

Rapport de la Sécurité Routière

Bilan de l'année 2022



Sommaire

Liste des abréviations	2
Préface.....	3
Avant-propos	5
Définitions	6
Chiffres clés	7

Bilan général de l'accidentalité8

Les tendances.....	9
Les usagers	10
Les catégories d'âge.....	11
Les réseaux routiers.....	12
Les enjeux.....	12

Analyse générale.....13

Les usagers.....	14
La typologie des accidents.....	19

Analyses thématiques.....23

Les piétons.....	24
Les cyclistes.....	27
Les deux-roues ou trois-roues motorisés.....	30
Les usagers de véhicules de tourisme.....	33
Les accidents impliquant un véhicule utilitaire.....	38
Les accidents impliquant un poids lourd.....	41
Les accidents impliquant un autocar	44
Les accidents impliquant un autobus.....	46
Les conducteurs novices.....	48
Les enfants de 0 à 14 ans.....	50
Les seniors (65 ans et plus).....	55
Les accidents contre un obstacle fixe.....	58

Analyses territoriales.....62

Les régions	63
Les routes en agglomération.....	68
Les routes hors agglomération.....	72
Les autoroutes.....	77

Bibliographie.....81

Liste des abréviations :

2RM : deux-roues motorisés.

2-3RM : deux et trois-roues motorisés.

BG : blessés graves

BL : blessés légers.

PL : poids lourd.

TC : Transport en commun.

VL : véhicule léger.

VT : voiture de tourisme.

VU : véhicule utilitaire.



Chaque année, on dénombre plus de 1,35 millions de personnes tuées et environ 50 millions de blessés dans les accidents de la circulation dans le monde. Ces accidents sont la principale cause de mortalité pour les enfants et les jeunes adultes (entre 5 et 29 ans). Si aucune initiative n'est prise, il est prévu qu'ils causent environ 13 millions de décès et 500 millions de blessés durant la prochaine décennie notamment, dans les pays à revenu faible ou intermédiaire.

Outre les dommages émotionnels causés aux victimes et leurs familles, les accidents de la circulation constituent un lourd fardeau économique pour les victimes, leur famille et pour la société. Ce dernier est estimé à environ 3% du produit national brut des pays, avec les conséquences que cela entraîne sur le développement de ces économies.

Conscients de l'importance et l'ampleur du problème et la nécessité d'agir pour le résoudre ou le mitiger, les gouvernements du monde entier ont déclaré en août 2020 à l'unanimité - par la résolution 74/299 de l'Assemblée Générale des Nations Unies - la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030 avec pour objectif explicite de réduire les décès et les blessés dus aux accidents de la circulation d'au moins 50% pendant cette période.

Suite à cette résolution, un Plan d'action Mondial a été préparé et lancé le 28 octobre 2021. Ce nouveau Plan mondial décrit les actions nécessaires pour atteindre cet objectif. Cela comprend une action accélérée pour rendre la marche, le vélo et l'utilisation des transports publics sûrs, car ce sont aussi des modes de transport plus sains et plus écologiques ; assurer la sécurité des routes, des véhicules et des comportements ; et de garantir des soins d'urgence rapides et efficaces. Il souligne que des mesures de mise en œuvre éprouvées telles que des cadres juridiques fondés sur les instruments juridiques des Nations Unies en matière de sécurité routière seront essentielles.

Afin de coordonner le suivi de l'impact du Plan d'action mondial et de documenter les progrès nationaux et internationaux vers la réalisation de l'objectif de réduction de 50% des décès et des blessures non mortelles sur les routes d'ici 2030, l'Organisation Mondiale de la Santé a lancé en 2022 son Cinquième Rapport mondial de situation sur la sécurité routière. Ce rapport est le premier à être élaboré au cours de la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030.

Au niveau national, l'année 2022 a enregistré une baisse de la mortalité par rapport à l'année 2021, de -5,05%, et de -7,34% par rapport à l'année 2015, année de référence pour la Stratégie Nationale de la Sécurité Routière 2017-2026.

Le présent rapport sur la sécurité routière -Bilan de l'année 2022- fait état de la situation de l'accidentalité au Maroc et présente les indicateurs clés de la sécurité routière, leur évolution ainsi que des analyses thématiques détaillées liées aux principaux enjeux de la sécurité routière.

Le rapport montre que 3 499 personnes ont été tuées en 2022 au Maroc, ce chiffre dépasse de loin l'objectif intermédiaire fixé par la stratégie nationale de la sécurité routière en 2022 (moins de 30% par rapport à l'année de référence de la stratégie nationale, soit un objectif de moins de 2643 tués en 2022). Ces résultats interpellent toutes les parties prenantes dans la gestion de la sécurité pour doubler les efforts dans l'objectif de rattraper les points perdus.

M. Mohamed Abdeljalil
Ministre du Transport et de la Logistique



Des données fiables sont un puissant levier de décision, de gouvernance et de pilotage de la performance. En sécurité routière, des données de qualité permettent d'élaborer des stratégies plus efficaces, de comprendre et de déterminer les causes des accidents de la circulation et les enjeux prioritaires, d'évaluer l'impact des interventions entreprises, de fixer des objectifs réalisables et d'évaluer le progrès vers ces objectifs.

Pour la NARSA, en tant qu'Agence chef de file en matière de sécurité routière au Maroc, il est fondamental de recueillir des données précises et fiables sur l'ampleur des accidents et les facteurs de risque afin de renforcer la prise des décisions fondées sur des preuves factuelles.

Dans ce contexte, l'Agence a élaboré le rapport sur la sécurité routière de l'année 2022 qui présente les chiffres les plus récents sur l'accidentalité au Maroc et offre aux lecteurs une information accessible sur les indicateurs clés de la sécurité routière, les tendances, les enjeux clés et les caractéristiques des principales thématiques de la sécurité routière : piétons, 2 et 3 roues motorisées, les enfants de moins de 15 ans, les seniors, les poids lourds,....ainsi que des indicateurs territoriaux de la sécurité routière.

En termes des résultats, les chiffres de la mortalité enregistrés en 2022 fait ressortir la problématique de la hausse continue des victimes de la catégorie des usagers des 2-3 roues motorisés qui représentent presque 40% de la mortalité routière. Ce chiffre exige la mise en œuvre des mesures urgentes pour remédier à cette problématique.

Le présent rapport est appelé à se développer au fil des années en s'appuyant sur l'amélioration continue du système d'information et sur l'expertise acquise à travers le benchmark international, notamment l'outcome de notre adhésion aux instances internationales spécialisées telles que l'IRTAD (International Traffic Safety Data and Analysis Group), le FIT (Forum International des Transports), l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé), l'OASR (l'Observatoire Africain de la Sécurité Routière) et la PRI (Prévention Routière Internationale).

M. Benacer BOULAAJOU
Directeur de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière

AVANT-PROPOS

L'Agence Nationale de la Sécurité Routière (NARSA), dans sa mission d'établir et de publier un rapport annuel sur l'évolution de la sécurité routière, met à la disposition des différents intervenants et acteurs concernés un rapport d'analyse qui met en exergue des résultats clés traduisant l'évolution et la dimension de cette problématique dans notre pays.

Dans ce cadre, la NARSA a mis en place un Observatoire National de la Sécurité Routière pour la collecte, le traitement, l'analyse et la publication des données de la sécurité routière au Maroc.

Le Rapport sur la sécurité routière au Maroc de l'année 2022, fait le bilan des résultats de l'exploitation de la base de données nationale des accidents de la circulation et des différentes bases de données relatives à l'activité de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière consolidés par les données des différents intervenants dans le domaine de la sécurité routière et les différents départements producteurs de statistiques notamment, le Haut-Commissariat au Plan (HCP).

Le présent rapport fait un état des lieux de l'évolution de la sécurité routière en 2022, en relève les principales tendances, identifie les enjeux clés et les caractéristiques des principales thématiques de la sécurité routière.

Le présent rapport s'inscrit dans le contexte de la mise en œuvre de la stratégie nationale de la sécurité routière pour la période 2017-2026, lequel contexte est marqué, par les efforts déployés par les différents intervenants nationaux visant à faire baisser de 50% le nombre de décès dus aux accidents de la circulation à l'horizon 2026. Ces efforts mettent un accent particulier sur les enjeux stratégiques identifiés dans le cadre de la stratégie nationale de la sécurité routière afin d'en suivre les évolutions et d'en évaluer les progrès vers les objectifs fixés. Il s'agit, pour rappel, des enjeux suivants : les piétons, les « 2 et 3 roues motorisées », les accidents impliquant un seul véhicule, les enfants de moins de 14 ans et les transports professionnels.

Ce rapport, qui s'inspire des bonnes pratiques internationales en la matière, met en lumière des résultats des différentes analyses des données menées par l'équipe de l'Observatoire National de la Sécurité Routière. Il s'agit d'une analyse générale qui met en évidence les tendances et les principaux enjeux de la sécurité routière pour l'année 2022, d'une analyse thématique qui met l'accent sur certaines thématiques à risque (ex. enfants, piétons, seniors, ...) et d'une analyse territoriale pour étudier la dimension locale des accidents de la circulation.

Définitions :

Au sens du présent rapport, on entend par :

- « Un accident corporel de la circulation » : tout accident survenu sur une voie ouverte à la circulation publique impliquant au moins un véhicule et ayant occasionné un dommage corporel.
- « Une victime » : est une personne impliquée dans un accident et pouvant se classer dans l'une des catégories suivantes :
 - « Un tué » : est une victime décédée dans un délai maximum de 30 jours après l'accident.
 - « Un blessé grave » : est une victime ayant subi un traumatisme nécessitant une hospitalisation supérieure à 6 jours.
 - « Un blessé léger » : est une victime ayant subi un traumatisme nécessitant un traitement médical ou une hospitalisation inférieure à 6 jours.
- « Véhicule utilitaire » : véhicule à moteur destiné au transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge n'excède pas 5,5 tonnes (5500 kilogrammes).
- « Poids lourd » : véhicule à moteur destiné au transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 5,5 tonnes (5500 kilogrammes).
- « Un conducteur novice » : désigne un conducteur ayant un permis de conduire de moins de deux ans.
- « Transport en commun » : les véhicules de transport public de personnes comprenant les deux catégories : autobus et autocar.

Chiffres clés :

113 625 accidents corporels de la circulation sont enregistrés en 2022 au Maroc. Ces accidents ont causé **la mort de 3 499 personnes** parmi lesquelles :

- Plus de 1 600 sont décédées sur des routes hors agglomération (1 629) ;
- Environ six septièmes des décès étaient des hommes (2 971), et environ un septième étaient des femmes (515) ;
- 889 avaient moins de 25 ans (281 moins de 15 ans, 608 entre 15 et 24 ans) ;
- 1 398 étaient des usagers des deux-trois roues motorisés (1 321 2RM, 77 triporteurs) ;
- 888 étaient piétons (25,4%), dont un peu plus d'un cinquième (189) étaient âgés de 65 ans ou plus ;
- 801 étaient des usagers des voitures de tourisme (VT).

Bilan général de l'accidentalité

1. Les tendances

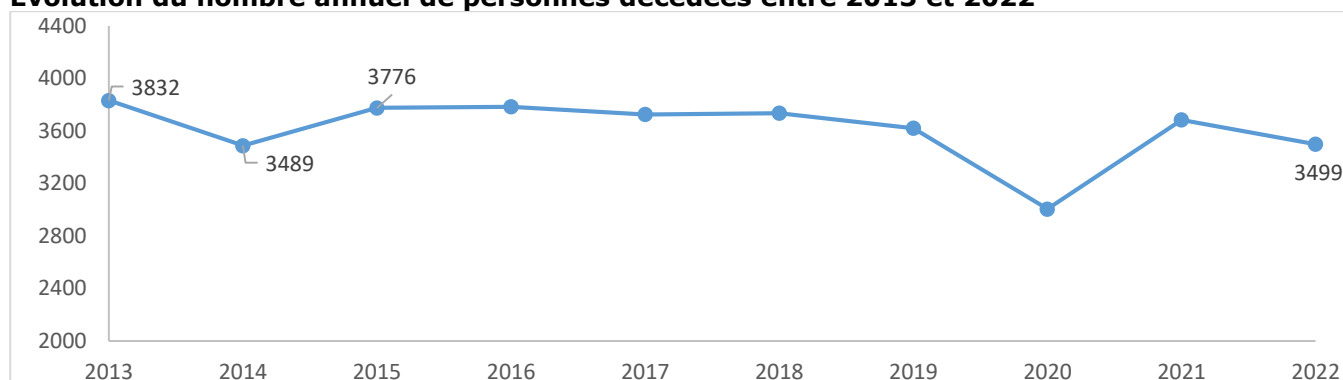
En 2022, on dénombre 3 499 décédés sur les routes au Maroc. Un résultat inférieur de -5,05% à celui de 2021, et de -7,34% par rapport à l'année 2015, année de référence pour la Stratégie Nationale de la Sécurité Routière 2017-2026. Il en est de même pour les blessés légers, qui ont vu leur nombre baisser de -0,80%, en comparaison avec celui de 2021, en se chiffrant à 153.179 et pour les accidents qui ont enregistré une baisse de -0,87%, en s'établissant à 113 625. Ceci n'est pas le cas des blessés graves dont le nombre a connu une hausse de +1,73% par rapport à celui de 2021, en s'élevant à 10 929 blessés graves.

Bilan de l'accidentalité de l'année 2022

	Accidents	Accidents Mortels	Tués	Blessés Graves	Blessés Légers
Année 2022	113.625	3.138	3.499	10.929	153.179
Année 2021	114.626	3.318	3.685	10.743	154.411
Evolution 2022/ 2021	-0,87%	-5,42%	-5,05%	1,73%	-0,80%
Evolution 2022/ 2015	45,67%	-6,75%	-7,34%	2,65%	46,73%

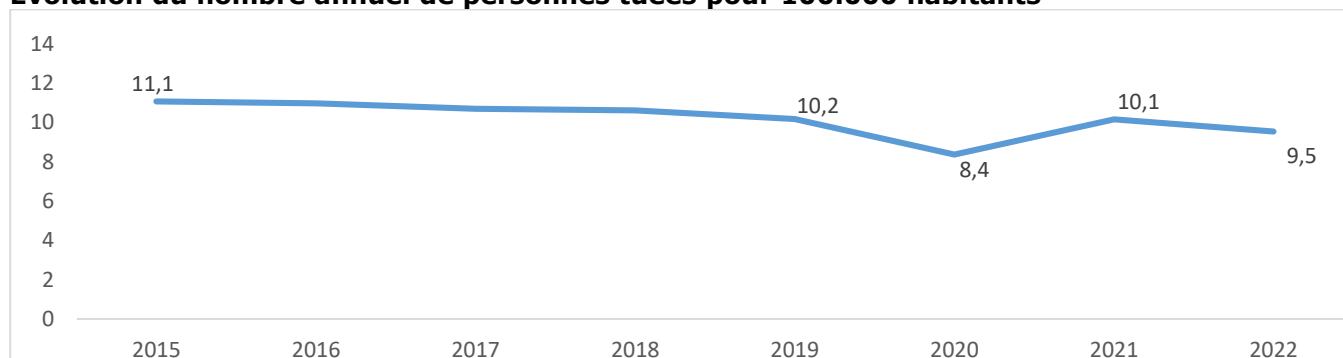
Le nombre de personnes décédées sur les routes en 2022, avec 3 499 tués, soit 186 personnes de moins qu'en 2021 (-5,05%), représente un retour de la mortalité routière à un niveau proche de l'année 2014, mais en deçà du niveau enregistré en 2015, année de référence de la stratégie nationale de la sécurité routière 2017-2026.

Évolution du nombre annuel de personnes décédées entre 2013 et 2022



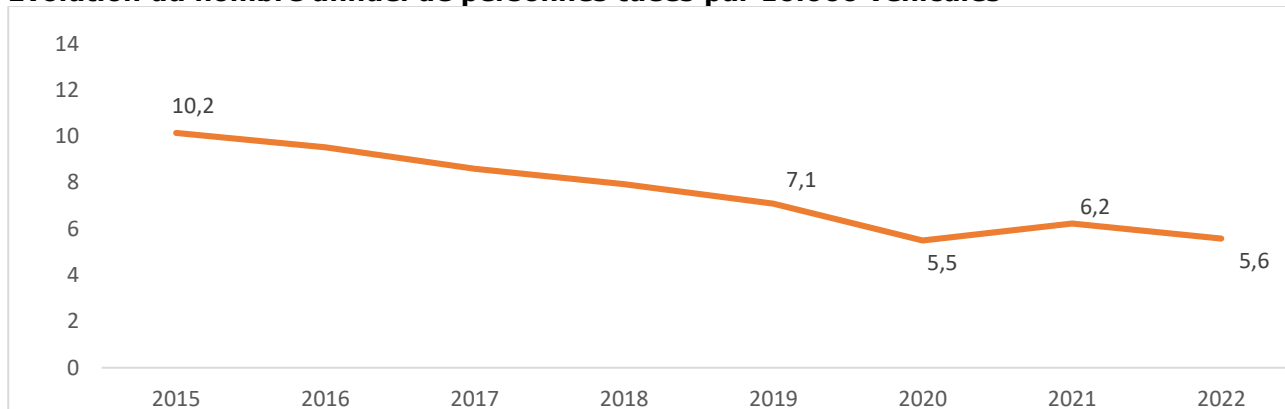
Avec une moyenne de 9,5 morts sur les routes pour 100.000 habitants, l'année 2022 présente un taux de mortalité routière proche de celui de 2021, mais encore en deçà, soit un taux historiquement bas (hors année atypique 2020) en termes de nombre de personnes décédées rapporté à la population, sur les 3 dernières décennies.

Évolution du nombre annuel de personnes tuées pour 100.000 habitants



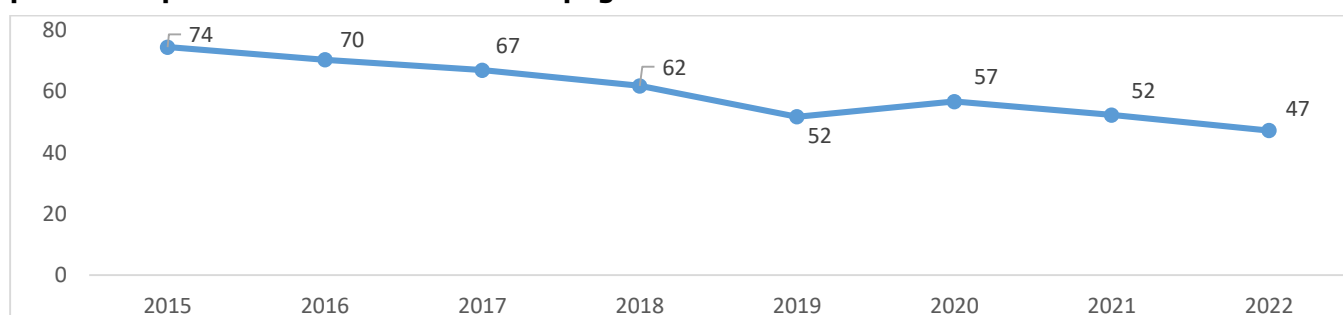
Le risque d'accident mortel, en termes de nombre de tués rapporté au parc automobile, a poursuivi sa tendance baissière pour se situer à 5,6 tués pour 10 000 véhicules en 2022, soit un taux historiquement bas (hors année atypique 2020).

Évolution du nombre annuel de personnes tuées par 10.000 véhicules



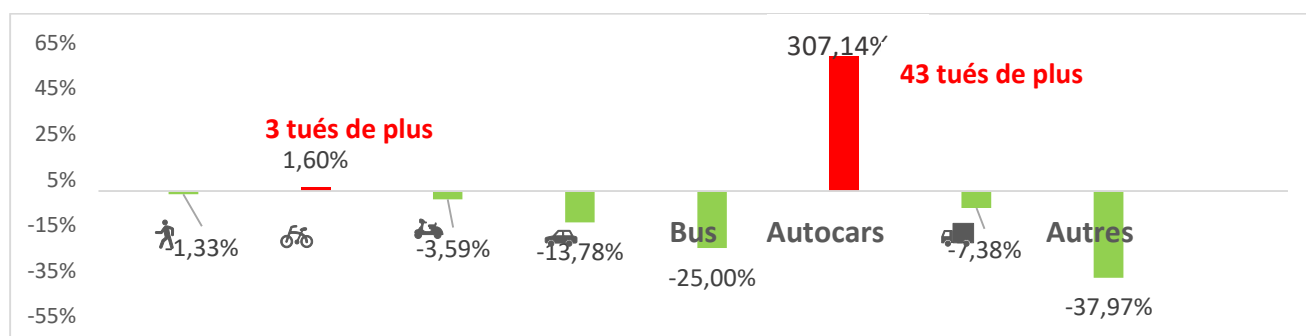
La mortalité rapportée au trafic (en milliards de véhicules.kilomètre), sur le réseau des routes en rase campagne, a atteint 47 en 2022, en affichant le taux le moins élevé sur les 12 dernières années.

Évolution du nombre annuel de personnes tuées par milliards de véhicules.kilomètre parcourus par les véhicules –Rase campagne



Les statistiques de l'année 2022, par rapport à l'année 2021, révèlent une baisse du nombre de décès de piétons de -1,33% (-12 décès), celui des usagers des deux-trois roues motorisés de -3,59% (-52 décès), celui des automobilistes de -13,78% (-128 décès), celui des usagers de camions de -7,38% (-9 décès) et celui de la catégorie Autres (Engins agricoles, charrettes, ...) de -37,97% (-30 décès). Par contre, la mortalité des cyclistes a augmenté de 1,60% (+3 décès) et celle des autocars de +307,14% (+43 décès).

Évolution du nombre de personnes tuées par catégorie d'usagers -2022/2021-



2. Les usagers

Les usagers de **véhicules de tourisme (VT)** enregistrent 801 tués en 2022, ils représentent 22,9% de la mortalité routière. Les décès d'usagers de véhicules de tourisme diminuent de -13,78% par rapport à 2021. D'autre part, la mortalité des usagers de VT est en baisse de -13,79% par rapport à celle observée en 2015 contre -7,34% pour l'ensemble des usagers.

Les usagers de **deux et trois roues motorisés (2-3RM)** représentent 40% des décès avec 1 321 usagers de **deux-roues motorisés** et 77 usagers de **tripORTEURS** tués en 2022. Par rapport à l'année 2021, le

nombre d'usagers de triporteurs tués a diminué de 3 tués et celui des usagers de deux-roues motorisés baissé de 49 tués. Depuis 2015, la mortalité des usagers de 2-3RM a augmenté de +31,14%.

Les **piétons** enregistrent une baisse en 2021 (-1,33%, soit -12 tués par rapport à l'année 2021) et leur nombre s'élève à 888, ils représentent 25,4% de l'ensemble des tués. Ce résultat constitue le bilan le moins élevé enregistré depuis 2010 (hors année atypique 2020). En comparaison avec 2015, la mortalité des piétons a baissé de -13,79%.

La mortalité des **cyclistes** présente une hausse en 2022 par rapport à 2021 (+1,60%) et s'élève à 190 tués. C'est 3 tués de plus qu'en 2021. Les cyclistes constituent 5,5% de la mortalité routière. Depuis 2015, la mortalité des cyclistes a baissé de -13,64%.

Le nombre des usagers de **véhicules utilitaires** tués augmente de +12 tués par rapport à 2021 (20 décès en 2021). En comparaison avec 2015, la mortalité des usagers de véhicules utilitaires a baissé de -23,81%, soit 10 tués de moins en 2022.

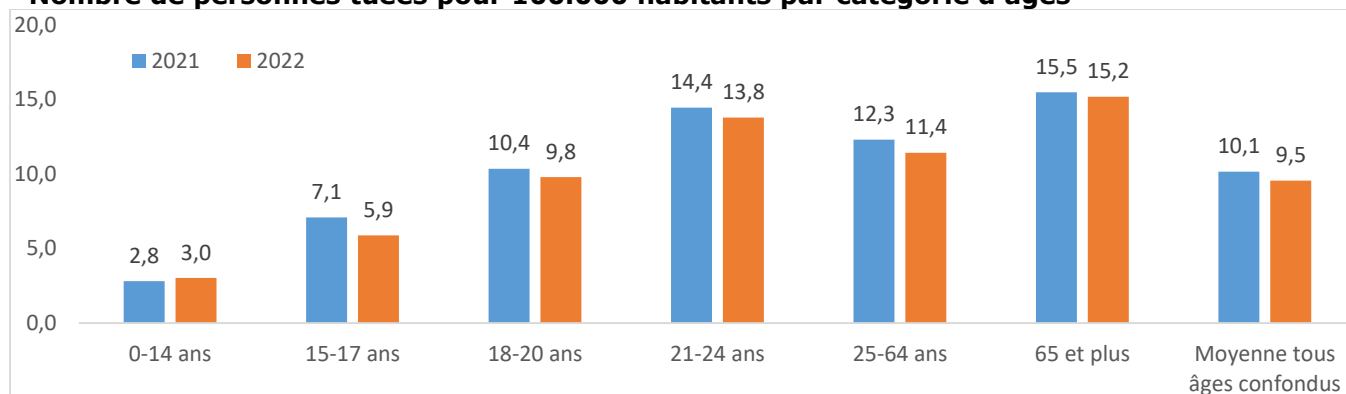
La mortalité des usagers des autobus diminue de -1 tué en 2022 (3 tués) par rapport à 2021. Depuis 2015, la mortalité des usagers des autobus a baissé de -70%, soit 7 tués de moins en 2022. La mortalité des usagers des autocars (57 tués en 2022) augmente de +307,14 tués par rapport à l'année 2021, mais elle est en diminution de -5 tués par rapport à l'année 2015, soit une baisse de 16,67%.

Le nombre d'usagers de **poids lourd** tués diminue de -20,59% (81 décès en 2022, soit 36 tués de moins par rapport à 2021). Depuis 2015, la mortalité des usagers de poids lourd a baissé de -30,77, soit 36 tués de moins.

3. Les catégories d'âge

En 2022, en comparaison avec l'année 2021, la mortalité des adolescents de 15-17 ans (3 % des décès), des jeunes de 18-20 ans (5,1% des décès), des jeunes de 21-24 ans (9,5% des décès) et des adultes de 25-64 ans, 61,4% des décès, a baissé. En effet, 105 adolescents (-17,32% par rapport à 2021), 177 jeunes de 18-20 ans (-5,85% par rapport à 2021), 326 jeunes de 21-24 ans (-4,12% par rapport à 2021) et 2 118 adultes (-5,87% par rapport à 2021) ont perdu la vie dans un accident de la route. En revanche, la mortalité des enfants de 0-14 ans, (281 décès, 7,25% des décès) et celle des seniors de 65 ans et plus, (440 décès, 12,8% des décès) a augmenté en 2021 par rapport à l'année 2021, soit +7,25% et +2,56%, respectivement.

Nombre de personnes tuées pour 100.000 habitants par catégorie d'âges



Les seniors restent les plus à risque en 2022 (152 tués par million d'habitants) et les jeunes de 21-24 ans (138 tués par million d'habitants), puis les 25-64 ans (114 tués par million d'habitants) alors que la moyenne, tout âge confondu, est de 95 tués par million d'habitants.

