
- 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, en favorisant les pratiques responsables en matière d'organisation de temps festifs par le biais du dispositif monte ta soirée et en donnant les capacités aux jeunes fréquentant des espaces festifs de faire des choix éclairés et responsables en matière de pratiques festives, au travers de 15 actions de prévention mises en place sur Paris.
- Participation, en lien avec la Préfecture de Police, les mairies d'arrondissement et la DPMP, aux matinées d'alternatives à la sanction, pour une sensibilisation aux risques auprès des différents usagers de l'espace public