4. Les réseaux routiers

La mortalité routière en agglomération atteint 1 629 décès en 2022, en baisse de -0,31% par rapport à 2021, et atteint 1870 décès en rase campagne, soit une baisse de -8,82% en comparaison avec 2021. Sur le réseau autoroutier, le nombre de tués s'élève à 212 décès en 2022, en baisse de -1,4% par rapport à l'année 2021. Les routes nationales, représentent 34,2% des décès hors agglomération, enregistrent 639 décès en 2022 (-10,38). La mortalité routière sur le réseau régional s'élève à 359 décès. Elle représente 19,2% des tués en rase campagne, en baisse de -11,14% par rapport à l'année 2021. Le réseau provincial enregistre 559 décès, soit 29,9% des tués en rase campagne, en baisse de -8,21%, en comparaison avec l'année 2021.

5. Les enjeux

Malgré les progrès importants réalisés depuis 2010 en termes des baisses des taux de mortalité (rapportée à la population et au parc des véhicules), il n'en demeure pas moins que de grands efforts restent à consentir pour relever les défis et les enjeux relatifs à la sécurité routière dont notamment les suivants :

- **Les deux et trois roues motorisés**, 40,0% de la mortalité et 52,9% des blessés graves. Les jeunes âgés de 20 à 29 ans sont les plus touchés (34% de la mortalité des 2-3RM). 18% des conducteurs de 2-3RM tués l'ont été lors d'un trajet de promenade et loisirs ;
- **Les piétons**, 25,4% de la mortalité, 22,2% des blessés graves. Les seniors sont sur-représentés dans la mortalité piétonne : 21,4% des piétons tués ont 65 ans ou plus ;
- **Les jeunes de 20 à 29 ans**, 23% de la mortalité, 30% des blessés graves, mais 16% de la population ;
- **Les usagers des voitures de tourisme**, 801 tués. Plus de la moitié (57%) de la mortalité routière implique un automobiliste (tué ou non). Les usagers de 25-39 ans représentent 32% de la mortalité des automobilistes. 54% des automobilistes tués le sont dans un accident sans tiers ;
- **Les seniors** : 440 tués sont des seniors de 65 ans ou plus (12,6% de la mortalité routière) dont la population est en forte augmentation (7,6% en 2021, 7,9% en 2022 et 9,3% en 2026) ;
- Les accidents impliquant les **conducteurs novices** : 170 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un conducteur novice, ce qui représente 5% de la mortalité routière. **50% des conducteurs novices tués ont entre 20 et 29 ans ;**
- **Les accidents impliquant un poids lourd** : parmi les 398 tués dans ces accidents, 8 personnes sur 10 ne sont pas des usagers de poids lourd, dont 65% sont des usagers vulnérables (piéton, cycliste, usager de deux-roues motorisé) ;
- Les **accidents contre obstacle fixe** : 566 usagers d'un véhicule ayant heurté un obstacle fixe ont été tués (-1% par rapport à 2021), soit 16% de la mortalité routière
- Le taux de tués pour 100 millions de véhicule kilomètre sur les routes hors agglomération hors autoroute est de 5,4 (2,4 sur autoroutes). Il atteint 7,9 pour les routes provinciales, soit un sur-risque de 47% par rapport à la moyenne hors agglomération.

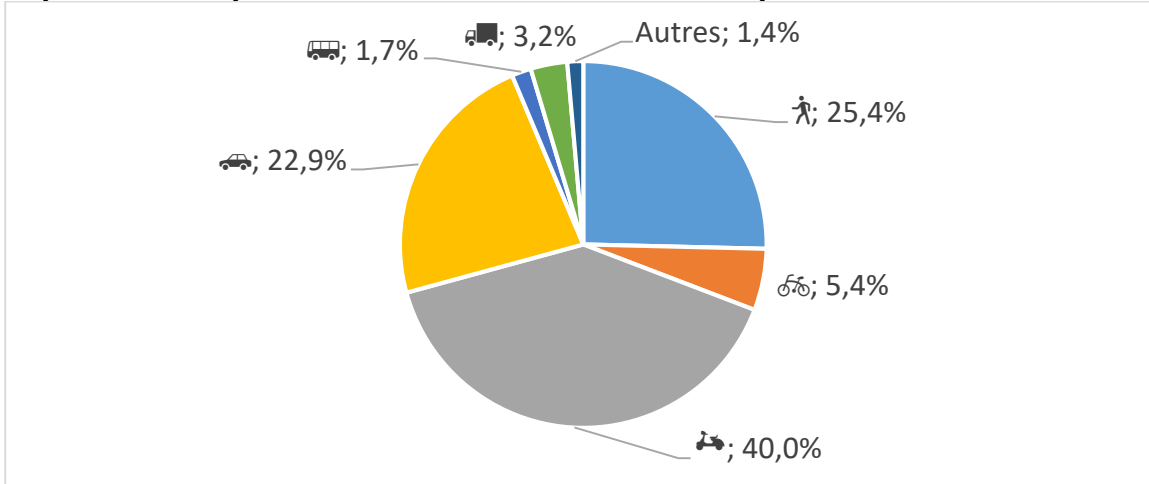
Analyse générale

1. Les usagers

1.1. Modes de déplacement

Les usagers des **deux et trois-roues motorisés (2-3RM)** sont les plus impliqués dans les accidents corporels de la circulation. Ils représentent 40,0% des personnes tuées et 48,4% des blessés dans les accidents de la route. Les usagers de **véhicule de tourisme (VT)** constituent 22,9% des décès et 27,1% des blessés. Les **piétons** constituent 25,4% de la mortalité routière et 17,1% des blessés. Les **cyclistes** présentent des parts plus faibles avec 5,4% de la mortalité et 4,4% des blessés.

Répartition des personnes tuées selon le mode de déplacement

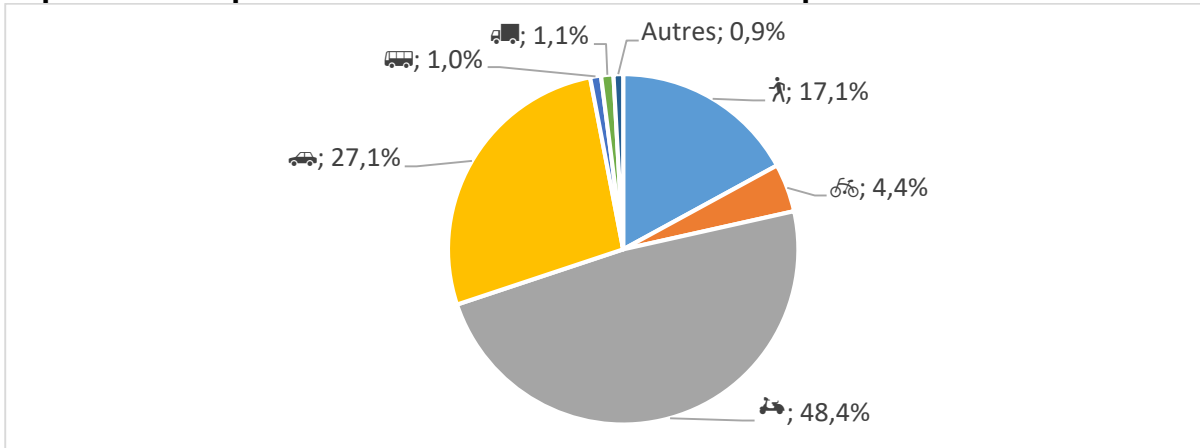


Piétons	Bicyclette	2-3RM	Voiture de tourisme	Bus & Autocar	Camions	Autres
888	190	1398	801	60	113	49

Les

autres catégories d'usagers (occupants de véhicules utilitaires (VU), d'autocars, d'autobus, de poids lourds, etc.) représentent des parts plus faibles avec au total 6,3% des personnes tuées et 3,0% des blessés.

Répartition des personnes blessées selon le mode de déplacement



Piétons	Bicyclette	2-3RM	Voiture de tourisme	Bus & Autocar	Camions	Autres
27984	7301	79416	44437	1649	1866	1455

1.1.1. Évolution selon le mode

Dans l'ensemble, la mortalité routière connaît une baisse générale de -7,4% entre 2010 et 2022. Comparée à l'année 2021, la mortalité a diminué de -5,05% mais, comparée à 2015, année de référence de la Stratégie Nationale de la Sécurité Routière 2017-2026, la diminution atteint -7,34%. Par catégorie d'usagers, la mortalité a enregistré des variations mitigées.

Évolution de la mortalité et des parts des tués par catégorie d'usagers entre 2010 et 2022

	Part 2010	Part 2022	Evolution de la mortalité 2022/2010	Evolution de la mortalité 2021/2020
Piétons	26%	25%	-10,8%	-1,3%
2 Roues sans moteur	6%	5%	-13,2%	1,6%
2 Roues avec moteur	19%	40%	95,8%	-3,6%
Voiture de tourisme	38%	23%	-44,2%	-13,8%
Autobus et autocar	2%	2%	-18,9%	233,3%
Camions	7%	3%	-54,6%	-7,4%
Autres	2%	1%	-46,2%	-38,0%
TOTAL	100%	100%	-7,4%	-5,0%

La mortalité des **piétons**, après des augmentations en 2011 et 2012, a presque stagné (+1%) de 2013 à 2019, avant de connaître une baisse de -26% en 2020 par rapport à 2019. En 2022, la mortalité des piétons a connu une hausse de +1,60% par rapport à 2021, après une hausse de 23,3% en 2021 par rapport à 2020, année atypique. Leur part dans le nombre de tués est restée stable autour de 25%.

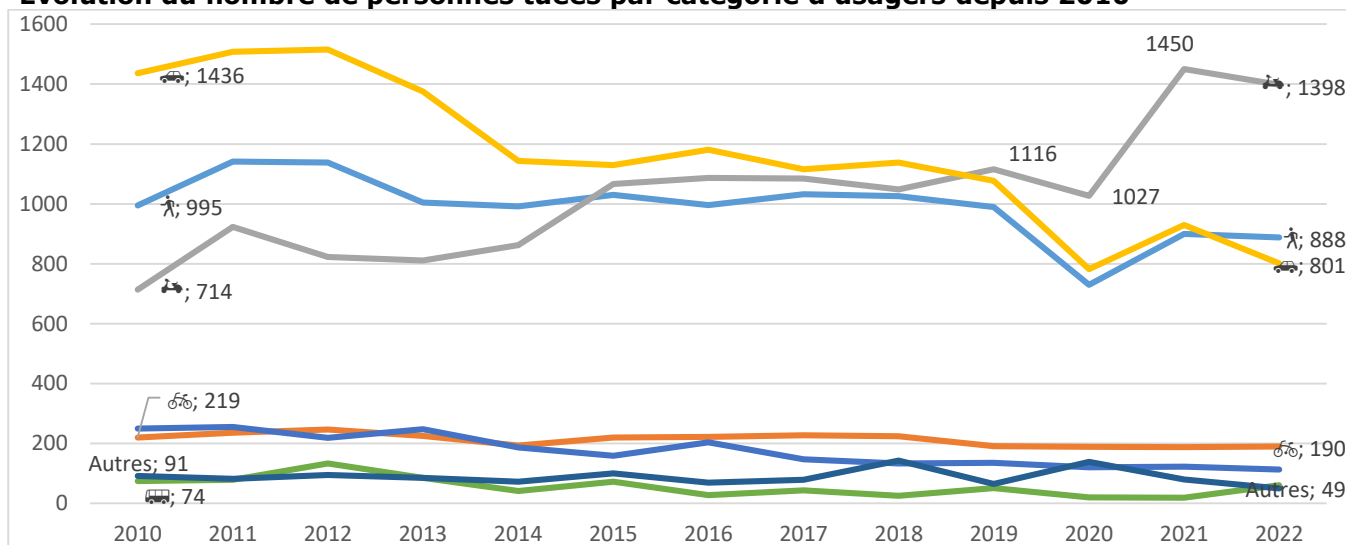
La baisse du nombre d'**automobilistes** tués a été de -44,2% entre 2010 et 2022, soit une décroissance environ 6 fois plus élevée que la moyenne. Leur part dans le nombre de tués a diminué fortement en passant de 38% des tués en 2010 à 23% en 2022.

La mortalité des deux et **trois-roues motorisés** a, quant à elle, enregistré une augmentation notable de 95,8% entraînant une augmentation de leur part dans la mortalité qui passe ainsi de 19% en 2010 à 40% en 2022.

Le nombre de tués des **cyclistes**, comparé à 2010, connaît une **baisse de -13,2%**. Leur part dans la mortalité n'a pas connu de changement notable puisqu'elle est restée autour de 5% à 6% de l'ensemble des personnes tuées.

La mortalité des autres modes (Camions, Bus et autocars, ...) a baissé d'environ -46,4%, en comparaison avec 2010. Depuis, leur part dans le total des personnes décédées a diminué en passant de 11% en 2010 à 6% en 2022.

Évolution du nombre de personnes tuées par catégorie d'usagers depuis 2010



Évolution du nombre de personnes tuées par catégorie d'usagers entre 2010 et 2022

Piétons	Bicyclette	2-3RM	Voiture de tourisme	Bus & Autocar	Camions	Autres
-10,8%	-13,2%	95,8%	-44,2%	-18,9%	-54,6%	-46,2%

1.1.2. Gravité selon le mode

L'indicateur de gravité (calculé comme étant le nombre de tués pour 100 blessés graves) s'établit à 32 en 2022, soit un ratio inférieur à ceux enregistrés en 2021 et 2020 qui étaient de 34 et 37 personnes tuées pour 100 blessés graves, respectivement.

Pour les camions, ce ratio est 2 fois plus élevé avec 67 personnes tuées pour 100 blessés graves. En revanche, pour les deux et trois-roues motorisés, ce ratio est bien plus faible, avec 24 personnes tuées pour 100 blessés graves. Ces valeurs extrêmes sont liées à la répartition par milieu : les victimes camions (tués + blessés graves) le sont à 33% en agglomération contre 73% pour les 2-3RM – les accidents en agglomération ayant en général une gravité moindre. Pour les bicyclettes ce ratio est de 36 tués pour 100 blessés graves. Hormis la catégorie « Bus & autocars » qui affiche un ratio de 57 tués pour 100 blessés graves, les autres modes de déplacement présentent un ratio variant entre 36 et 45 tués pour 100 blessés graves.

Par rapport à 2021, le ratio a particulièrement augmenté pour la catégorie « Bus & autocars » (57 en 2022 contre 30 en 2021) dont le nombre de tués a augmenté de +233,33% et celui des blessés graves de +75%.

Gravité des accidents selon la catégorie d'usagers en 2022

Mode	Tués	Blessés graves	Nombre de tués pour 100 blessés graves	Variation 2022/2021
Piétons	888	2431	37	-10,9%
Bicyclette	190	532	36	8,2%
2-3RM	1398	5783	24	-10,5%
Voiture de tourisme	801	1798	45	8,7%
Bus & Autocars	60	105	57	90,5%
Camions	113	168	67	-10,3%
Autres	49	112	44	-51,9%
Total	3499	10929	32	-5,8%

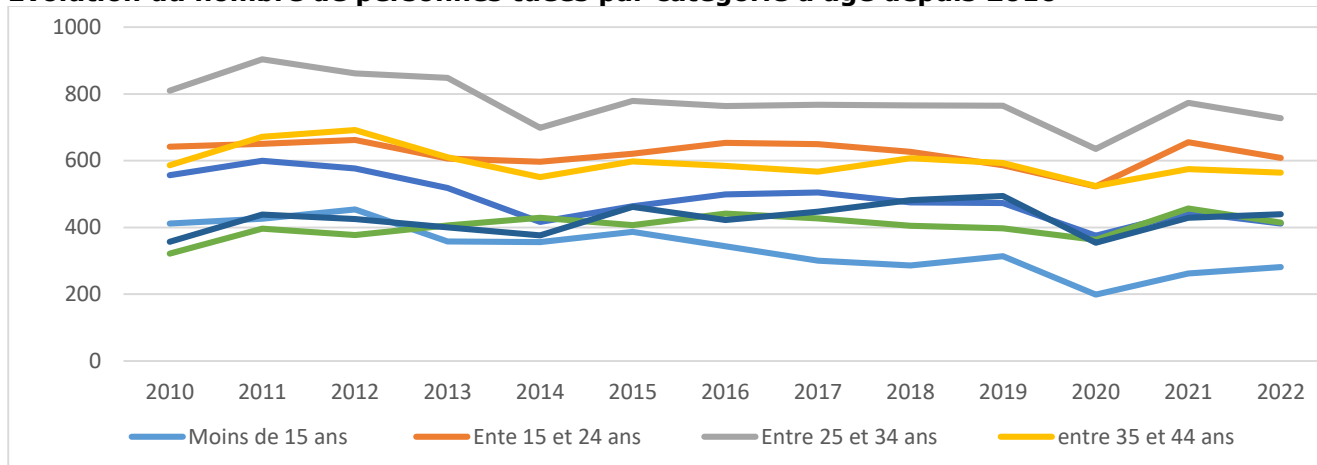
1.2. Age des victimes

1.2.1. Evolution selon l'âge

L'évolution du nombre de personnes tuées sur la période 2010-2022 se décompose en six phases :

- 2011 : augmentation pour toutes les catégories d'âge, plus marquée pour celles de 25 à 44 ans que pour les personnes âgées de 55 ans et plus ;
- de 2012 à 2014 : baisse pour la plupart des catégories, mais augmentation pour les personnes âgées entre 55 et 64 ans ;
- 2015 : augmentation pour toutes les catégories d'âge excepté celle des 55 à 64 ans ;
- de 2016 à 2019 : baisse pour toutes les catégories de moins de 64 ans, mais augmentation pour les personnes âgées de 65 ans et plus ;
- 2020 : baisse pour toutes les catégories d'âge, plus marquée pour celles de moins de 15 ans ainsi que pour les personnes âgées de 65 ans et plus ;
- 2021 : augmentation pour toutes les catégories d'âge, plus marquée pour celles de moins de 24 ans ainsi que pour les personnes âgées de 55 ans et plus ;
- 2022 : diminution pour les catégories d'âge 15-64 ans, plus marquée pour celles de 15 à 24 ans ainsi que pour les personnes âgées de 55 ans à 64 ans. Les catégories d'âge « moins de 15 ans » et « 65 ans et plus » ont enregistré des augmentations.

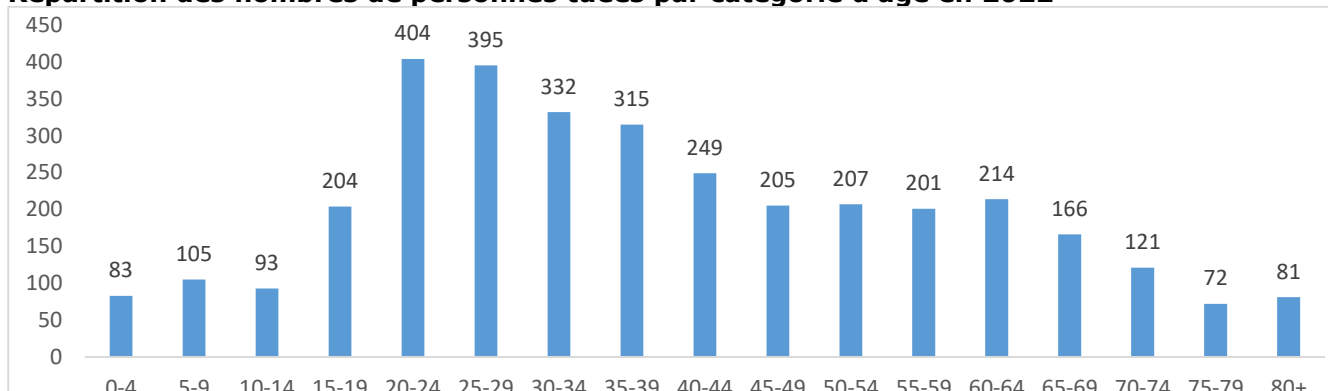
Évolution du nombre de personnes tuées par catégorie d'âge depuis 2010



1.2.2. Risque et gravité selon l'âge

En 2022, les 20-29 ans sont les plus touchés par les accidents de la route, en nombre de personnes tuées (soit 23% du total) et de blessés (31% du total). Viennent ensuite les 30-39 ans (18% des tués et 20% des blessés) et les 40-49 ans (13% des tués et 13% des blessés).

Répartition des nombres de personnes tuées par catégorie d'âge en 2022



Rapporté au million d'habitants, 95 personnes ont été tuées et 4 475 ont été blessées en 2022. Ces chiffres sont extrêmement variables suivant l'âge :

- 152 pour les tués **de 65 ans et plus**, soit près de **1,6 fois la moyenne** tout âge ;
- 124 pour les tués **de 55 à 64 ans**, soit 1,3 fois la moyenne tout âge ;
- 124 pour les tués de 25 à 34 ans, soit 1,3 fois la moyenne. (sur-risque élevé aussi pour les blessés : 1,6 fois la moyenne) ;
- au contraire, le nombre de tués par million d'habitants est trois fois **plus faible pour les 0-14 ans** que les 15 ans et plus.

Entre 2010 et 2022, le risque individuel (nombre de personnes tuées par million d'habitants) est passé de 120 à 95, soit une baisse de -21%. Cette baisse est très marquée (-41%) pour la catégorie d'âge « 45 à 54 ans » 15 ans. Pour les jeunes de 15 à 24 ans, le risque individuel a enregistré une augmentation (+1%) par rapport à l'année 2010.

Risque et gravité des accidents selon l'âge en 2022

Catégorie d'âge	Tués	Blessés graves	Blessés légers	%Tués	Tués/1M hab	Blessés/1M hab	Tués/100 blessés graves
0-4	83	128	1951	2%	29	716	65
5-9	105	436	4971	3%	33	1707	24
10-14	93	442	6070	3%	29	2040	21
15-19	204	1084	14326	6%	68	5156	19
20-24	404	1779	24117	12%	136	8717	23

25-29	395	1484	22684	11%	134	8208	27
30-34	332	1126	17456	9%	115	6413	29
35-39	315	923	13769	9%	118	5508	34
40-44	249	699	11970	7%	101	5115	36
45-49	205	541	8531	6%	92	4054	38
50-54	207	524	6834	6%	105	3725	40
55-59	201	413	5312	6%	114	3242	49
60-64	214	410	4710	6%	135	3235	52
65-69	166	280	2944	5%	140	2716	59
70-74	121	232	1811	3%	148	2500	52
75-79	72	133	854	2%	159	2174	54
80 &+	81	101	672	2%	184	1756	80
âge inconnu	52	194	4197	1%			27
Total	3499	10929	153179	100%	95	4475	32

En 2022, le taux de gravité en termes de nombre de personnes tuées ramené au nombre de blessés graves s'établit à 32 personnes tuées pour 100 blessés graves. Cet indicateur est très variable selon l'âge de l'usager :

- il se situe au-dessus du ratio moyen pour les enfants de moins de 5 ans et pour les adultes de plus de 35 ans. Il est le plus élevé pour les 65-69 ans, avec 59 personnes tuées pour 100 blessés graves, et pour **les 80 ans et plus avec 80 personnes tuées pour 100 blessés graves**, soit un ratio **2,5 fois supérieur à la moyenne** ;
- *à contrario*, celui observé chez les enfants âgés de 5 à 14 ans, les adolescents âgés de 15 à 19 ans, les jeunes adultes âgés de 20 à 24 ans et les adultes âgés de 25 à 34 ans (29 personnes tuées pour 100 blessés graves) est bien en dessous du ratio moyen.

1.3. Âge et mode de déplacement

La répartition des personnes décédées selon la catégorie d'usager varie fortement selon l'âge. Ainsi :

- la part de la mortalité des 2-3RM est particulièrement élevée chez les 15-39 ans (63,4%) ;
- la part de la mortalité des véhicules de tourisme est particulièrement élevée chez les 20-44 ans (50%) ;
- les 0-14 ans décèdent majoritairement (54%) en tant que piétons ;
- les 15-24 ans décèdent majoritairement (58%) alors qu'ils circulent en 2-3RM, avec une mortalité marquée chez les 20-24 ans (70,2%) ;
- la part des cyclistes parmi les personnes tuées est élevée chez les 0-14 ans (6%), les 45-54 ans (9%), les 55-64 ans (9%) et le 65 ans et plus (9%) ;
- la part des piétons parmi les personnes tuées est la plus forte chez les 0-14 ans (54%) et 65 ans et plus (43%).

Répartition des nombres des tués par catégorie d'âge et catégorie d'usager en 2022

Tranche d'âge	Piétons	Bicyclette	2-3RM	Voiture de tourisme	Autres
0-4	50		5	24	4
5-9	68	2	8	22	5
10-14	34	15	17	22	5
15-19	32	17	112	38	5
20-24	50	8	243	77	26
25-29	42	8	238	85	22
30-34	58	11	159	85	19
35-39	61	10	134	85	25
40-44	56	10	90	69	24
45-49	46	19	67	49	24
50-54	51	10	71	59	16

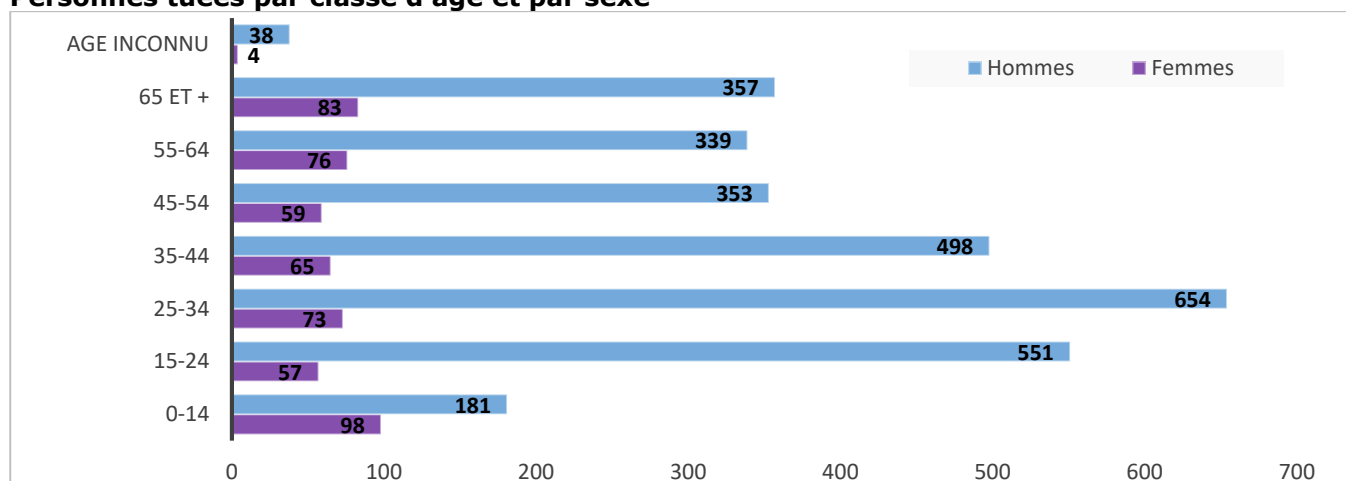
55-59	61	17	71	36	16
60-64	62	19	62	58	13
65-69	55	21	46	35	9
70-74	44	10	40	20	7
75-79	31	6	16	18	1
80 &+	59	1	5	16	0
âge inconnu	28	6	14	3	1
Total	888	190	1398	801	222

1.4. Genre des victimes

En 2022, environ six fois plus d'hommes (2 971) que de femmes (215) sont décédés sur la route. La proportion d'hommes parmi les personnes tuées est plus élevée pour les personnes âgées de 15 à 24 ans (91%) et pour les 25-34 ans (90% des tués sont des hommes). Pour les 0-14 ans, la proportion d'hommes demeure à 64%, la moins élevée.

Par ailleurs, pour les hommes, les catégories les plus touchées sont celles de 15 à 34 ans (41% des hommes tués). Pour les femmes, ce sont les 0-14 ans et 65 ans et plus (35% des femmes tuées).

Personnes tuées par classe d'âge et par sexe



Les hommes tués sont à 59% des conducteurs, à 18% des passagers et à 23% des piétons. Les femmes tuées sont à 5% des conductrices, à 54% des passagères et à 41% des piétonnes. Ces proportions ne sont pas les mêmes pour les blessés puisque 94% des conducteurs, 61% des passagers et 57% des piétons sont des hommes, ce qui implique un niveau de risque élevé pour la gent masculine vu que leur part dans la population, tout d'âge confondu, est la même que celle des femmes (50% de la population).

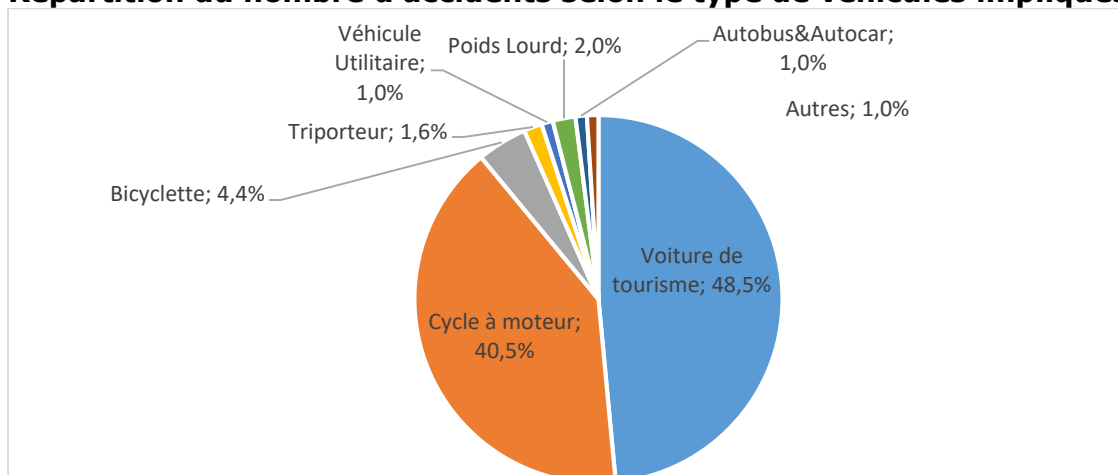
Cet écart homme-femme est particulièrement élevé parmi les conducteurs puisque 99% des conducteurs tués sont des hommes. Par ailleurs, 66% des passagers tués sont des hommes. Les piétons tués sont, tous âges confondus, pour 76% d'entre eux des hommes.

2. La typologie des accidents

2.1. Selon les types de véhicules

En 2022, le véhicule de tourisme (VT) est le mode de déplacement le plus impliqué dans les accidents de la circulation. Les véhicules de tourisme sont impliqués dans près de la moitié (48,5%) des accidents corporels, suivis par les deux-roues motorisés qui sont impliqués dans 40,5% des accidents, suivis, de loin, par les bicyclettes avec 4,4% de l'ensemble des accidents, les poids lourds (2,0%) et les triporteurs (1,6%). Les autres types de véhicules sont impliqués dans environ 3% de l'ensemble des accidents.

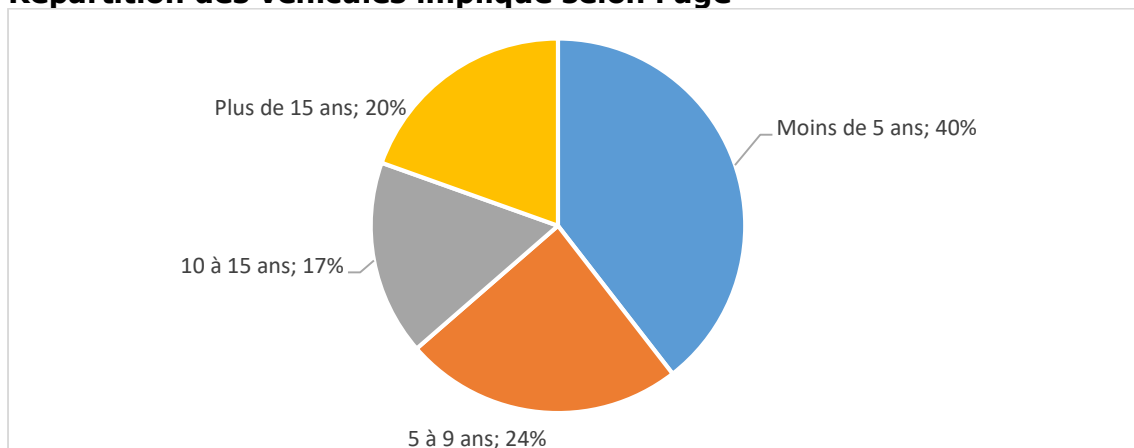
Répartition du nombre d'accidents selon le type de véhicules impliqués



2.2. Selon l'âge des véhicules

En 2022, les véhicules de moins de 5 ans représentent 40% des véhicules impliqués dans les accidents de la circulation alors que les véhicules de moins de 5 ans ne représentent qu'environ 21% du total du parc automobile en 2022. Les véhicules âgés de plus de 15 ans représentent 20% des véhicules impliqués pour une part de 40% dans le parc automobile. Les véhicules de 5 à 9 ans (22% du parc) regroupent 24% des véhicules impliqués, suivis par les véhicules âgés de 10 à 15 ans (18% du parc) qui constituent 17% des véhicules impliqués.

Répartition des véhicules impliqués selon l'âge



2.3. Selon le milieu routier

Plus de la moitié des accidents mortels a lieu hors agglomération (53% des personnes tuées le sont hors agglomération dont 6% sur autoroute). En revanche, 77% des blessés le sont en agglomération.

La mortalité a diminué entre 2021 et 2022 (-5,05%). Cette baisse est générale à tout le milieu routier. Mais, elle masque de fortes disparités selon le type de réseau routier. Elle est plus prononcée hors agglomérations hors autoroutes et moins prononcée en agglomération et sur autoroute :

- Baisse de -0,31% en agglomération : 1 629 personnes tuées en 2022, soit 5 de moins qu'en 2021 ;
- Baisse de -1,40% sur autoroute : 212 personnes tuées en 2022, soit 3 de moins qu'en 2021 ;
- Forte baisse de -10,38% sur les routes nationales : 639 personnes tuées en 2022, soit 74 de moins qu'en 2021 ;
- Forte baisse de -11,14 sur les routes régionales : 359 personnes tuées en 2022, soit 45 de moins qu'en 2021 ;
- Forte baisse de -8,21% sur les routes provinciales : 559 personnes tuées en 2022, soit 50 de moins qu'en 2021 ;
- Forte baisse de -8,18% sur les autres routes : 101 personnes tuées en 2022, soit 9 de moins qu'en 2021.

Répartition des accidents et des victimes selon le type de réseau routier

Type réseau	Accidents	Tués	Blessés Graves	Blessés Légers
En agglomération	91 635	1629	7990	119133
Autoroutes	1529	212	136	2869
Nationales	7385	639	1012	11397
Régionales	4615	359	639	7266
Provinciales	7432	559	1020	11082
Autres	1029	101	132	1432
Total	113 625	3499	10929	153179

La gravité des accidents est plus élevée sur autoroute :

- 59 personnes tuées pour 100 blessés graves hors agglomération hors autoroute ;
- 156 personnes tuées pour 100 blessés graves sur autoroute : vitesses élevées impliquant des collisions violentes ;
- 20 personnes tuées pour 100 blessés graves en agglomération.

2.4. Les collisions

La répartition des tués selon les trois typologies d'accident, en relation avec le nombre de protagonistes, est comme suit :

- **28%** des personnes tuées le sont dans **un accident sans tiers (un véhicule seul sans piéton) ;**
- **64%** dans **un accident à 2 protagonistes ;**
- **8%** dans **un accident à plus de 2 protagonistes.**

2.5. Les usagers impliqués

28% des personnes tuées le sont dans des accidents sans tiers. Parmi les 801 automobilistes tués, 54% le sont dans des accidents sans collision. Cette proportion est de 31% pour les usagers des véhicules utilitaires et de 57% pour les usagers des poids lourds.

Nombre de personnes tuées selon le mode de déplacement et l'usager percuté

	Accidents sans tiers	Multi-collision	🚶	🚲	🏍️	🚗	🚌	🚚	🚛	Autres	Total	Part de la mortalité
🚶	0	115	0	2	123	488	31	18	90	21	888	25,4%
🚲	13	5	1	0	15	111	8	12	22	3	190	5,4%
🏍️	422	94	17	14	130	540	26	31	94	30	1398	40,0%
🚗	430	60	1	4	11	174	7	10	95	9	801	22,9%
🚌	48	0	0	0	0	6	2	0	4	0	60	1,7%
🚚	10	0	0	0	3	7	0	6	6	0	32	0,9%
🚛	46	2	1	0	3	8	0	1	19	1	81	2,3%
Autres	17	1	0	1	2	20	0	2	6	0	49	1,4%
Total	986	277	20	21	287	1354	74	80	336	64	3499	100%

Exemples de lecture du tableau :

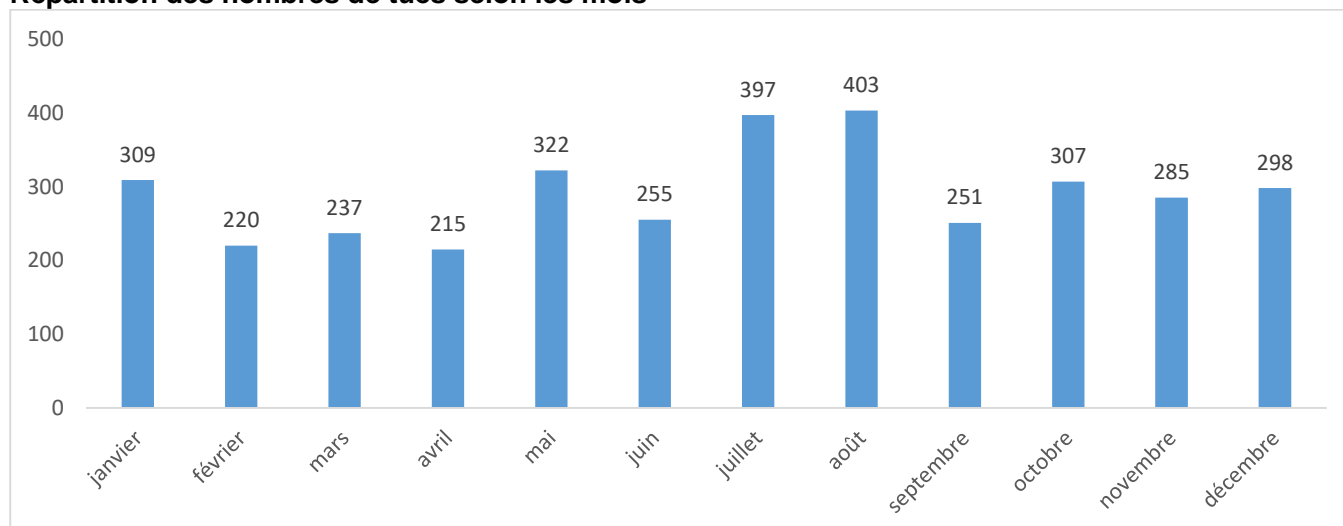
– ligne voiture de tourisme (VT) : parmi les 801 automobilistes tués, 430 l'ont été lors d'un accident sans tiers, 60 lors d'une multi-collision, 11 dans une collision avec un motocycliste, 174 lors d'une collision avec une autre VT, etc.

– Colonne Poids Lourd (PL) : en plus des 81 usagers internes des poids lourds tués, les véhicules poids lourds ont été impliqués dans des accidents mortels ayant entraîné le décès d'usagers externes : il s'agit, au moins (sans compter les tués en multi-collisions), des usagers suivants : 90 piétons, 22 cyclistes, 94 usagers de 2-3RM, 95 automobilistes, 4 usagers du transport en commun, 6 usagers de véhicules légers, 19 usagers de poids lourds et 6 autres usagers.

2.6. Selon la temporalité

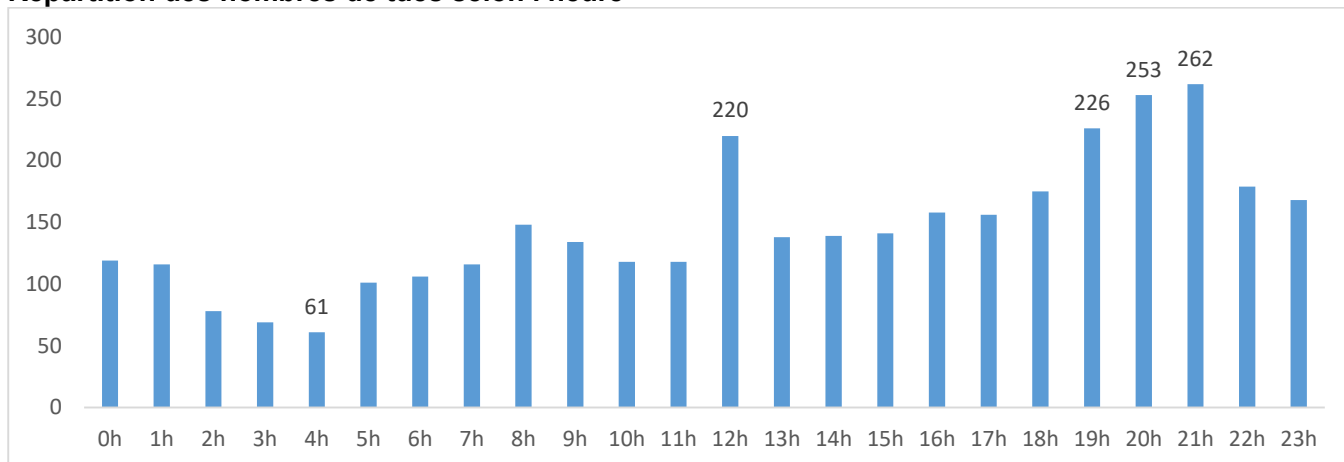
Les mois d'avril et de février ont enregistré les nombres les moins élevés de tués en 2022, soit 12,4% de la mortalité. En revanche, la période de juillet-août est celle où la mortalité est la plus forte. Cette période de deux mois concentre 23% de la mortalité routière de l'année. Le pic du nombre de tués est observé en mois d'août atteignant 403 décès.

Répartition des nombres de tués selon les mois



On observe des pics de la mortalité à 12h (6,3% de la mortalité) et pendant la tranche horaire de 19h à 21h qui concentre plus de 21% de la mortalité routière. Le nombre de tués le plus bas (61 tués) est enregistré pendant la tranche horaire de 4h à 5h.

Répartition des nombres de tués selon l'heure



2.7. Facteurs comportementaux dans les accidents

L'imprudence des conducteurs est citée comme cause dans 77,6% des accidents mortels (42,8% dans des collisions à deux véhicules ou plus et 34,8% dans des collisions avec piéton). L'imprudence des piétons concerne 17,9% des accidents mortels. L'imprudence des cyclistes ou motocyclistes est identifiée comme cause dans 17,4% des accidents mortels. L'excès de vitesse est identifié comme cause dans 16,8% des accidents mortels. Le non-respect de la signalisation ou du régime de la priorité est une cause citée dans 8,3% des accidents mortels.

Les causes des accidents mortels de la circulation en 2022

Causes	Accidents mortels	Part (%)
Collisions par imprudence des conducteurs (nombre de véhicules >=2)	1343	42,8%
Imprudence du conducteur (collision avec piéton)	1092	34,8%
Imprudence des piétons	561	17,9%
Imprudence des cyclistes ou motocyclistes	547	17,4%
Excès de vitesse	526	16,8%
Non-respect de la signalisation ou du régime de la priorité	259	8,3%
Choc avec un obstacle suite à une perte de contrôle du conducteur	172	5,5%
Divagation des enfants mineurs	148	4,7%
Cause indéterminée	138	4,4%
Etat d'ivresse des conducteurs	97	3,1%
Dépassement irréguliers	80	2,5%
Dérapiage suite à une perte de contrôle du véhicule	63	2,0%
Usure, crevaison ou éclatement de pneu	18	0,6%
Glissement	16	0,5%
Divagation d'animaux	10	0,3%
Défauts mécanique	6	0,2%
Stationnement défectueux	3	0,1%

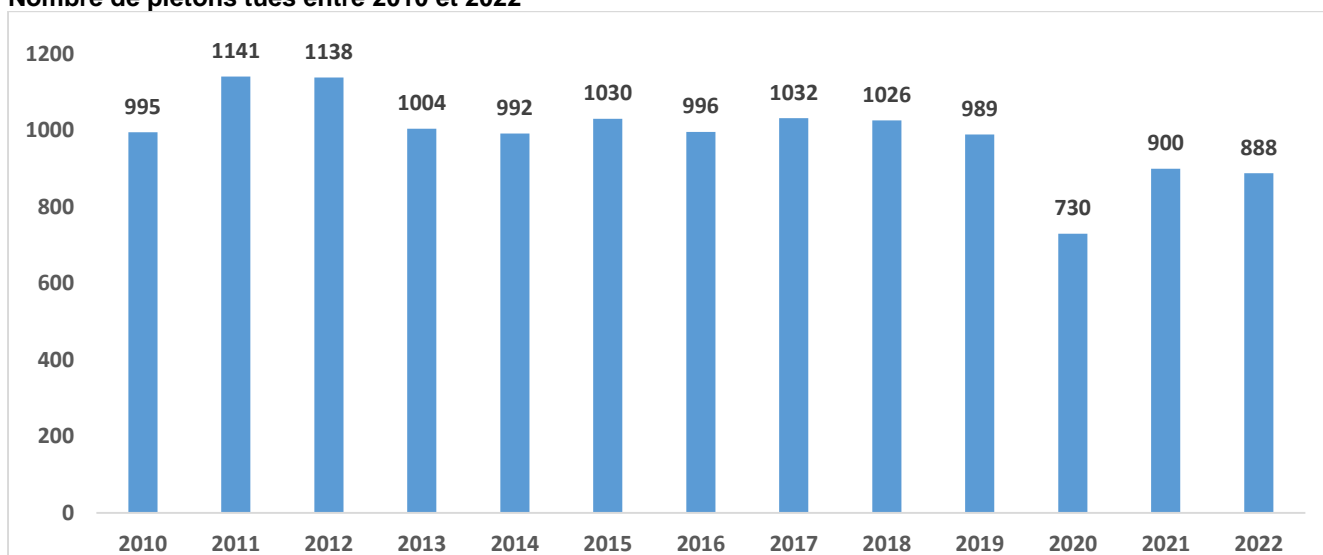
Analyses thématiques

Les piétons

En 2022, 888 piétons ont été tués, soit 25,4% de la mortalité routière, en diminution de -1,3% par rapport à 2021 et de -10,8% depuis 2010 (soit une baisse de -0,9% en moyenne par an).

Le nombre de piétons tués a globalement augmenté entre 2010 et 2012 : en dépassant 1 100 tués en 2011 et 2012. En revanche, à l'exception de l'année 2020 qui a connu des mesures de restriction de la mobilité dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire liée à la pandémie, la période entre 2013 et 2019 a connu de faibles variations en restant autour de 1000 piétons tués par an. Entre 2021 et 2022, le nombre de tués s'est stabilisé autour de 900 tués.

Nombre de piétons tués entre 2010 et 2022



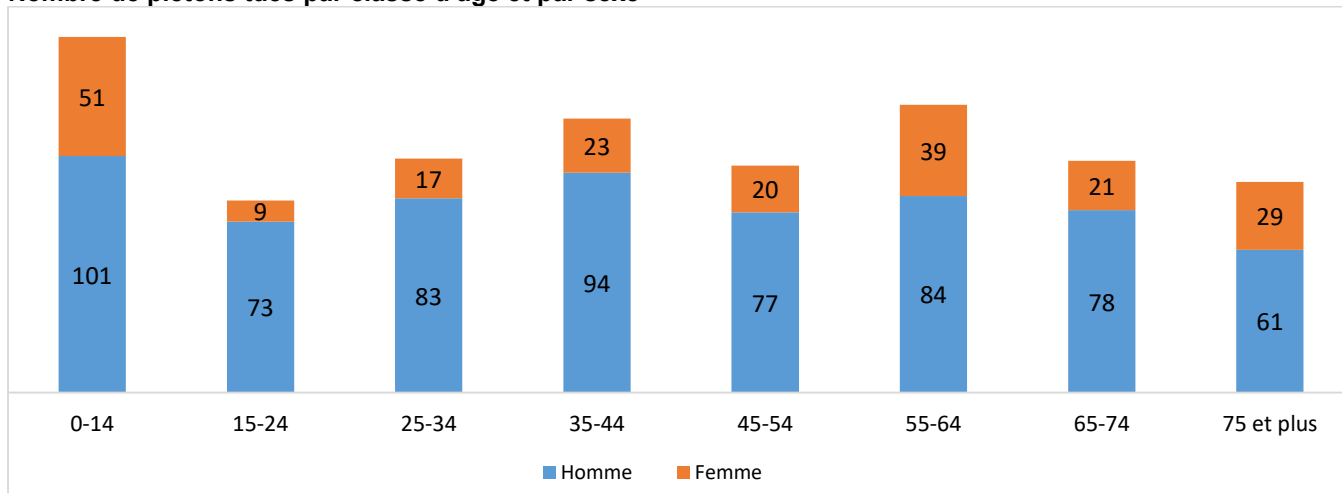
Le nombre de piétons blessés graves a augmenté de +7,0% entre 2010 et 2022. Le nombre de tués pour 100 blessés graves est de 37 en 2022, contre 44 en 2010.

1. Selon l'âge et le genre

En 2022, 76,1% des piétons tués sont des hommes. Cette proportion était de 76% en 2010.

Ramenés à leur part dans la population, les seniors sont surreprésentés dans la mortalité piétonne : 22% des piétons tués sont âgés de plus de 65 ans, pour une part dans la population de 8%. Plus particulièrement, **les plus de 75 ans représentent 10,1% de la mortalité piétonne, pour une part dans la population de 2,4%.**

Nombre de piétons tués par classe d'âge et par sexe



La diminution de la mortalité piétonne a concerné seulement les hommes (avec une baisse de 30 personnes tuées par rapport à 2021) alors que le nombre de femmes piétons tués a augmenté par

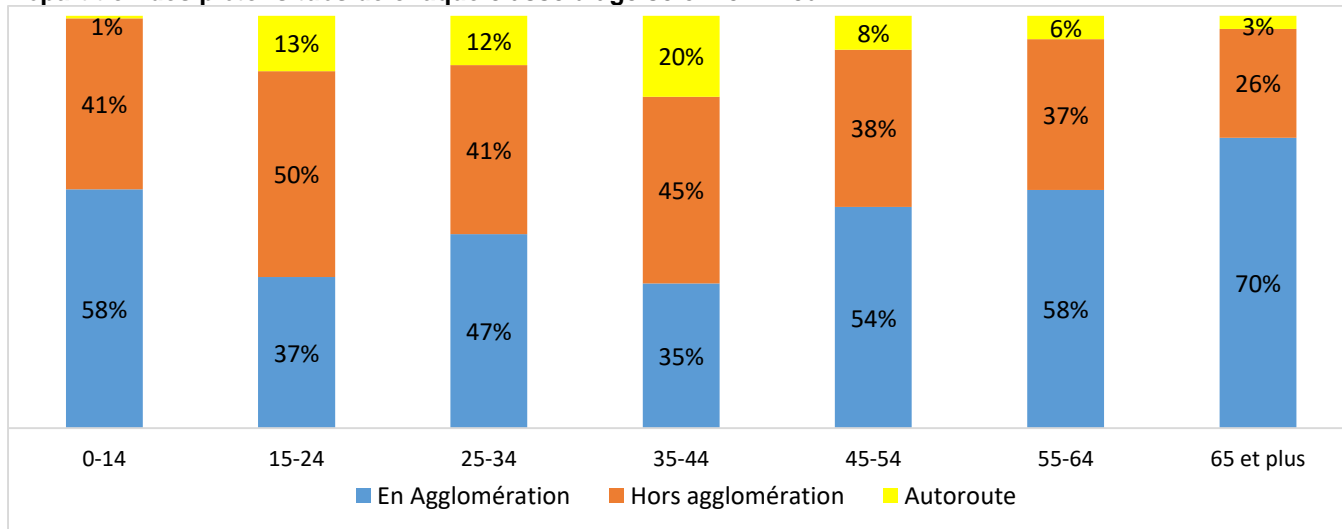
rapport à 2021 (avec 21 tués en plus). Elle a concerné plus fortement les 0-14 ans (12 décès en moins) et les personnes âgées entre 65-74 ans (12 décès en moins).

2. Selon le milieu

En 2022, en agglomération se concentrent 53,6% des piétons tués et 88,2% des piétons blessés.

Pour les plus de 65 ans, la part des décès en agglomération dépasse 70,4%. A l'inverse, les piétons de 15-44 ans tués le sont majoritairement en-dehors des villes (60,5%).

Répartition des piétons tués de chaque classe d'âge selon le milieu



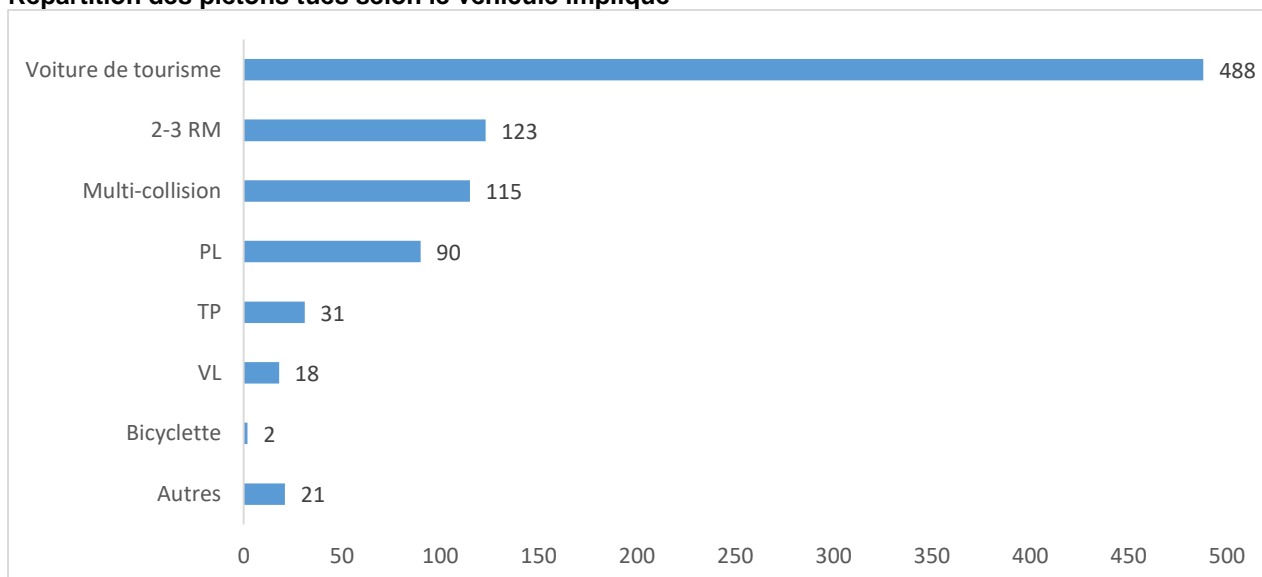
3. Selon les facteurs physiques

En 2022, l'alcoolémie est connue pour seulement 9 cas des 888 piétons tués. Les tranches d'âge 30-34 ans et 55-59 ans sont les plus concernées (2 cas chacune). La prise de médicaments ou de stupéfiants a été rapportée dans 1 cas parmi l'ensemble des piétons tués.

4. Selon les véhicules impliqués

En 2022, 55% des piétons tués le sont dans un accident contre un véhicule de tourisme, 15,7% le sont dans un accident avec un véhicule lourd (camion, autobus ou autocars) et 15,7% avec des deux ou trois roues motorisées.

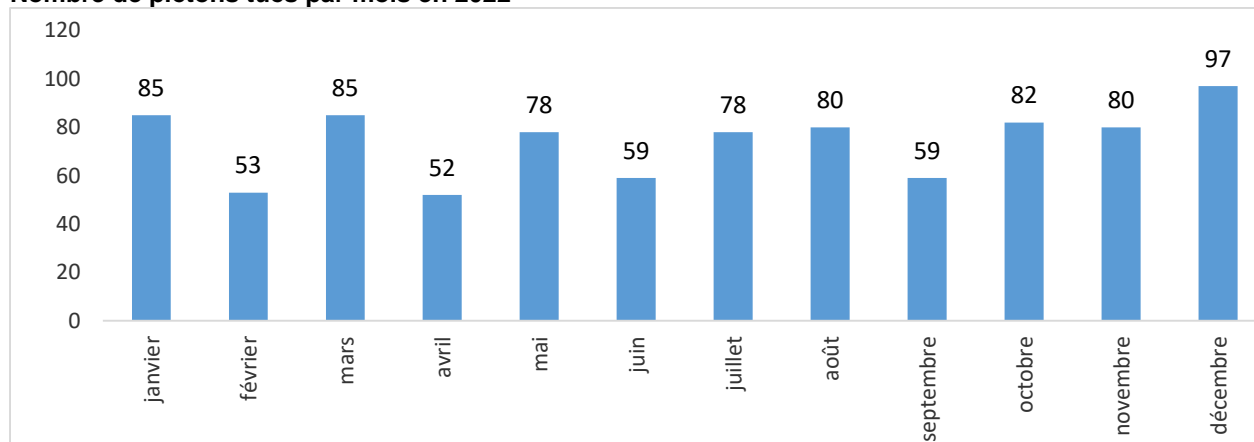
Répartition des piétons tués selon le véhicule impliqué



5. Selon le mois et la nuit

La mortalité piétonne est **la plus forte en mois de Janvier, mars et décembre** qui regroupent 30% des piétons tués. Elle est la moins élevée durant les mois de février et avril, représentant seulement 12% des tués piétons.

Nombre de piétons tués par mois en 2022



En milieu urbain, la répartition de la mortalité piétonne selon le jour et la nuit est presque équilibrée. Ailleurs, l'enjeu est essentiellement de nuit : 61% des piétons tués hors agglomération (hors autoroute) et 74% des piétons tués sur autoroute le sont de nuit.

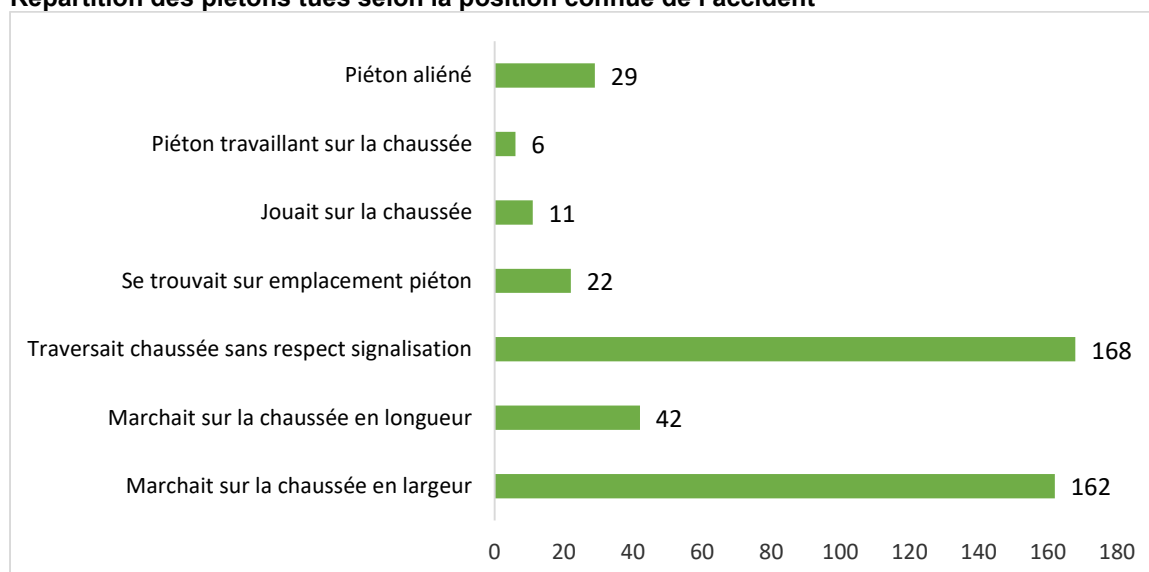
Deux groupes cibles sont identifiés :

- **Les piétons de 60 ans et plus en ville de jour** : parmi les 251 piétons tués de 60 ans et plus, 68% le sont en ville dont 61% de jour ;
- **Les piétons de 25 à 39 ans de nuit hors agglomération** : parmi les 161 piétons de 25 à 39 ans tués, 58% le sont hors agglomération dont 78% de nuit.

6. Selon la manœuvre du piéton

En 2022, les piétons sont principalement tués lorsqu'ils traversaient la chaussée sans respect de la signalisation ou marchaient sur la chaussée en largeur.

Répartition des piétons tués selon la position connue de l'accident



Les cyclistes

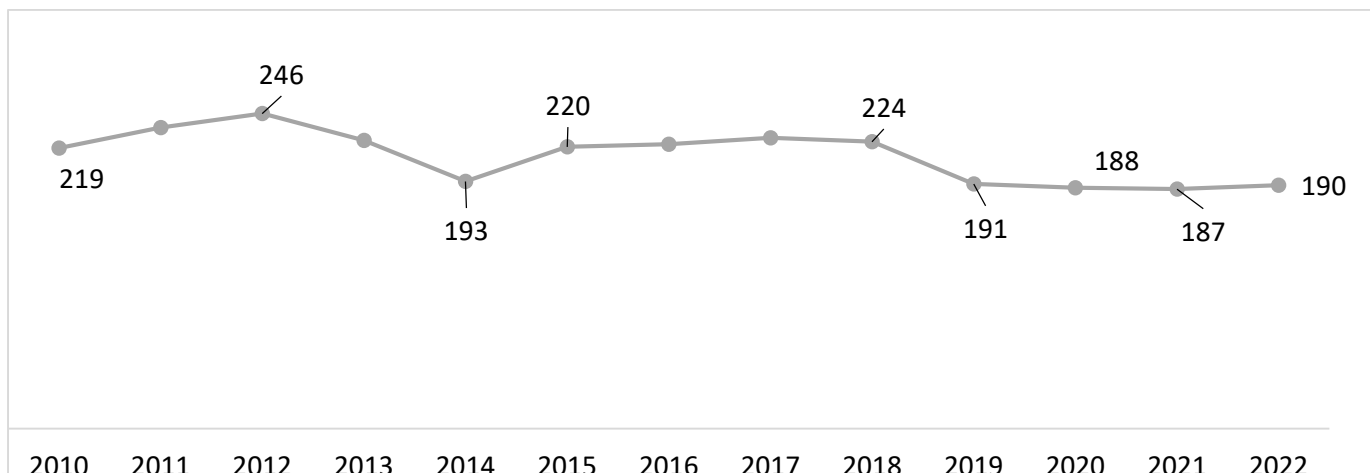
26% des cyclistes tués en 2022 ont moins de 30 ans et 44,2% plus de 50 ans. 41% des cyclistes tués étaient sur un trajet Domicile-Travail.

En 2022, 190 cyclistes ont été tués dans 7458 accidents de la route, en hausse de +1,6% par rapport à 2021 (3 cyclistes tués de plus). Les cyclistes représentent 5,4% de la mortalité routière. Depuis 2010, le nombre de cycliste tués a baissé de -13,2%, soit une diminution de 1,2% en moyenne par an.

Entre 2010 et 2012, le nombre de cyclistes tués a augmenté de +6 % par an en moyenne, puis il a diminué entre 2013 et 2014. Depuis, et jusqu'à 2018, le nombre de cyclistes tués sur la route demeure autour de 220 personnes tuées, avec une évolution moyenne annuelle de +0,6%, alors que dans le même temps le nombre d'autres usagers de véhicules tués a diminué en moyenne annuelle de - 0,5% et que le nombre de piétons tués a baissé de -0,1% par an en moyenne.

En 2022, on compte 532 cyclistes blessés graves, soit un taux de gravité de 36 tués pour 100 blessés graves.

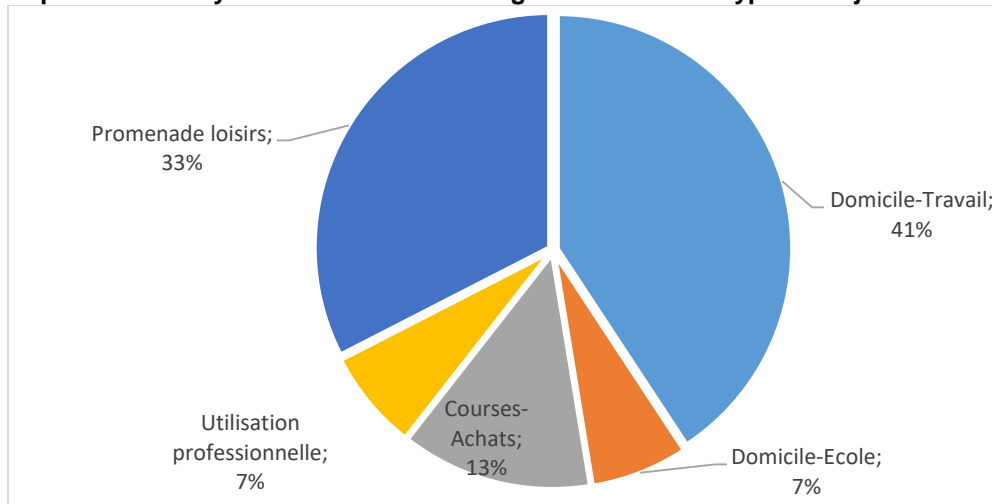
Evolution des nombres de cyclistes tués entre 2010 et 2022



1. Type de trajet

En 2022, pour au moins les cas spécifiés (64% des cas), 41% des cyclistes tués ou blessés graves le sont sur des trajets de type Domicile-travail. Elles sont suivies par les personnes qui se déplacent pour promenades et loisirs dans 33% des cas et celles qui se déplacent pour faire des courses dans 13% des cas.

Répartition des cyclistes tués ou blessés graves selon leur type de trajet

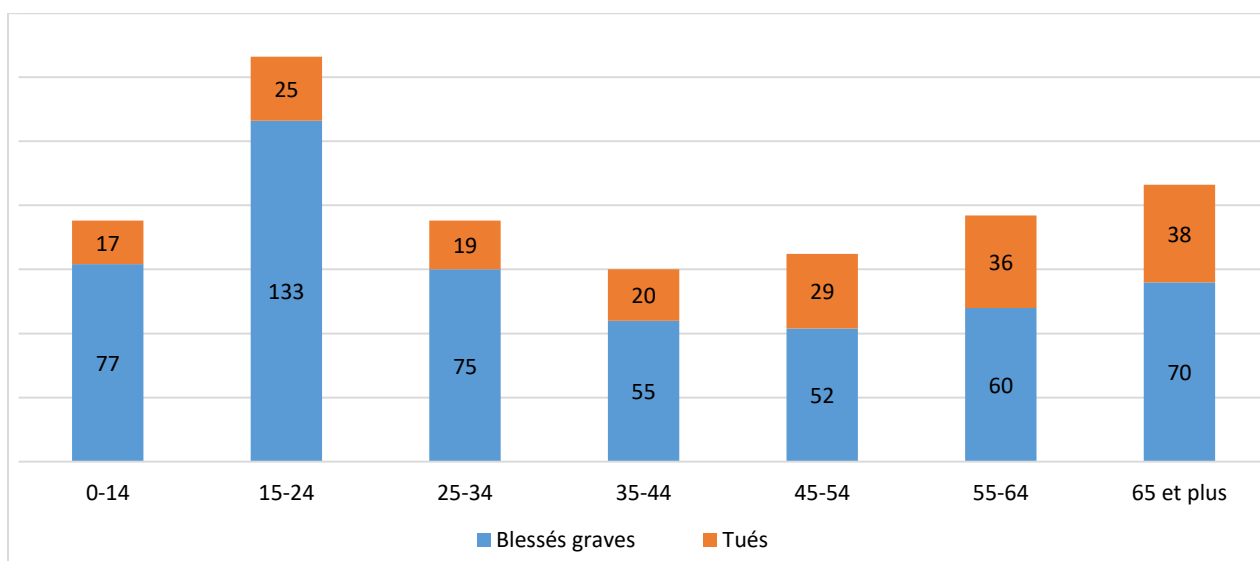


1. Selon l'âge

En 2022, le **risque** cycliste concerne majoritairement les **personnes les plus âgées** : le nombre de cyclistes tués par million d'habitants est plus élevé pour la **tranche 65 ans et plus** et s'établit à 15 alors qu'il est de 5,3 pour les cyclistes, tous âges confondus.

Ainsi au cours de l'année 2022, la classe d'âge **65 ans et plus** (7,6% de la population) **représente 20% de la mortalité cycliste**, alors que sa part dans la mortalité générale est de 12,6%. **Les 55-64 ans** (9% de la population) constituent quant à eux **18,9% de la mortalité cycliste**, leur part dans la mortalité générale étant de 12%.

Nombre de cyclistes tués et blessés graves par classe d'âge

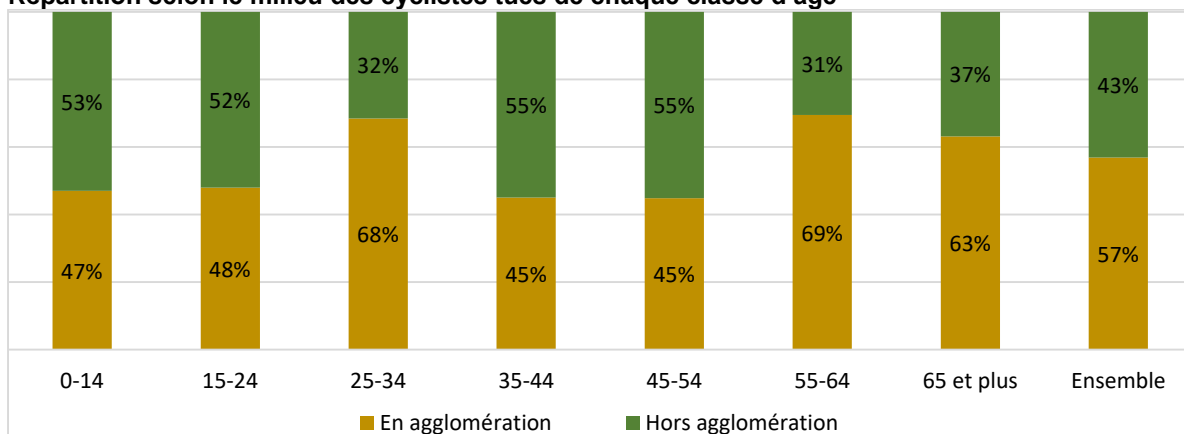


2. Selon le milieu

Les agglomérations concentrent 82,5% des accidents des cyclistes, 57% de leur mortalité et 82,7% des blessés. La gravité hors agglomération (83 cyclistes tués pour 100 cyclistes blessés graves) est 3,3 fois plus élevée que celle en agglomération (25 cyclistes tués pour 100 cyclistes blessés graves).

Selon le milieu, la part de la mortalité hors agglomération est la plus élevée pour la tranche d'âge 35-44 ans : 55% des cyclistes tués de 35-44 ans le sont hors agglomération. Pour les blessés, cette part est la plus élevée pour la tranche d'âge 15-19 ans, avec 85% des blessés parmi cette tranche d'âge le sont en agglomération.

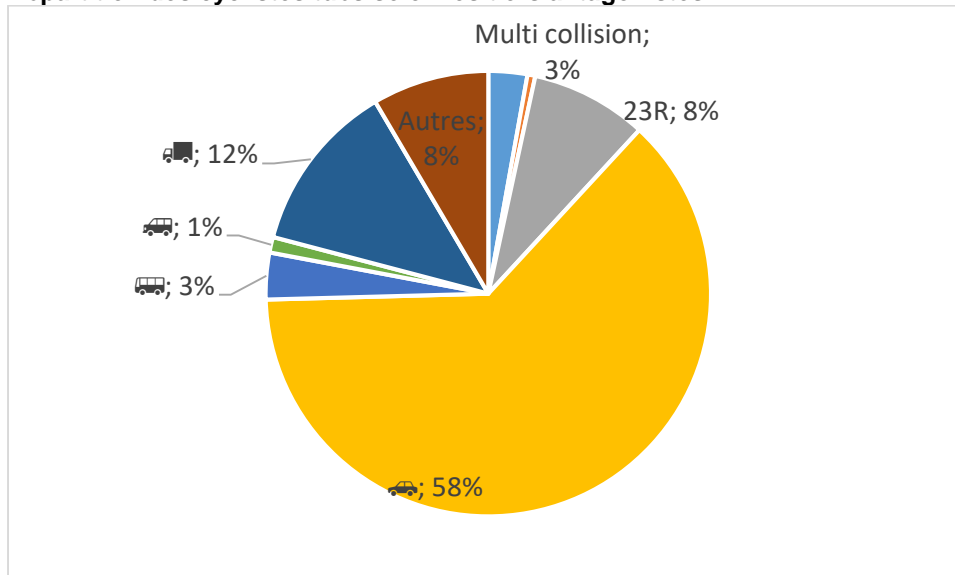
Répartition selon le milieu des cyclistes tués de chaque classe d'âge



3. Selon le type de collision

90,5% des cyclistes tués résultent d'un accident impliquant un cycliste et un véhicule. Parmi les cas renseignés, 25,3% des cyclistes tués et 28,5% des blessés résultent d'une collision par l'arrière. En outre, 16,8% des cyclistes tués et 36,7% des blessés résultent d'une collision de côté.

Répartition des cyclistes tués selon les tiers antagonistes



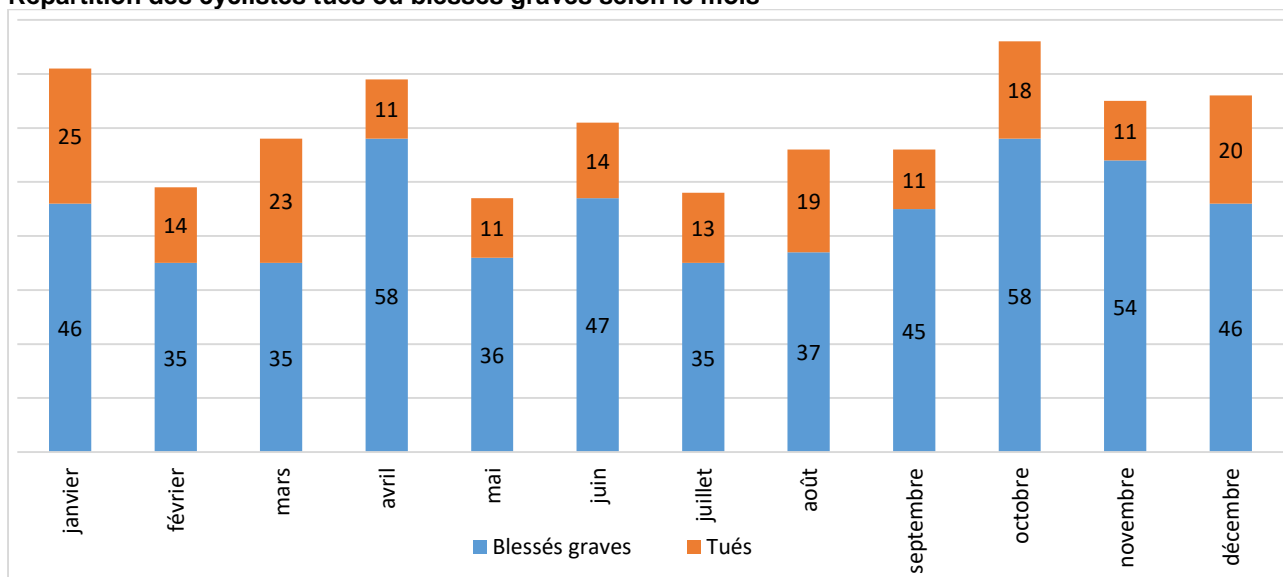
Exemple de lecture : 58% des cyclistes tués l'ont été lors d'un accident avec une voiture de tourisme.

4. Selon la temporalité

Le nombre de cyclistes tués est plus élevé en janvier et mars mais moins élevé en avril, mai, septembre et novembre. Cependant, le nombre de blessés graves le plus élevé a été enregistré en avril, octobre et novembre. La part des cyclistes tués ou blessés de nuit est de 40,2%.

Globalement, 26,3% des cyclistes tués ou blessés graves effectuaient un trajet Domicile/Travail et 21,1% effectuaient un trajet promenade/loisir ;

Répartition des cyclistes tués ou blessés graves selon le mois



Les deux ou trois-roues motorisés

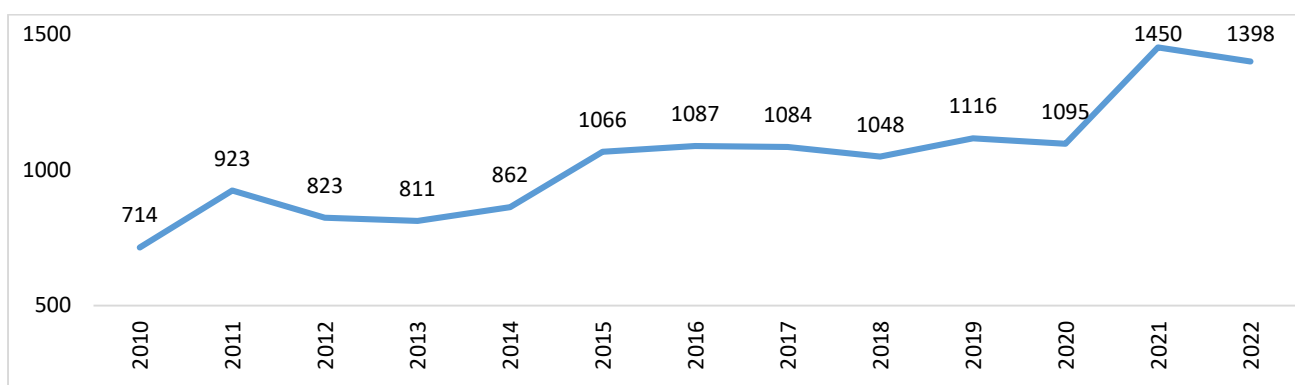
Le nombre d'usagers de 2-3RM tués a diminué de -3,6% entre 2022 et 2021. Les usagers des 2-3RM âgés de 20 à 29 ans sont les plus touchés (34% de la mortalité des 2-3RM).

En 2022, 1398 usagers des deux ou trois roues motorisées (2-3RM) ont été tués (1321 usagers de cycles à moteur et 77 usagers de triporteurs), ce qui représente 40 % de la mortalité routière. 95% sont des hommes et 5% sont des femmes. 1153 des usagers de 2-3RM tués étaient des conducteurs et 245 étaient des passagers.

Après une augmentation de 29% en 2011 (923 tués), par rapport à 2010, le nombre d'usagers 2-3RM tués s'est stabilisé entre 2012 et 2014 autour de 800 tués, avant d'enregistrer une hausse significative de 24% en 2015 (1 066 tués) et se stabilisé aux alentours de 1100 tués jusqu'à 2021 où se nombre a enregistré une hausse significative en s'élevant à 1450 tués.

En 2022, on dénombre 5783 usagers de 2-3RM blessés graves, soit un taux de gravité de 24 tués pour 100 blessés graves.

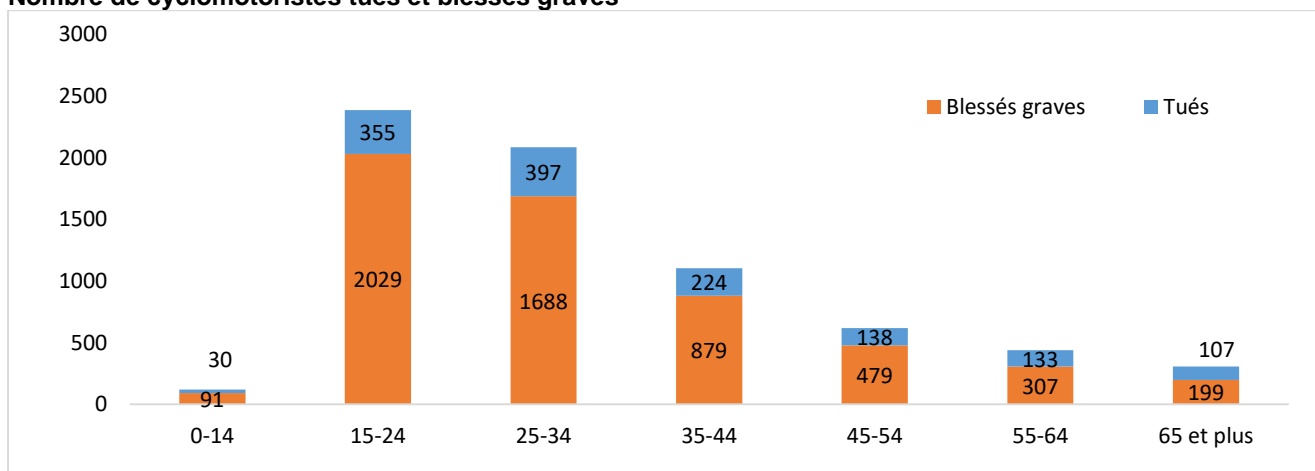
Évolution du nombre d'usagers de 2-3RM tués par an



1. Selon l'âge

Les usagers des 2-3RM de 15 ans à 24 ans sont les plus touchés : avec 355 jeunes tués et 2029 blessés graves, ils représentent 25,4% des usagers des 2-3RM tués et 35,1% des blessés graves. Les 25-34 ans représentent 28,4% des usagers des 2-3RM tués, contre 16,0% pour les 35-44 ans.

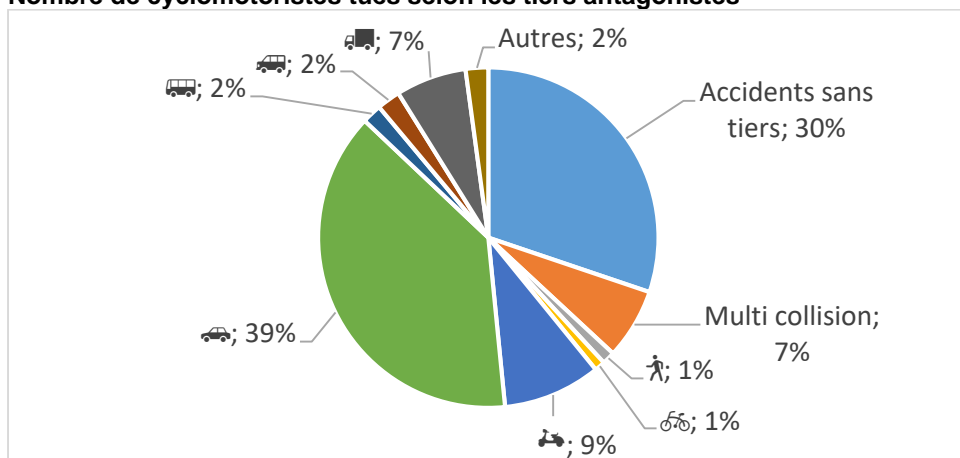
Nombre de cyclomotoristes tués et blessés graves



2. Selon le type de collision

Parmi les cas où le type de collision est renseigné, 271 usagers des 2-3RM ont été tués dans une collision frontale et 239 ont été tués dans un accident sans autre impliqué, soit respectivement, 19,4% et 17,1% de leur mortalité.

Nombre de cyclomotoristes tués selon les tiers antagonistes



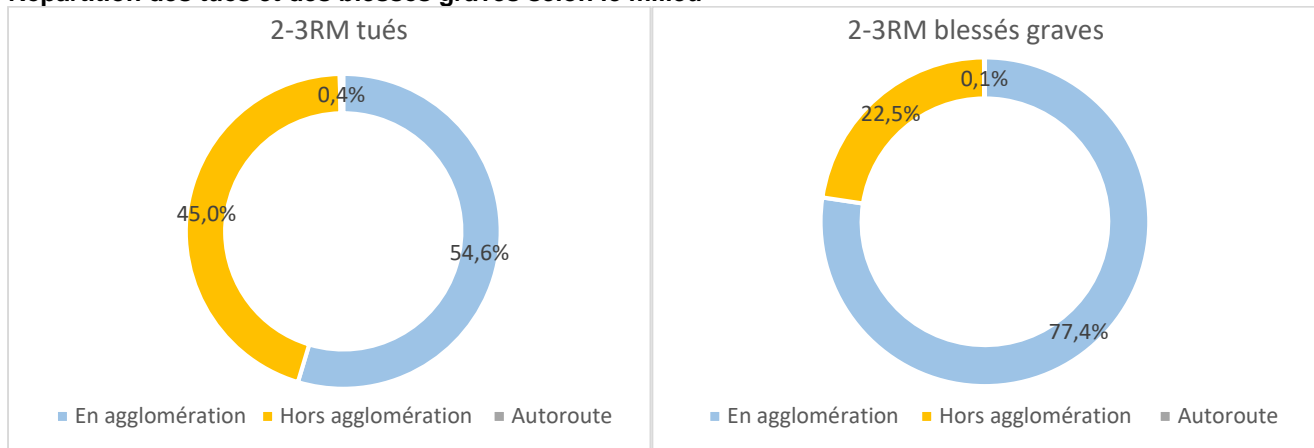
3. Équipement

L'absence de casque reste un facteur de gravité. En 2022, 337 conducteurs et 47 passagers tués ne portaient pas de casque (26,3% de la mortalité des cyclomotoristes). Parmi les cyclomotoristes impliqués dans un accident, 9,8% des passagers ou des conducteurs n'étaient pas casqués.

4. Selon le milieu

54,6% des usagers 2-3RM tués et 77,4% des blessés graves le sont en agglomération, 74,4% de ces accidents en agglomération se produisent hors intersection.

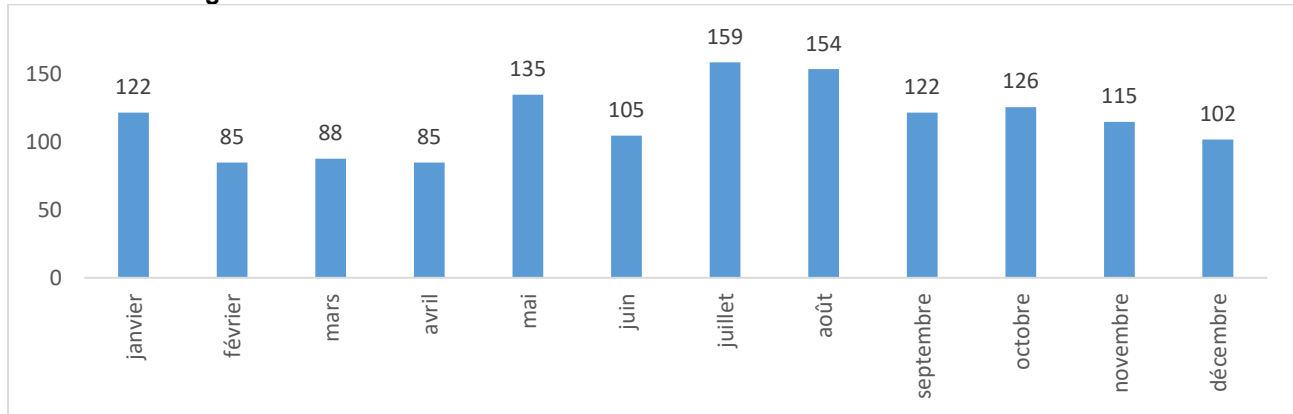
Répartition des tués et des blessés graves selon le milieu



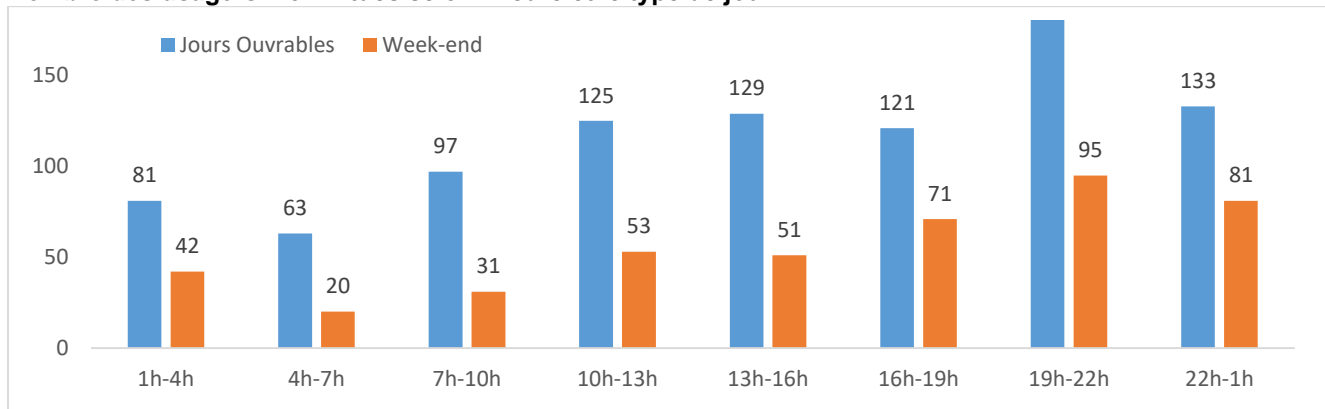
5. Selon le mois, le jour et la nuit

La répartition des usagers des 2-3RM tués selon les mois montre des pics en juillet (159 tués) et en août (154 tués). En revanche, ce sont les mois de février et avril qui ont enregistré le moins de décès (85 tués), avec un pic de la mortalité entre 19h et 22h les jours ouvrables.

Nombre des usagers 2-3RM tués selon le mois



Nombre des usagers 2-3RM tués selon l'heure et le type de jour



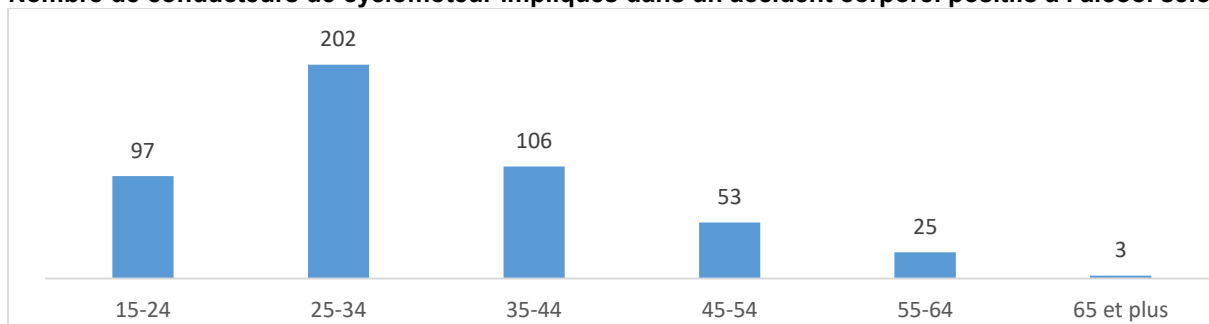
La mortalité varie peu selon le jour. Plus que la moitié (52,9%) des usagers des 2-3RM tués le sont de nuit. 21,5% le sont entre 19h et 22h.

6. Alcool

Le facteur « alcool » est présent chez les usagers des 2-3RM dans 27 cas de mortalité : 18 cas de conducteurs et 9 cas de passagers. Parmi ces cas, 19 tués sont intervenus entre 18h et 5h.

Pour les conducteurs des 2-3RM **alcoolisés**, les 25-39 ans constituent 50,8% des usagers des 2-3RM tués ou blessés graves.

Nombre de conducteurs de cyclomoteur impliqués dans un accident corporel positifs à l'alcool selon l'âge



7. Trajet

Parmi les cas renseignés et précisés dans la base de données des accidents, 25,5% des 2-3RM tués le sont sur un trajet domicile-travail et 18,7% lors d'un trajet promenade/loisir.

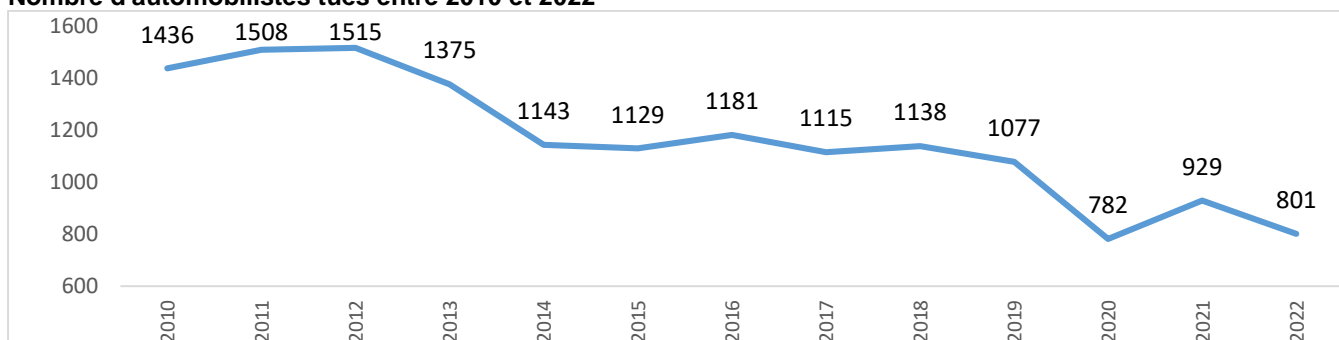
Les usagers de véhicule de tourisme

Les deux tiers (62,2%) de la mortalité routière impliquent un automobiliste (tué ou non). Les usagers de 25-34 ans représentent 21,2% de la mortalité des automobilistes. 54% des automobilistes tués le sont dans un accident sans tiers.

En 2022, 801 automobilistes ont été tués dans 83 086 accidents de la circulation (22,9% de la mortalité routière). Leur mortalité a diminué de -13,8% par rapport à 2021. Ces accidents ont produit également 1798 blessés graves, soit un taux de gravité égal à 45 tués pour 100 blessés graves, ce ratio étant de 32 pour l'ensemble des usagers.

Entre 2010 et 2022, le nombre d'automobilistes tués a diminué de -44,2% (-4,7% par an en moyenne). Cependant, cette évolution cache des disparités. En effet, ce nombre a connu des augmentations entre 2010 et 2012, pour dépasser 1500 tués, avant de chuter en 2013 en dessous de 1400 tués. Entre 2014 et 2019, le nombre d'automobilistes tués sur la route s'est stabilisé autour de 1100 tués, avant de descendre en-dessous de 1000 tués à partir de 2020.

Nombre d'automobilistes tués entre 2010 et 2022



1. Exposition au risque

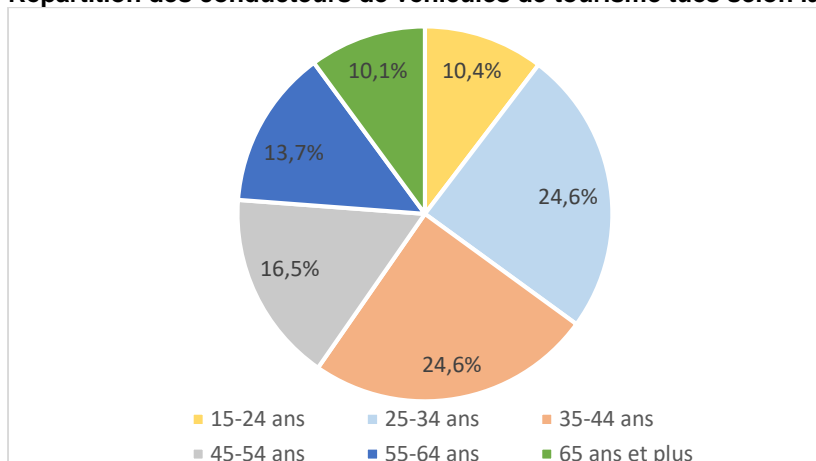
En 2022, le parc des véhicules de tourisme s'établit à 2.802.830 véhicules, soit 44,7% du parc automobile national, en progression de +5,2% par rapport à l'année 2021. 50,91% des véhicules impliqués dans les accidents corporels de la route sont des véhicules de tourisme.

2. Selon l'âge

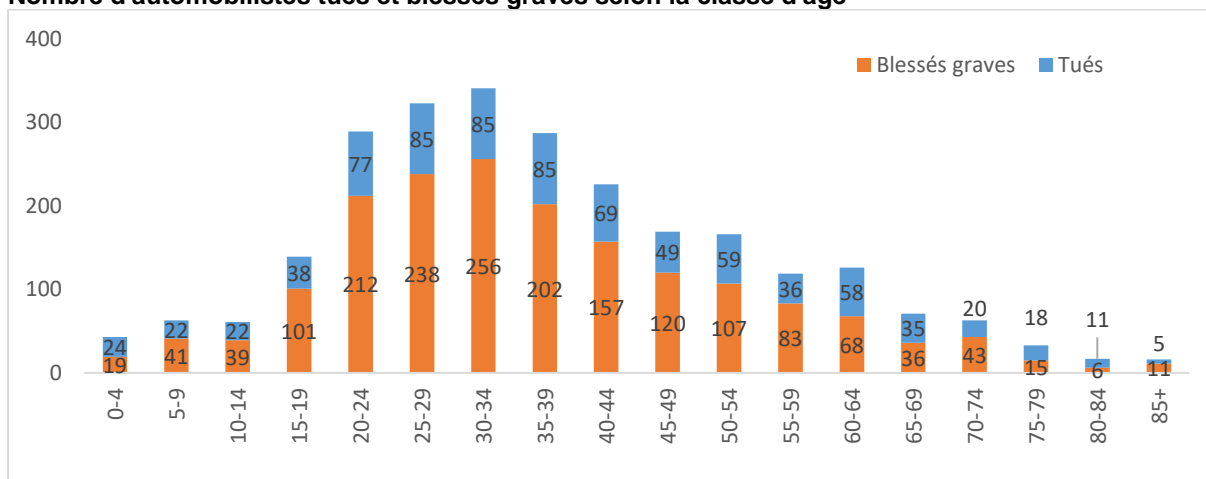
Avec 358 personnes tuées (nombre en diminution de 5,5% par rapport à 2021), les 25-34 ans représentent 24,6% des automobilistes tués alors qu'ils constituent 16% de la population.

De même et avec 88 tués, les automobilistes âgés de 35-44 ans représentent 24,6% de la mortalité automobiliste pour 14% de la population.

Répartition des conducteurs de véhicules de tourisme tués selon la classe d'âge



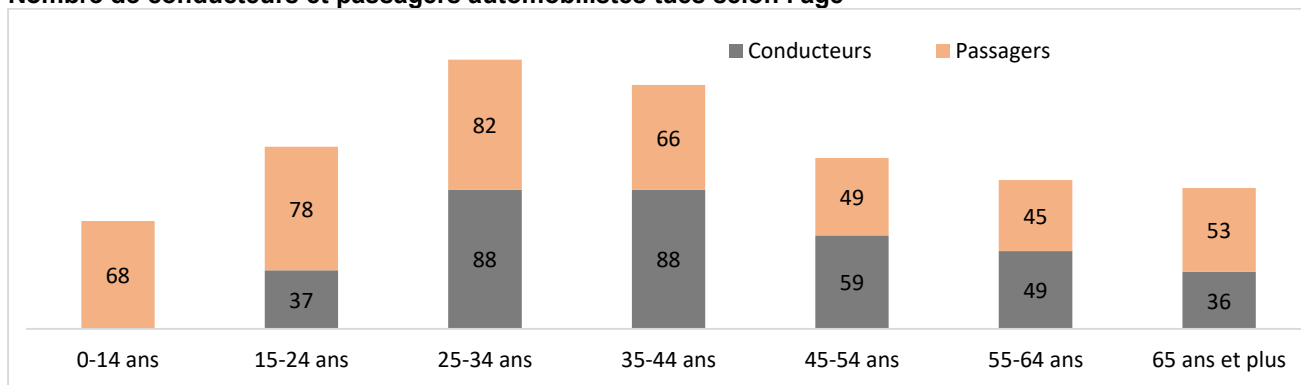
Nombre d'automobilistes tués et blessés graves selon la classe d'âge



3. Usagers impliqués

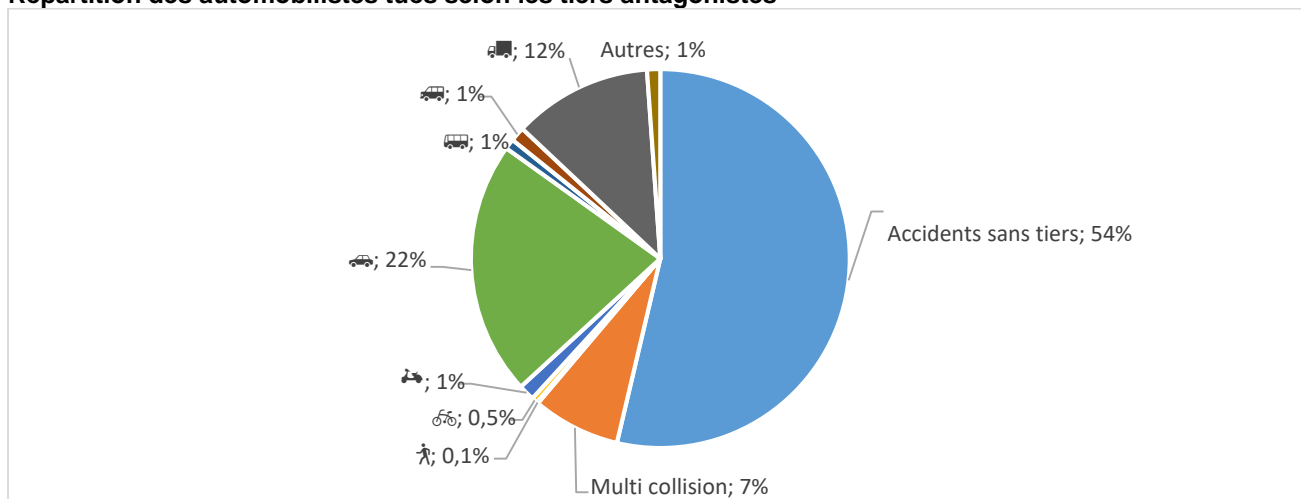
Parmi les 801 automobilistes tués, on compte 358 conducteurs (soit 44,7%) et 443 passagers, dont 20,7% ont entre 20 et 29 ans. La baisse de la mortalité des automobilistes a bénéficié aussi bien aux conducteurs qu'aux passagers (-5,5% aux conducteurs et -19,5% aux passagers). La mortalité des conducteurs a diminué pour toutes les classes d'âge sauf pour les plus de 55 ans. Pour les jeunes conducteurs de 25-34 ans, la mortalité a connu une forte baisse de -15,4% et de -21,2% pour les passagers de la même catégorie d'âge. Cependant, pour les 65 ans et plus cette mortalité a connu une hausse de +28,5% (8 tués de plus) par rapport aux conducteurs contre une baisse de -23,2% (16 tués de moins) comparé et aux passagers.

Nombre de conducteurs et passagers automobilistes tués selon l'âge



430 automobilistes ont été tués dans les accidents sans tiers, soit 54% de la mortalité dans ces accidents et 12,3% de la mortalité routière totale. 22% ont été tués dans des accidents impliquant un autre véhicule de tourisme et 12% dans des accidents impliquant un poids lourd.

Répartition des automobilistes tués selon les tiers antagonistes



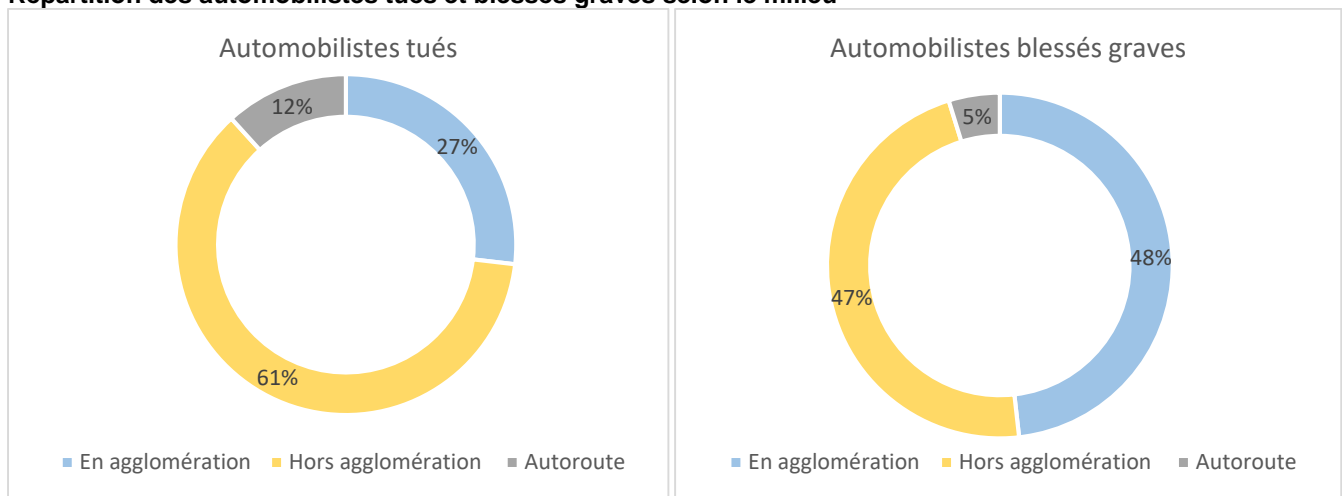
4. Selon le milieu

Avec 215 décès en 2022, soit 26,8% de l'ensemble des automobilistes tués, la mortalité des automobilistes en agglomération diminue de -7,7% par rapport à 2021. Hors agglomération (hors autoroute), 492 automobilistes ont été tués en 2022, soit 61,4% la mortalité totale des automobilistes, en diminution de -14,4% par rapport à l'année 2021.

Sur les autoroutes, on dénombre 94 automobilistes tués, soit 11,7% de l'ensemble des automobilistes tués. La mortalité des automobilistes sur ce type de réseau a baissé de -22,3% par rapport à 2021.

La répartition des automobilistes blessés graves selon le milieu est différente de celle des automobilistes tués : la part des blessés graves sur autoroutes représente 5% du total des automobilistes blessés graves (11,7% pour les tués) et en agglomération, elle représente 48% des blessés graves alors qu'elle est de 27% pour les tués.

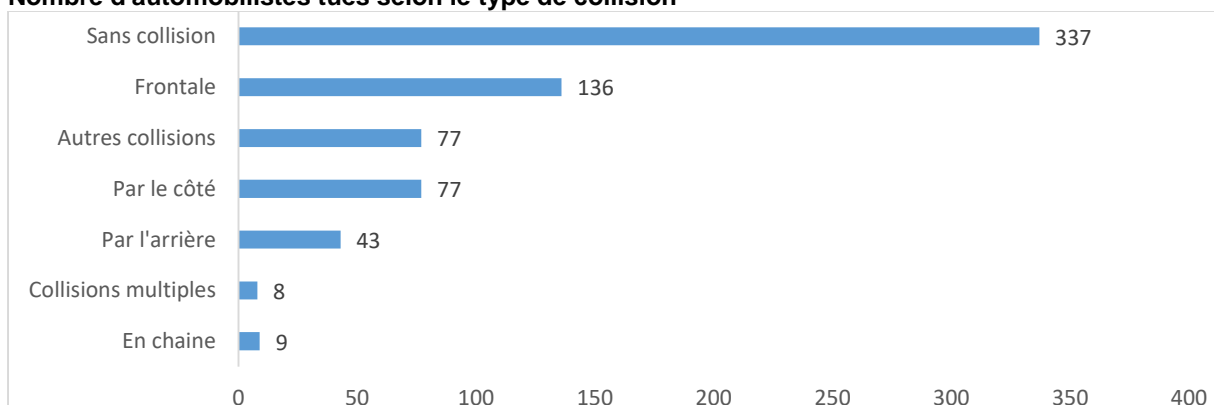
Répartition des automobilistes tués et blessés graves selon le milieu



5. Selon le type de collision et les obstacles heurtés

En 2022, parmi les automobilistes tués dont le type de collision est renseigné dans la base de données nationale des accidents de la circulation (687 cas sur 801), 49,1% le sont dans un accident sans tiers, et 19,8% le sont lors d'une collision frontale. 255 automobilistes sont tués en 2022 alors que leur véhicule a percuté un obstacle fixe au cours de l'accident.

Nombre d'automobilistes tués selon le type de collision

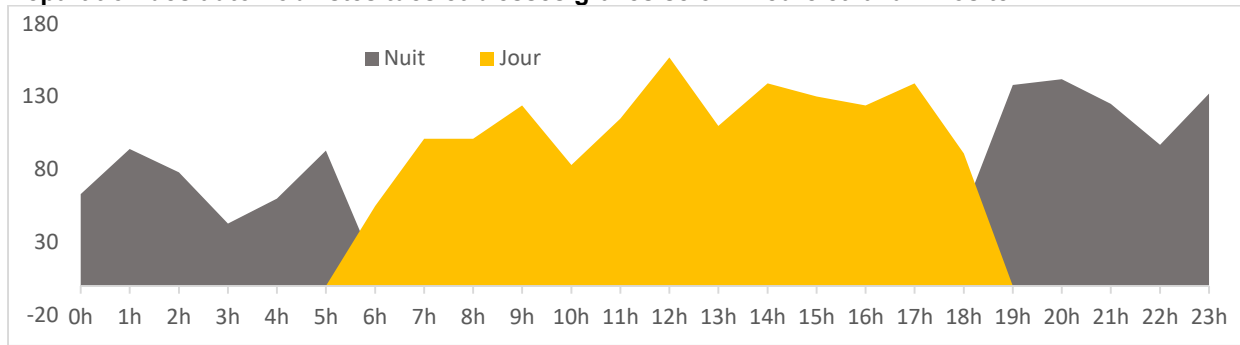


6. Jour et nuit

La mortalité des automobilistes intervient pour 45,9% de nuit, alors que le trafic nocturne est significativement inférieur au trafic de jour. 367 automobilistes ont été tués de nuit en 2022, dont 145 entre minuit et 5 heures du matin.

Comme pour l'ensemble des usagers, les accidents sont globalement plus graves la nuit que le jour pour les automobilistes : le nombre d'automobilistes tués pour 100 blessés graves est de 48 de nuit et de 42 de jour.

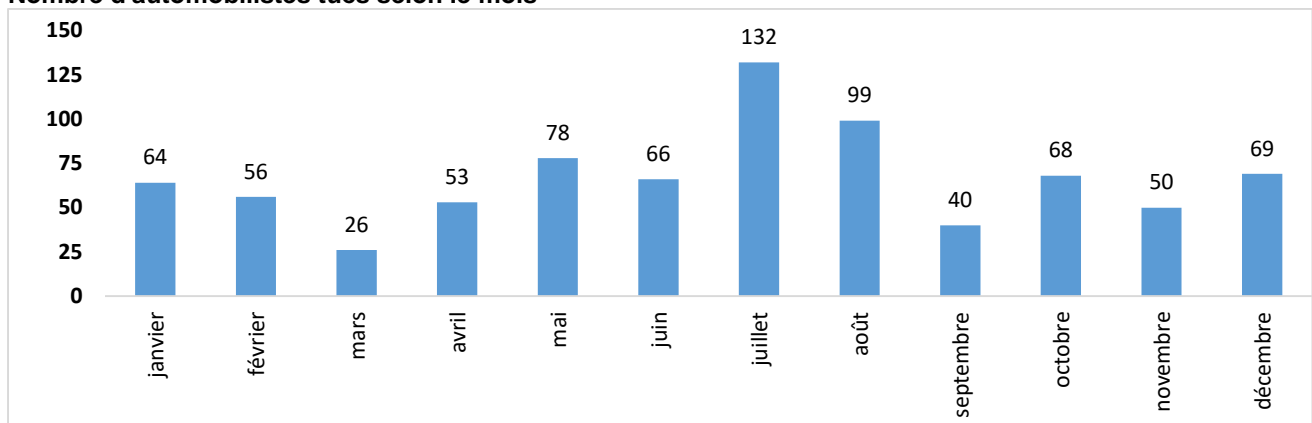
Répartition des automobilistes tués et blessés graves selon l'heure et la luminosité



7. Selon les mois et les jours

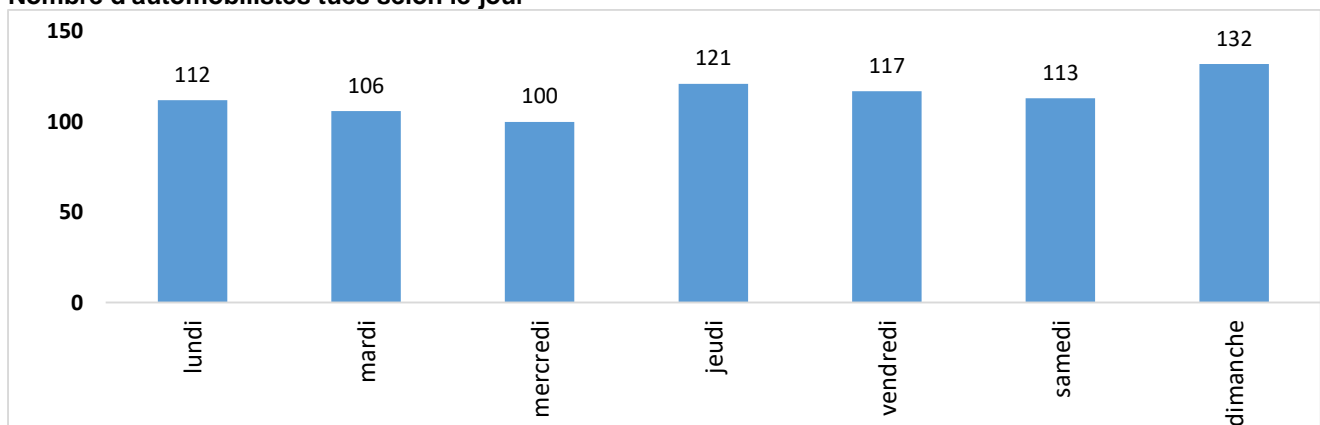
En 2022, les mois de plus faible mortalité pour les usagers de VT sont mars et septembre, soit respectivement -61,2% et -40,3% de moins que la moyenne mensuelle de l'année. Et ceux de la plus forte mortalité sont juillet et août, avec respectivement 132 et 99 tués, soit 28,8% de la mortalité des usagers de VT.

Nombre d'automobilistes tués selon le mois



Les deux jours de fin de semaine, le samedi et le dimanche, regroupent près d'un tiers (30,6%) des automobilistes tués.

Nombre d'automobilistes tués selon le jour



8. Alcool

En 2022, sur les 358 conducteurs de véhicules de tourisme tués, 16 conducteurs étaient alcoolisés.

9. Ceinture de sécurité

Parmi les conducteurs automobilistes dont le port de la ceinture est renseigné, 14,5% des tués ne portaient pas la ceinture de sécurité, soit 42 personnes. Cette proportion reste moins élevée pour les blessés graves (8,9%) et pour les blessés légers (5,4%). Pour les automobilistes tués, la ceinture est moins souvent mise la nuit (46,8% des cas) que le jour.

Les accidents impliquant un véhicule utilitaire

Dans les accidents impliquant un véhicule utilitaire (VU), 3 victimes sur 4 (73%) ne sont pas des usagers de VU. 60% des personnes tuées sont des usagers vulnérables (piéton, cycliste et usager de deux-roues motorisés).

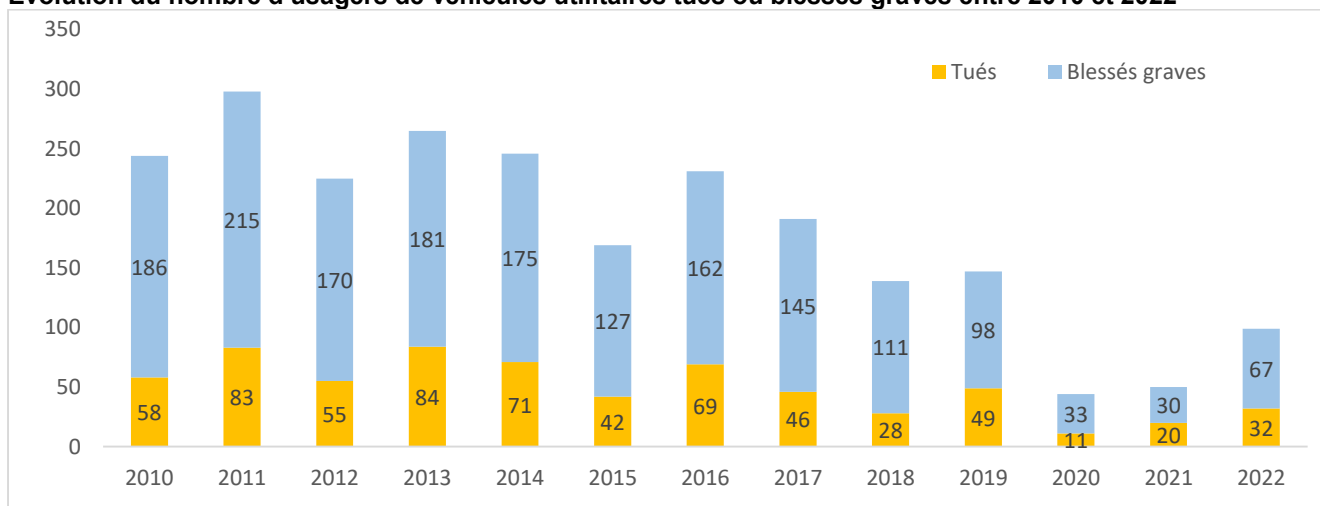
En 2022, on dénombre 1745 accidents de la circulation impliquant un véhicule utilitaire (VU). 118 personnes ont été tuées dans ces accidents, parmi lesquelles 86 personnes hors VU. Les personnes tuées dans les accidents de véhicule utilitaire représentent 3,4% de la mortalité routière.

Le nombre de blessés graves dans les accidents impliquant un VU est de 301 en 2022 (dont 234 blessés graves hors VU), soit un ratio de 39 personnes tuées pour 100 blessés graves (ce ratio étant de 32 pour les accidents tout mode confondu).

1. Usagers des véhicules utilitaires

En 2022, le nombre d'usagers de véhicules utilitaires tués a augmenté de +60% par rapport à 2021. Entre 2010 et 2022, ce nombre a baissé de -45%, soit une diminution en moyenne de -4,8% par an.

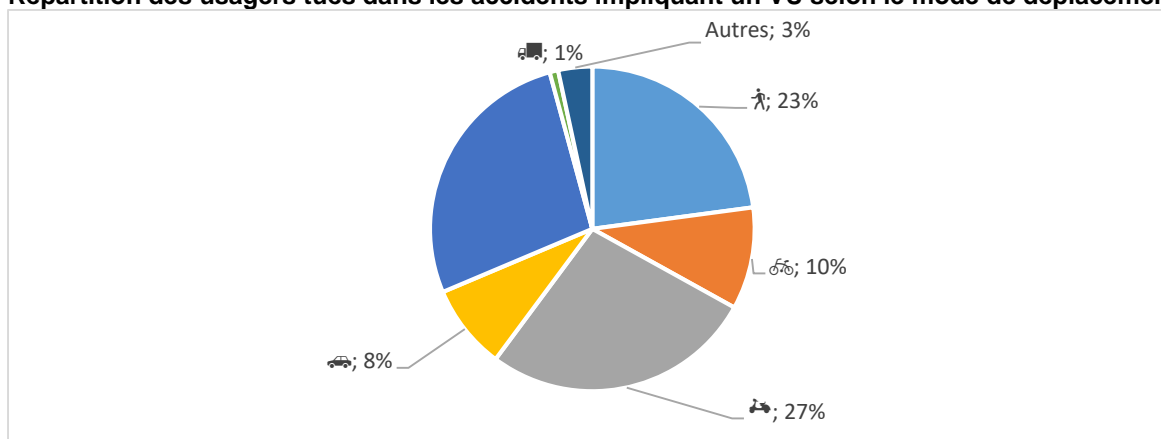
Evolution du nombre d'usagers de véhicules utilitaires tués ou blessés graves entre 2010 et 2022



2. Usagers impliqués

73% des personnes tuées dans les accidents impliquant un VU sont en-dehors du VU. Parmi les 118 personnes tuées, 60% sont des usagers vulnérables (27 piétons, 32 usagers de deux roues motorisés, 12 cyclistes). 10 automobilistes ont perdu la vie dans ces accidents.

Répartition des usagers tués dans les accidents impliquant un VU selon le mode de déplacement



3. Selon le type de collision et les obstacles heurtés

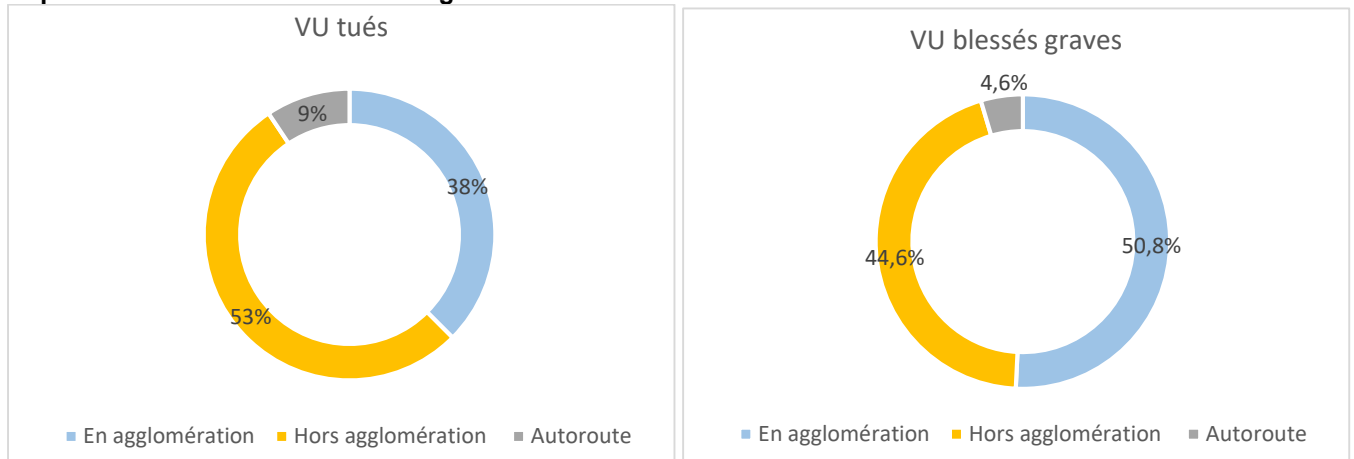
Sur les 32 usagers de véhicules utilitaires tués, 10 le sont dans un accident sans tiers et 22 le sont dans un choc contre un autre véhicule, principalement une voiture de tourisme (7 usagers de véhicule utilitaire tués) et un poids lourd (6 tués).

4. Selon le milieu

Les accidents mortels impliquant des véhicules utilitaires se concentrent en agglomération : 73,3% de ces accidents surviennent en agglomération et 26,7% sur les routes hors agglomération.

53% des usagers de véhicule utilitaire tués le sont sur les routes hors agglomération, 38% le sont sur les routes en agglomération et 9% sur les autoroutes. Les blessés graves se répartissent à 50,8% en agglomération, 44,6% hors agglomération et 4,6% sur autoroutes.

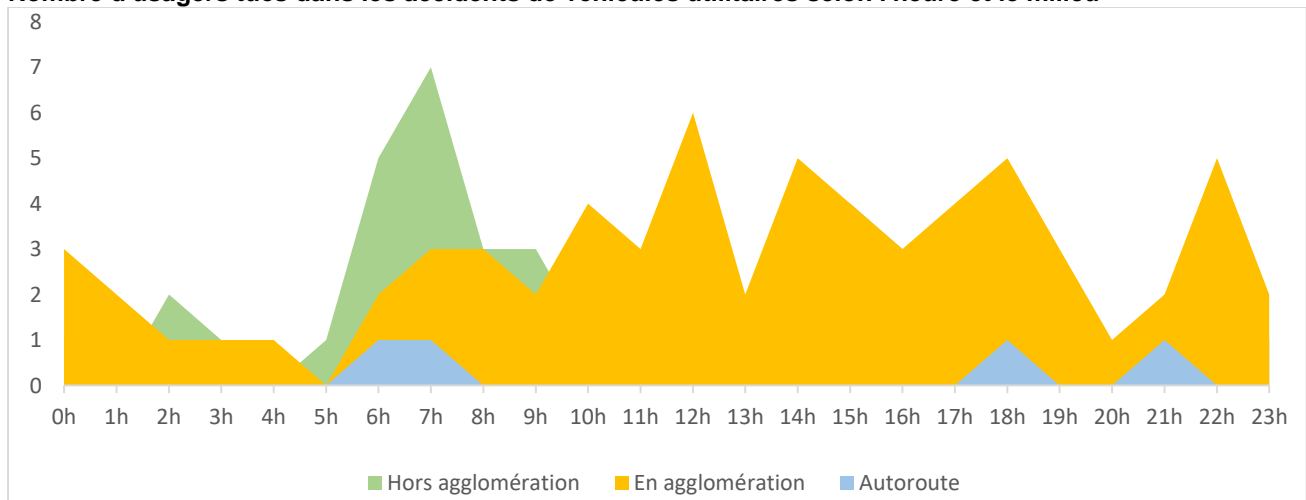
Répartition des tués et des blessés graves dans les accidents de VU selon le milieu



5. Heure, jour et mois

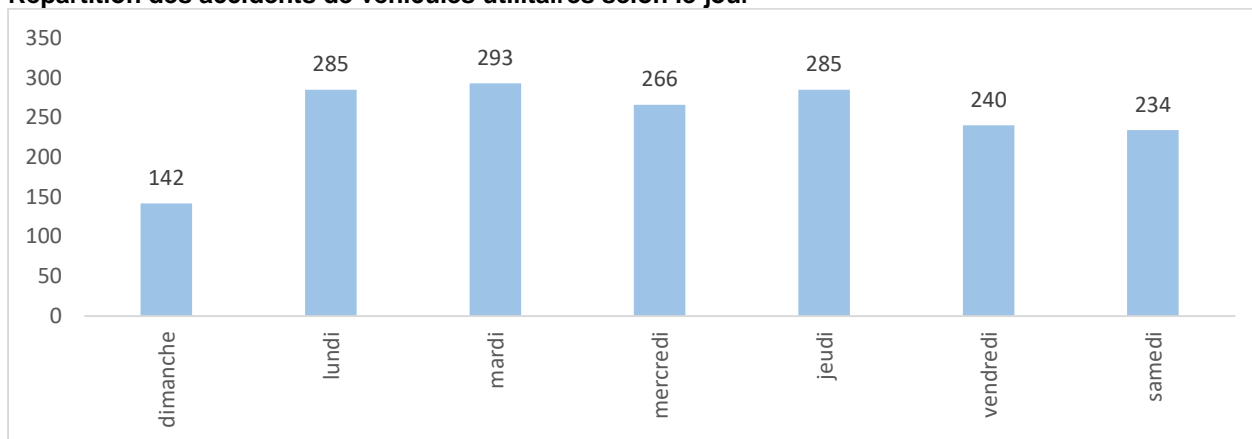
64% des accidents mortels impliquant un véhicule utilitaire surviennent de jour, principalement sur deux périodes correspondant au matin (entre 10h et 12h) et l'après-midi (15h-18h).

Nombre d'usagers tués dans les accidents de véhicules utilitaires selon l'heure et le milieu

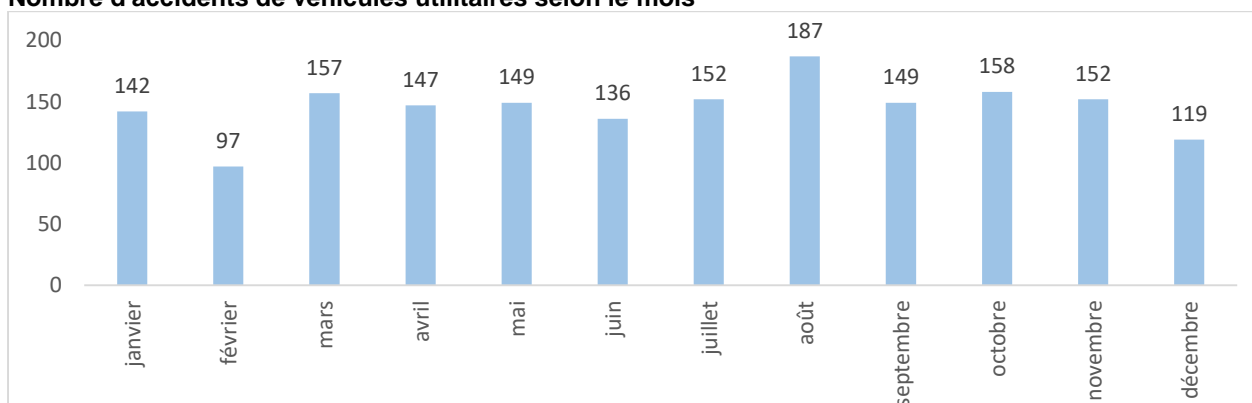


65% des accidents impliquant un véhicule utilitaire ont lieu de lundi à jeudi. La répartition de ces accidents selon le mois montre un pic en août suivi par le mois d'octobre. En revanche, le mois de février compte le plus faible nombre d'accident impliquant un véhicule utilitaire.

Répartition des accidents de véhicules utilitaires selon le jour



Nombre d'accidents de véhicules utilitaires selon le mois



6. Usagers de véhicules utilitaires

69% des usagers de véhicule utilitaire tués ont entre 20 et 54 ans. 22% ont plus de 60 ans et 3% ont moins de 20 ans. 69% des usagers de véhicule utilitaire impliqué dans un accident corporel portaient la ceinture de sécurité.

Parmi les 32 usagers de véhicule utilitaire tués dont le type de trajet effectué est spécifié, 12 utilisaient le véhicule dans le cadre professionnel.

7. Conducteurs de véhicules utilitaires

57% des conducteurs de VU impliqués dans les accidents mortels portaient la ceinture de sécurité. Le facteur alcool est présent dans 2 cas d'accidents mortels impliquant un véhicule utilitaire.

Les accidents impliquant un poids lourd

8 personnes tuées sur 10 dans les accidents impliquant un poids lourd (PL) ne sont pas des usagers de poids lourd, dont 50% sont des usagers vulnérables (piéton, cycliste, usager de deux-roues motorisé).

En 2022, on compte 3369 accidents de la route impliquant un poids lourd. 434 personnes ont été tuées dans ces accidents, soit 12,4% de la mortalité routière, dont 353 personnes qui n'étaient pas usagers de PL.

Le nombre de blessés graves dans les accidents impliquant un PL est de 476 en 2022 (dont 375 blessés graves hors PL).

1. Usagers des poids lourds

La mortalité des usagers de PL décédés a diminué de -20,6 % entre 2021 et 2022. Entre 2010 et 2022, la mortalité de des usagers de PL a diminué de -57,6% (- 6,9% par an en moyenne).

Évolution du nombre d'usagers de poids lourds tués entre 2010 et 2022



2. La gravité

Les accidents impliquant un PL sont généralement graves : ils sont mortels dans 11% des cas, contre 3% pour les accidents tous modes. Les accidents impliquant un PL comptent 91 tués pour 100 blessés graves, contre 32 tués pour 100 blessés graves dans les accidents en général.

3. Exposition au risque

Les PL représentent 1,5% des véhicules impliqués dans les accidents corporels et 4,7% du parc automobile.

4. Usagers impliqués

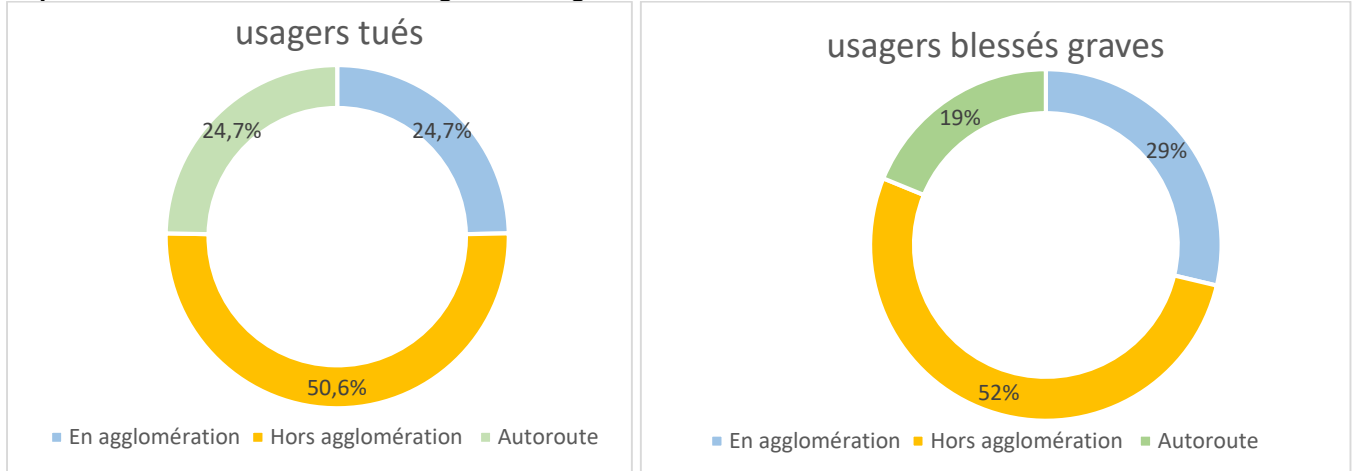
353 usagers tués dans les accidents impliquant un PL ne sont pas des usagers de PL. Parmi ceux-ci :

- 32,6% sont des usagers de véhicules de tourisme ;
- Six sur dix sont des usagers vulnérables (92 piétons, 23 cyclistes, 107 usagers de 2-3RM).
- Parmi les usagers de PL tués, 84% ont entre 25 ans et 64 ans

5. Selon le milieu

La mortalité dans les accidents impliquant un PL est plus élevée sur autoroute (17% des tués et 13% des BG) que celle n'impliquant pas de PL (5 % des tués et 1% des BG). D'autres parts, les tués dans ces accidents avec un PL sont moins fréquents en agglomération (36% des tués et 47% des BG) que ceux n'impliquant pas de PL (48% des tués et 74% des BG).

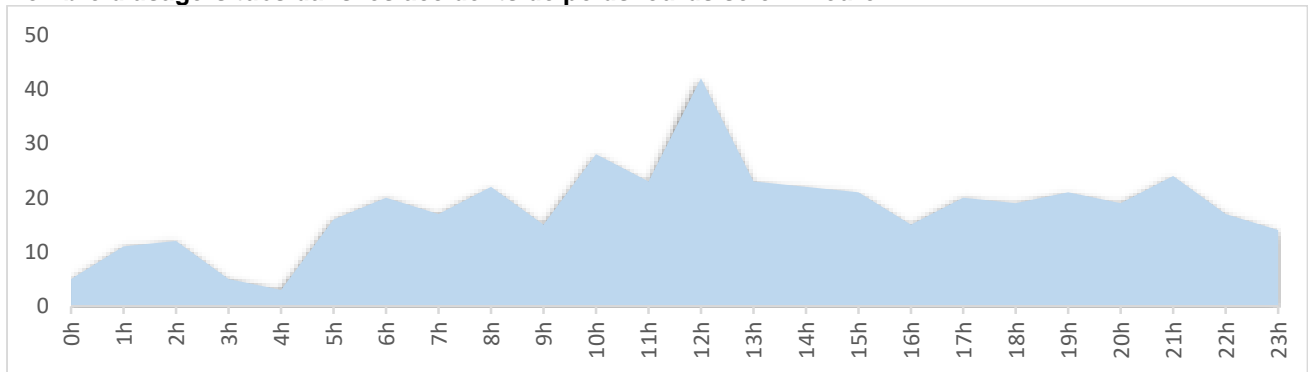
Répartition des tués et des blessés graves usagers des PL selon le milieu



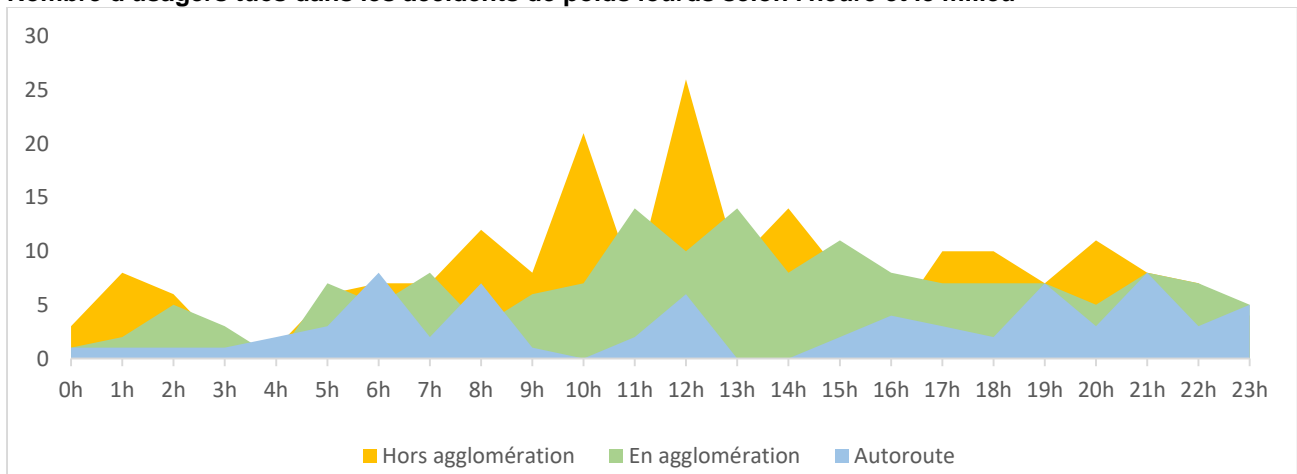
6. Selon l'heure et le jour

67% des accidents mortels impliquant un PL ont lieu de jour, cette proportion est de 57% pour l'ensemble des accidents. On observe deux pics du nombre d'accidents avec PL : aux environs de 10 h et 12h.

Nombre d'usagers tués dans les accidents de poids lourds selon l'heure



Nombre d'usagers tués dans les accidents de poids lourds selon l'heure et le milieu



7. Victimes usagers de poids lourds

Sur les 81 usagers de PL tués en 2022 :

- 38 sont conducteurs et 43 passagers ;
- 46 le sont dans des accidents sans tiers ;
- 20 le sont sur autoroute, 41 sur route hors agglomération et 20 en agglomération.

Parmi les 58 personnes tuées pour lesquelles l'information est connue, 38 ne portaient pas leur ceinture.

Les accidents impliquant un autocar

44% des personnes tuées ou blessées graves ne sont pas des occupants de l'autocar mais des usagers tiers.

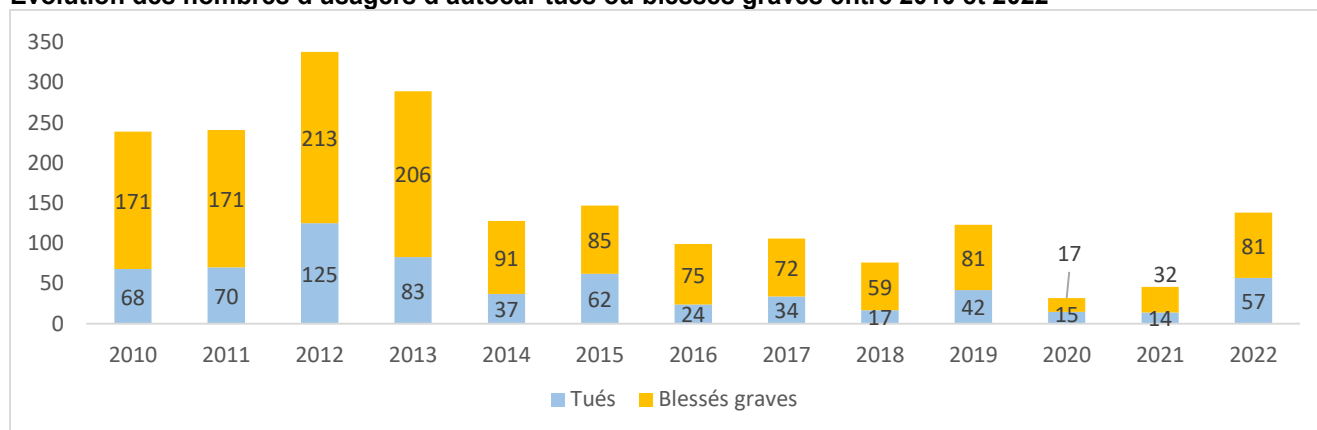
En 2022, 526 accidents corporels ont impliqué un autocar, soit 0,5% des accidents corporels. 99 personnes ont été tuées : 35 usagers vulnérables, 3 automobilistes, 57 occupants d'autocars. Entre 2010 et 2022, le nombre d'usagers d'autocars tués a baissé de -16,2%.

Le nombre de blessés graves dans les accidents impliquant un autocar est de 146 en 2022, soit un ratio de 68 personnes tuées pour 100 blessés graves (ce ratio étant de 32 pour les accidents tout mode confondu).

1. Usagers des autocars

Entre 2010 et 2022, le nombre de victimes graves (tuées ou blessés graves) a diminué en moyenne de -4,5% par an.

Evolution des nombres d'usagers d'autocar tués ou blessés graves entre 2010 et 2022



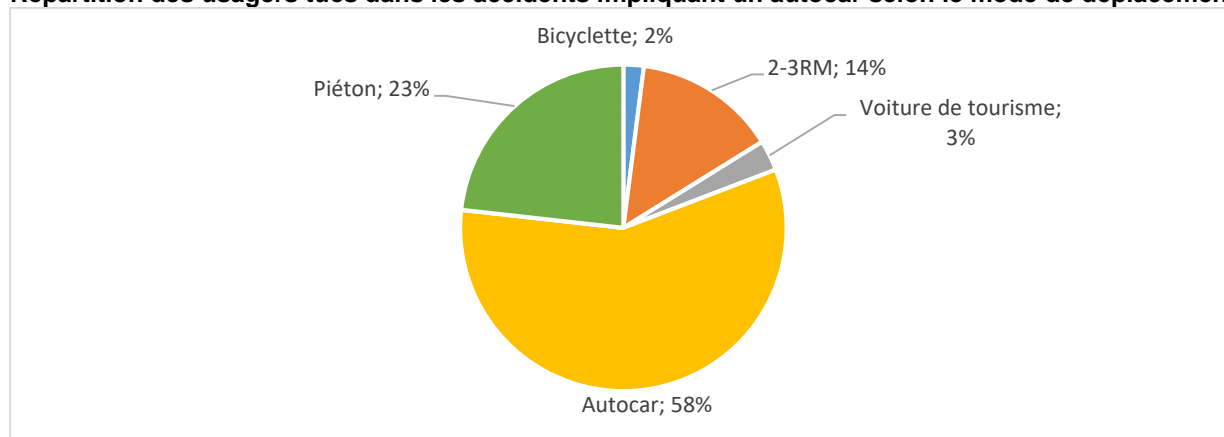
2. Selon le type de collision

47 usagers d'autocars tués en 2022, l'étaient dans des accidents sans véhicule tiers ni piéton.

44% des personnes tuées ou blessés graves dans les accidents impliquant un autocar ne sont pas des occupants de l'autocar. Parmi ceux-ci :

- 20 sont des usagers de véhicules de tourisme (VT),
- 32 sont des usagers de deux-roues motorisé,
- 44 sont des piétons et 4 sont des cyclistes.

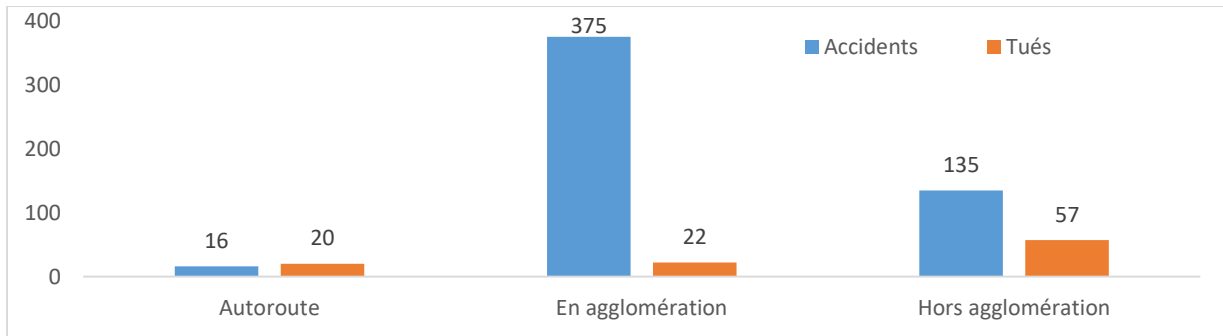
Répartition des usagers tués dans les accidents impliquant un autocar selon le mode de déplacement



3. Selon le milieu

71% des accidents corporels d'autocar ont eu lieu en agglomération, ils ont provoqué 22% des tués. 87 accidents ont eu lieu sur les routes nationales, soit seulement 17% des accidents d'autocars mais, ils ont provoqué 25% des tués.

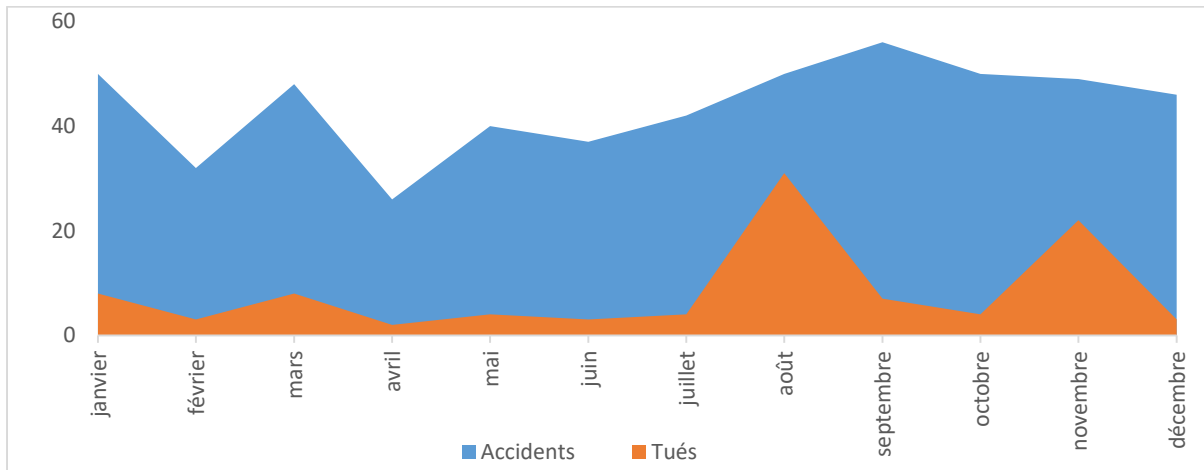
Répartition des tués et des accidents impliquant un autocar selon le milieu



4. Selon le mois

Un pic du nombre d'accidents impliquant un autocar est observé en septembre (11% des accidents). Le nombre des tués présente deux pics marqués en août et novembre (54% de la mortalité).

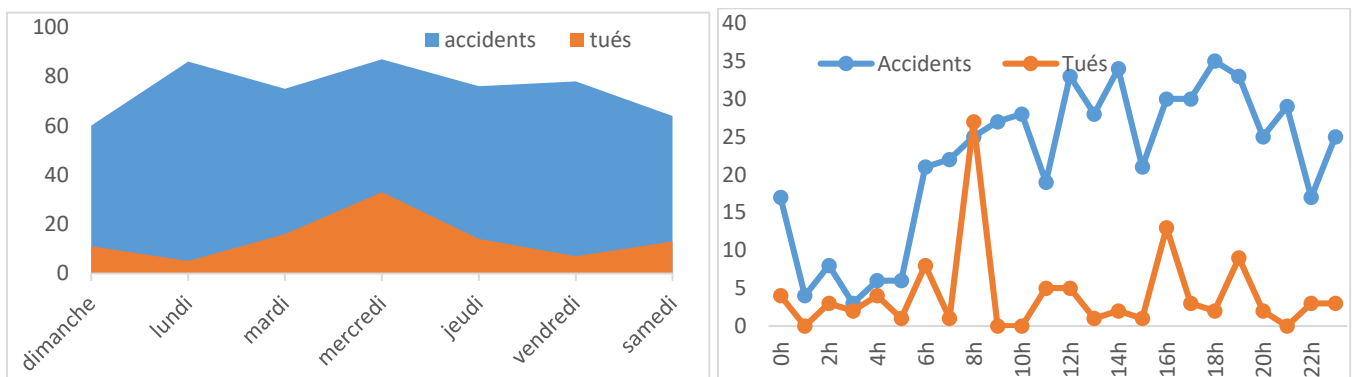
Répartition des tués et des accidents impliquant un autocar selon le mois



5. Selon le jour de la semaine et l'heure

76% des accidents d'autocar se sont produits lors des jours ouvrables (du lundi au vendredi). 61% des accidents impliquant un autocar ont lieu de jour, cette proportion est de 57% pour l'ensemble des accidents. On observe un pic du nombre de tués dans des accidents avec autocar aux environs de 8h.

Répartition des tués et des accidents impliquant un autocar selon le jour et l'heure



Les accidents impliquant un autobus

93% des personnes tuées dans les accidents impliquant un autobus ne sont pas des passagers de l'autobus ; 32% sont des piétons.

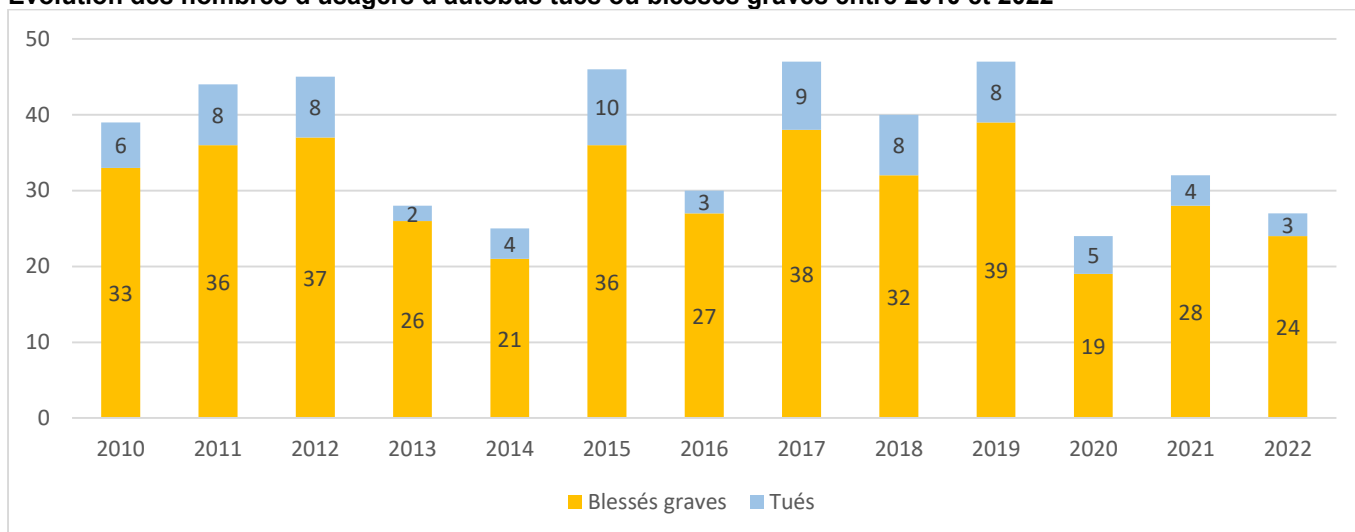
En 2022, 1107 accidents corporels ont impliqué un autobus, soit 1% des accidents corporels. 44 personnes ont été tuées et 103 personnes ont été gravement blessées dans ces accidents.

27% des victimes graves sont des piétons (14 tués et 25 blessés graves) ; 30% sont des usagers de cycles à moteur (13 tués et 31 blessés graves) ; 18% sont des usagers d'autobus (3 tués et 24 blessés graves).

1. Usagers des autobus

En 2022, Parmi les usagers d'autobus, le nombre de victimes graves a connu une baisse de -15,6% par rapport à 2021. Entre 2010 et 2022, le nombre de victimes graves a diminué en moyenne de -3% par an.

Evolution des nombres d'usagers d'autobus tués ou blessés graves entre 2010 et 2022

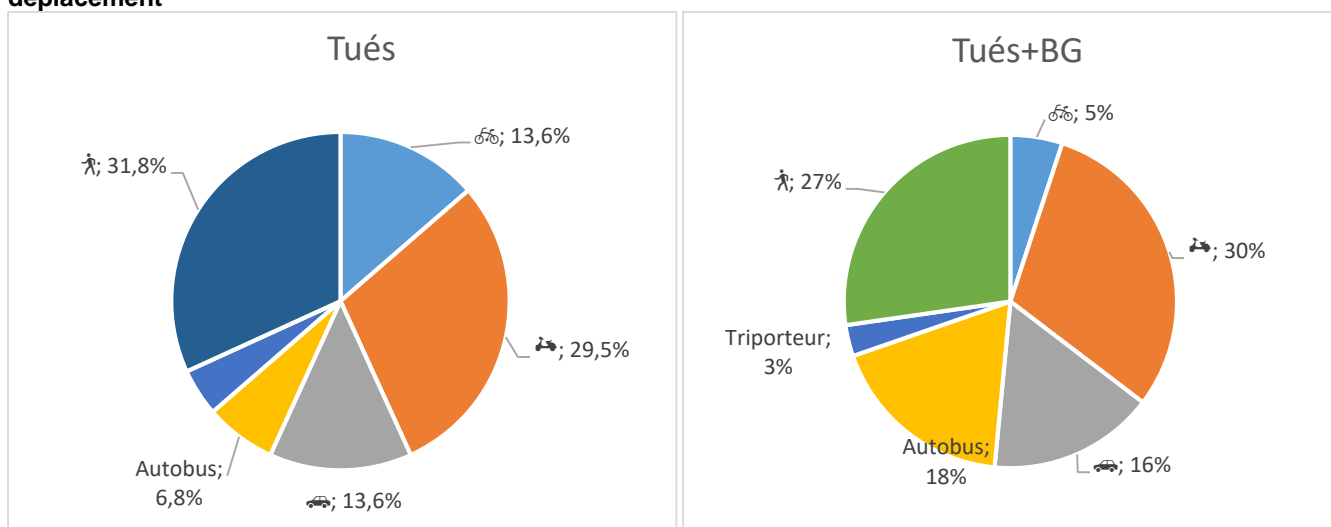


2. Selon le type de collision

En 2022, parmi les 44 personnes tuées dans les accidents d'autobus, 31,8% sont des piétons, 29,5% sont des usagers de deux-roues motorisés, 6,8% des usagers d'autobus, 13,6% des cyclistes et 13,6% des automobilistes.

Les piétons impliqués dans un accident avec un autobus sont majoritairement des hommes (71%, pour 29% de femmes).

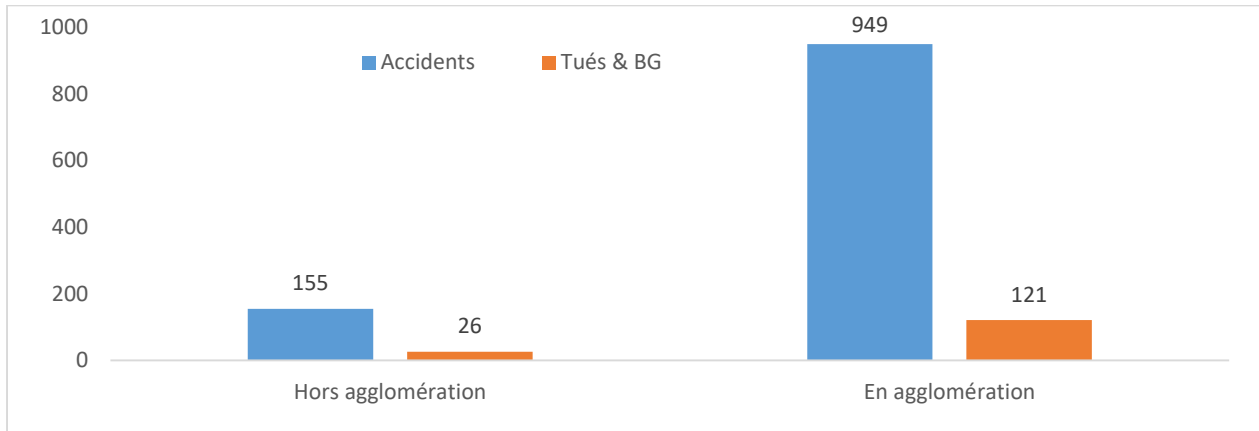
Répartition des usagers tués et blessés graves dans les accidents impliquant un autobus selon le mode de déplacement



3. Selon le milieu

Les accidents corporels impliquant les autobus se produisent à 86% en agglomération et provoquent 82% des victimes graves (29 tués et 92 blessés graves). Les routes hors agglomération représentent 14% des accidents et 18% des victimes graves.

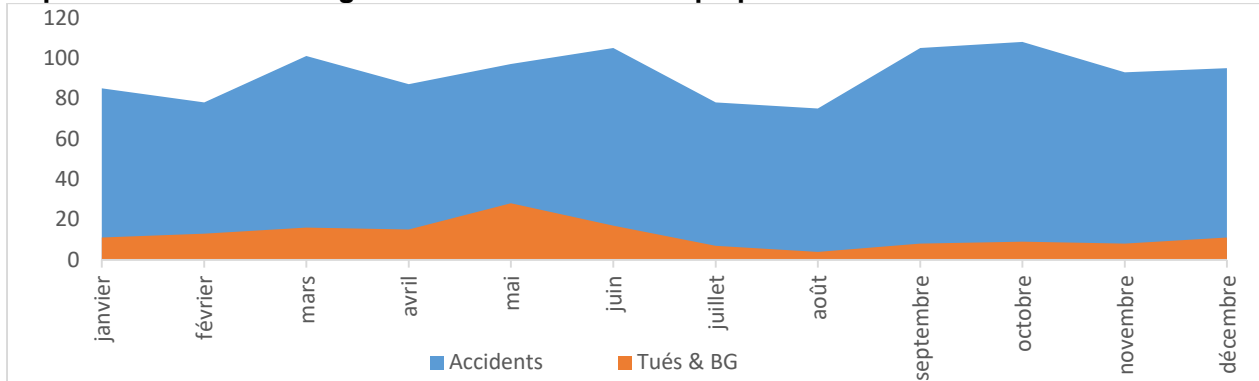
Répartition des victimes graves et des accidents impliquant un autobus selon le milieu



4. Selon le mois

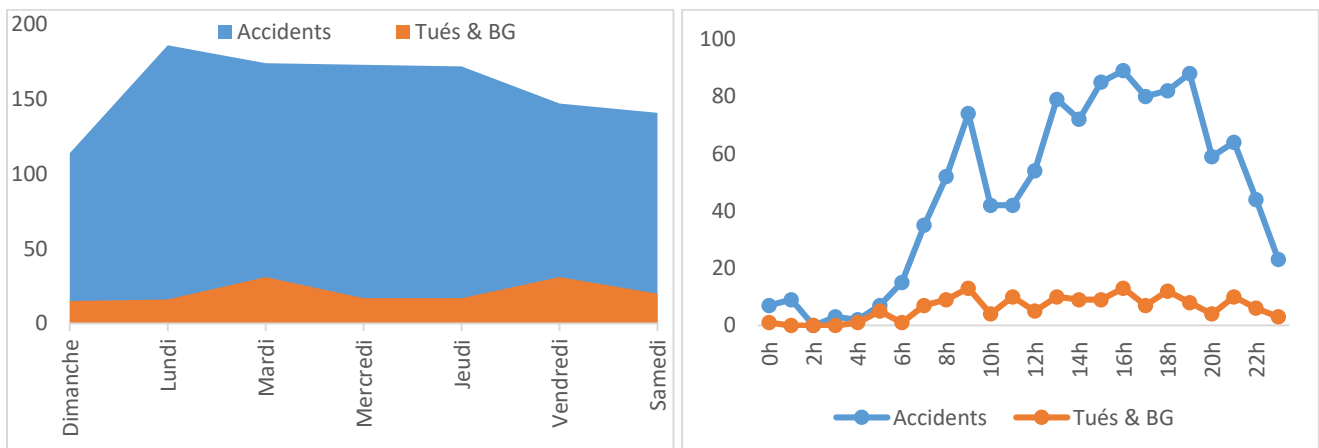
Un pic du nombre d'accidents impliquant un autocar est observé en octobre (10% des accidents). Le nombre des victimes graves présente un pic marqué en mai (19,0% des victimes graves).

Répartition des victimes graves et des accidents impliquant un autobus selon le mois



5. Selon le jour de la semaine et l'heure

La tranche horaire de 15h à 19h concentre le plus d'accidents d'autobus (38%). C'est le dimanche qui a enregistré le moins d'accidents d'autobus et le moins de victimes graves. 68% des accidents impliquant un autobus ont lieu de jour. On observe un pic du nombre de victimes graves aux environs de 9h, 16h et 18h.



Les conducteurs novices

50% des conducteurs novices tués ont entre 20 et 29 ans. 86% des conducteurs novices tués sont des automobilistes.

En 2022, 4821 accidents corporels impliquent au moins un conducteur novice, soit 4,2% de l'ensemble des accidents.

170 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un conducteur novice, ce qui représente 5% de la mortalité routière. Parmi ces 170 personnes tuées, 22 sont des conducteurs novices, 54 sont des passagers, 53 sont des piétons et 41 d'autres conducteurs.

Répartition des tués et blessés graves

Conducteurs Tués et BG	Cycle à moteur	Voiture de tourisme	Autres	Total
15-19	0	6	0	6
20-24	8	23	0	31
25-29	6	10	0	16
30-34	0	9	0	9
35-39	3	10	1	14
40-44	1	7	0	8
45-49	0	5	0	5
50-54	1	3	2	6
55-59	1	1	1	3
60-64	1	0	0	1
65 et +	1	0	0	1
Total novices	22	74	4	100
Ensemble des conducteurs tués et BG	5772	1207	1096	8075
%/ aux conducteurs de la catégorie	0,3%	6,13%	0,3%	1,2%

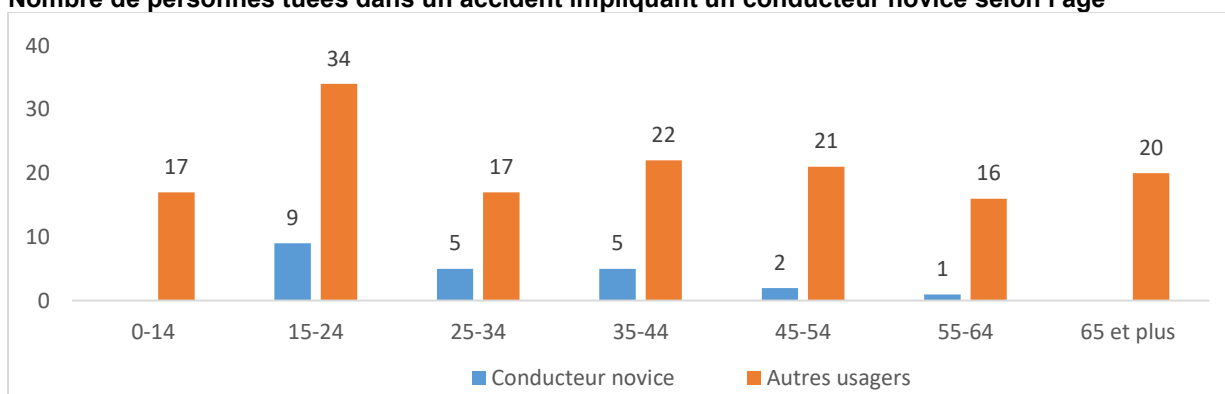
1. Risque et gravité

En 2022, on dénombre 78 blessés graves parmi les conducteurs novices. L'inexpérience et la jeunesse de ces conducteurs, associées à leur immaturité et leur style de vie, contribuent à l'augmentation du risque d'accidents. La gravité des accidents impliquant un conducteur novice (36 tués pour 100 blessés graves) est supérieure à celle des autres accidents (32 tués pour 100 blessés graves).

2. Selon l'âge

Les conducteurs novices sont à la fois source et victime du risque routier. Parmi les conducteurs novices tués ou blessés graves, 37% ont entre 15 ans et 24 ans et 47% entre 25 ans et 44 ans.

Nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur novice selon l'âge



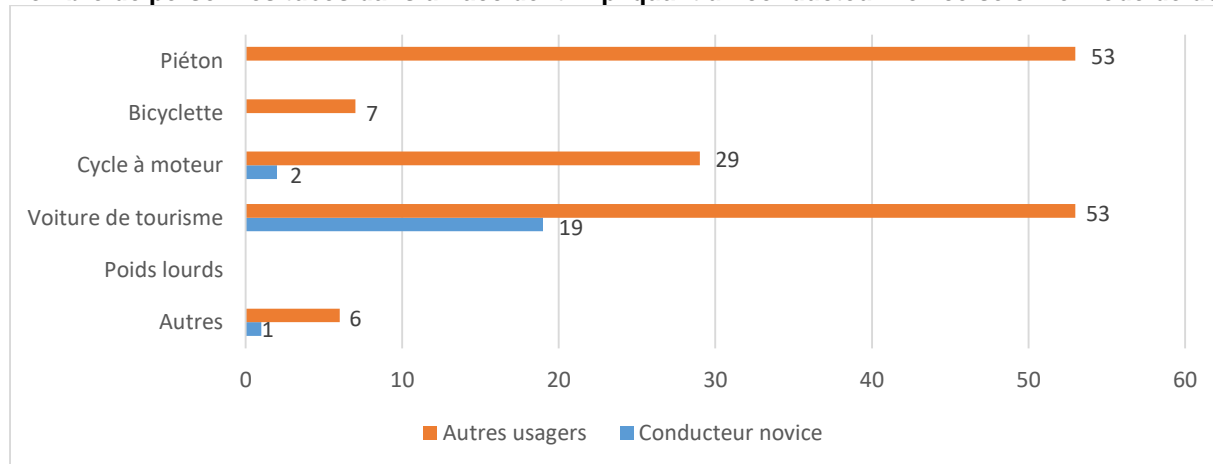
3. Selon le mode de déplacement

Parmi les conducteurs novices tués, 86,4% sont des automobilistes et 9,1% sont des motocyclistes.

Parmi les autres usagers tués dans un accident impliquant un conducteur novice, la répartition est différente : 36% d'automobilistes, 36% de piétons et 20% de motocyclistes.

Lorsqu'un conducteur novice est impliqué dans l'accident, les personnes tuées sont à 25,4% des 15 à 24 ans et à 13% des 25 à 34 ans.

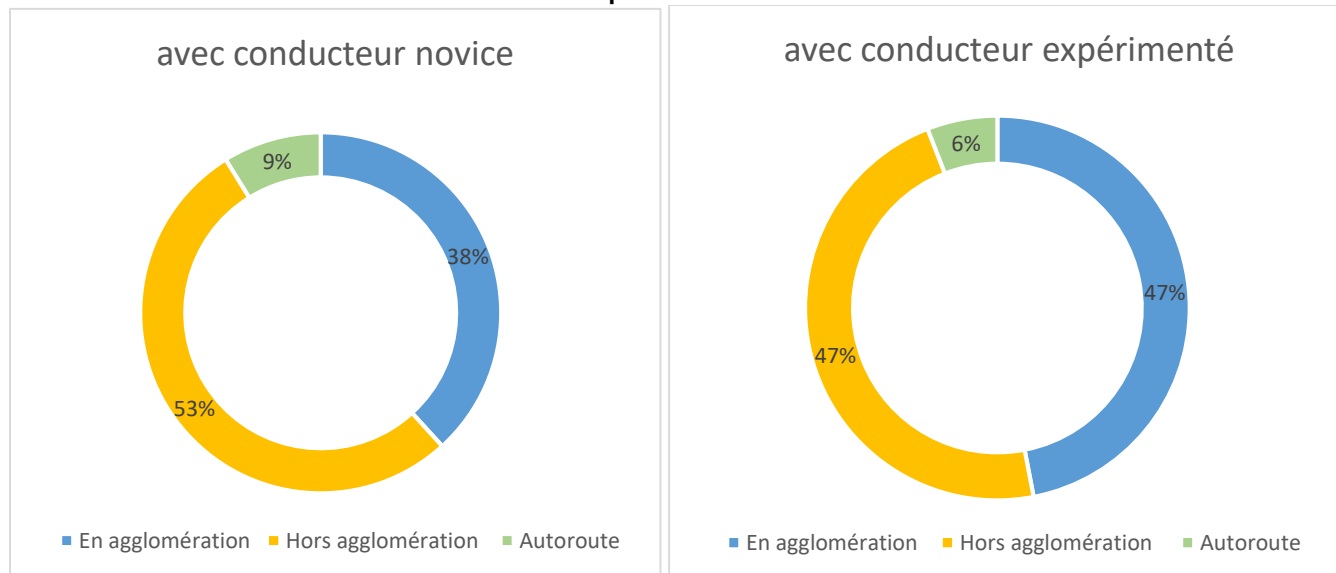
Nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur novice selon le mode de déplacement



4. Selon le milieu

53% des personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur novice le sont hors agglomération et 9% sur autoroute, contre respectivement 47% et 6% dans les accidents sans conducteur novice.

Mortalité selon le milieu dans les accidents et l'expérience du conducteur



5. Alcool

3 personnes sont tuées dans un accident impliquant un conducteur novice alcoolisé : 1 passager, 1 piéton et 1 conducteur novice.

Les enfants de 0 à 14 ans

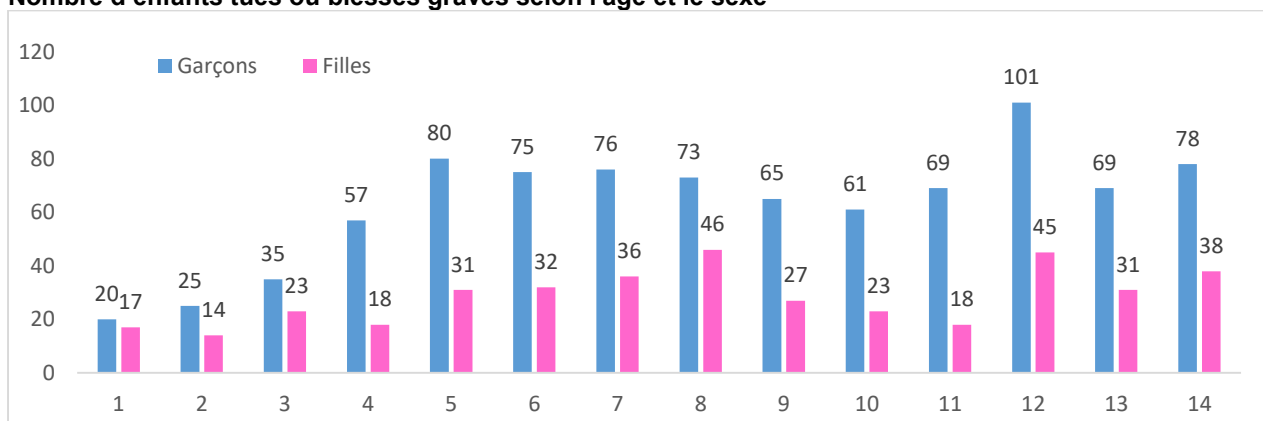
66,7% des enfants (0-14 ans) tués ou blessés graves sont des piétons, 13% sont des usagers de véhicule de tourisme et 8,2% sont des cyclistes.

En 2022, 12 616 des accidents corporels ont impliqué un enfant (0-14 ans), soit 11% des accidents. 281 enfants ont perdu la vie, soit **8% de la mortalité routière**. Ce ratio est très inférieur aux 25% qu'ils représentent dans la population marocaine. Parmi les enfants décédés, 93 avaient entre 10 et 14 ans et 188, moins de 10 ans.

Le nombre de blessés graves chez les enfants de 0 à 14 ans est de 1006 en 2022 (-0,1% par rapport à 2021), soit un ratio de 28 personnes tuées pour 100 blessés graves (ce ratio étant de 32 pour les accidents tout âge confondu).

Par rapport à 2021, on dénombre 19 décès de plus chez les enfants âgés de 0 à 14 ans (+7,3% tués). Entre 2010 et 2022, le nombre d'enfants de 0-14 ans tués a baissé de -3,1% par an en moyenne.

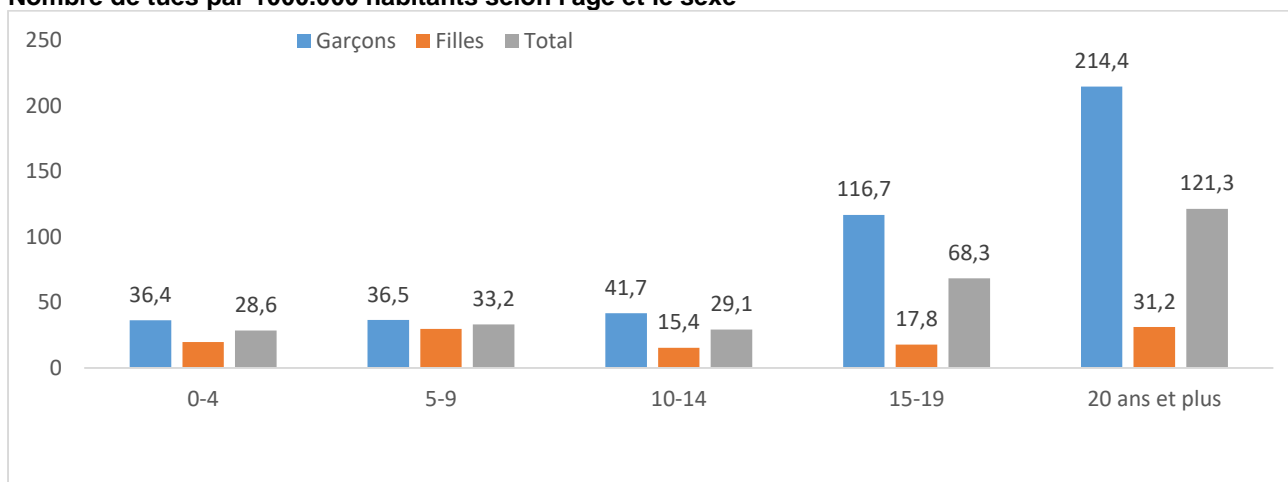
Nombre d'enfants tués ou blessés graves selon l'âge et le sexe



1. Risque et gravité

On recense **30 décès pour 1000.000 habitants pour les 0-14 ans contre 121 pour les adultes**. Le nombre de tués pour 100 victimes (2,0) est moins élevé que pour les adultes (2,1).

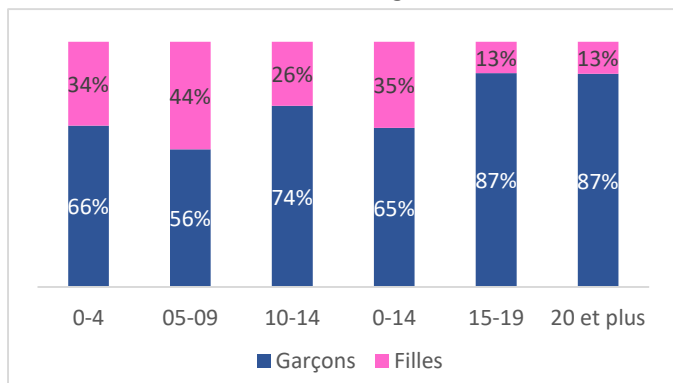
Nombre de tués par 1000.000 habitants selon l'âge et le sexe



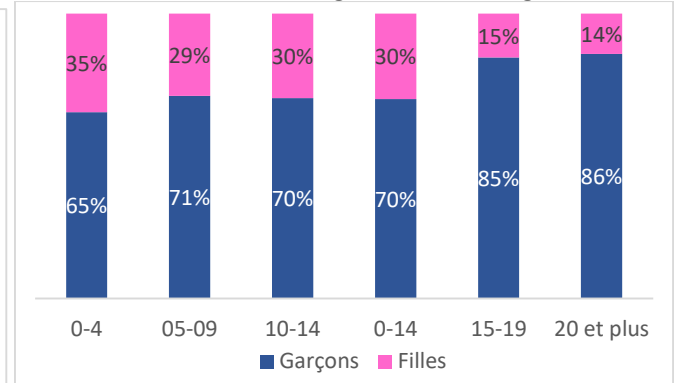
2. Selon le sexe

Les parts de **garçons** de 0-14 ans tués (65%) ou blessés graves (70%) sont moins élevées que pour les adultes (87% des tués et 86% des blessés graves).

Nombre d'enfants tués selon l'âge et le sexe



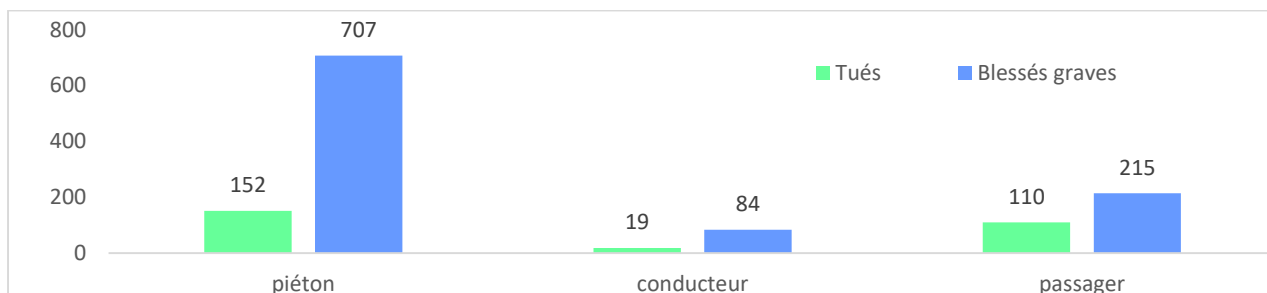
Nombre d'enfants blessés graves selon l'âge et le sexe



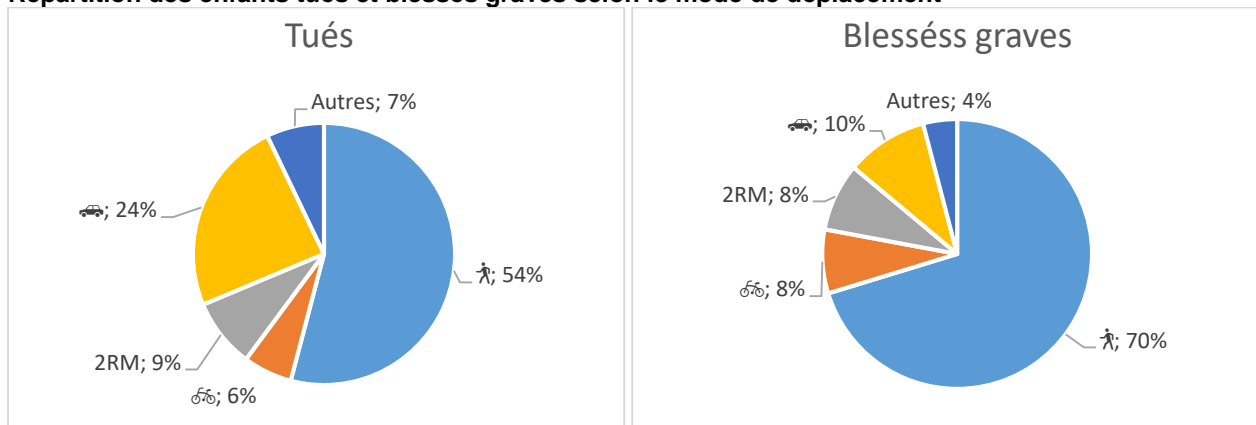
3. Selon le mode de déplacement

Parmi les 281 enfants tués, 19 conduisaient un véhicule, 110 étaient passagers et 152 étaient piétons. Parmi les 0-14 ans tués, 54% sont des piétons, 24% des usagers de véhicules de tourisme, 6% des cyclistes et 9% des usagers de deux-roues motorisés.

Nombre d'enfants tués ou blessés graves selon l'âge et le type d'utilisateur



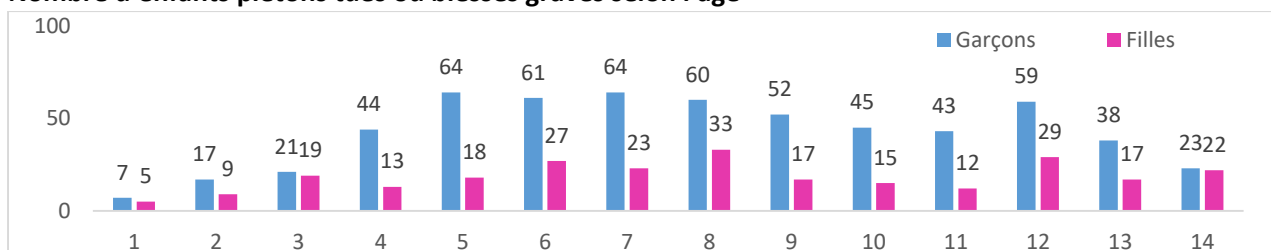
Répartition des enfants tués et blessés graves selon le mode de déplacement



4. Selon l'âge

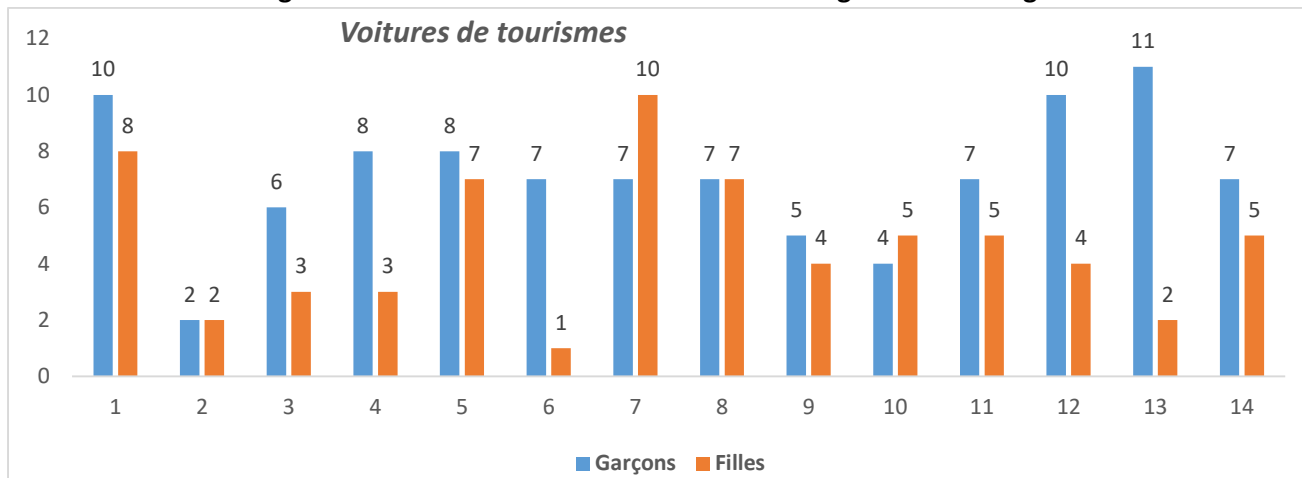
67% des 0-14 ans tués ou blessés graves sont des **piétons**. Ce taux est de 77% pour les enfants victimes graves âgés de 5-9 ans. Des pics sont présents à 8 ans chez les filles et à 5 et 7 ans chez les garçons.

Nombre d'enfants piétons tués ou blessés graves selon l'âge



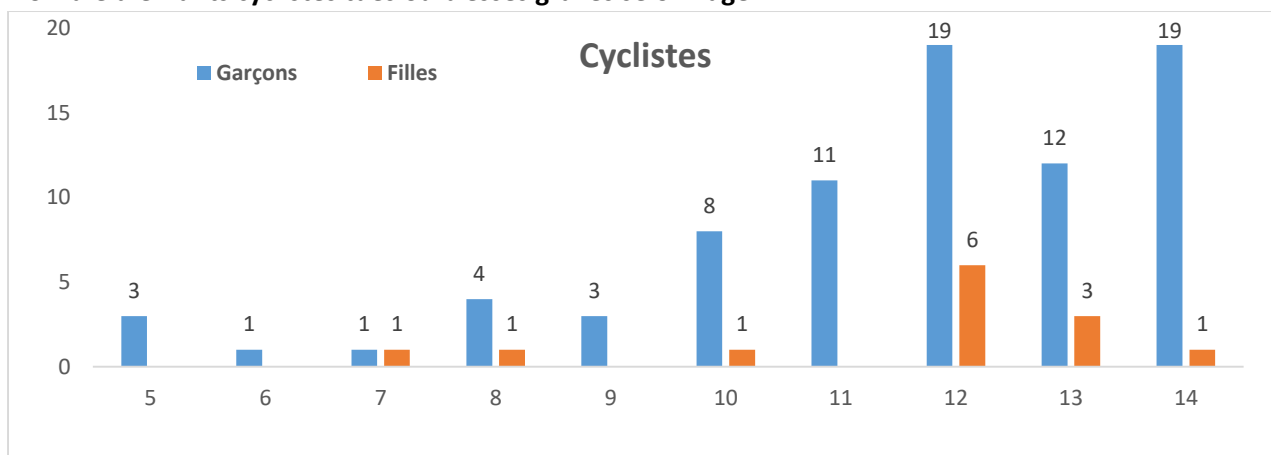
13,0% des 0-14 ans victimes graves sont des **usagers de véhicules de tourisme**. Ce taux est de 20% pour les enfants victimes graves âgés de 0-4 ans. Des pics sont observés à 12 et 13 ans chez les garçons et à 7 ans chez les filles.

Nombre d'enfants usagers de véhicules de tourisme tués ou blessés graves selon l'âge



7,3% des 0-14 ans victimes graves sont des **cyclistes**. Ce taux est de 15% pour les enfants victimes graves âgés de 10-14 ans. Des pics sont observés à 12 et 14 ans chez les garçons.

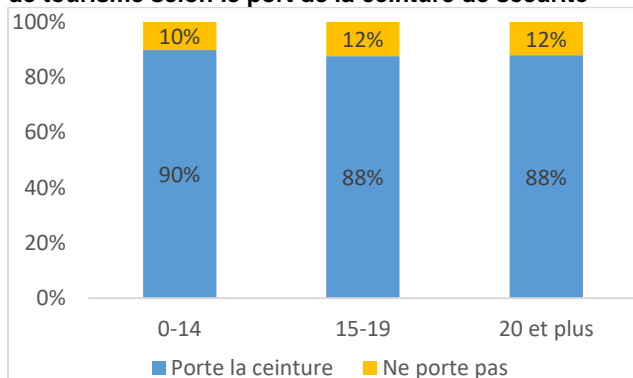
Nombre d'enfants cyclistes tués ou blessés graves selon l'âge



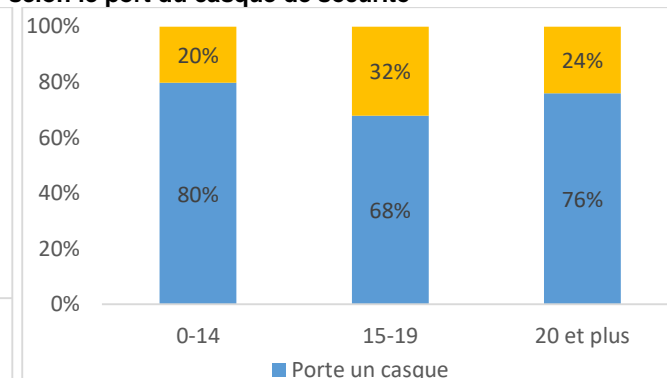
5. Les équipements de sécurité

10% des 0-14 ans tués ou blessés graves à bord d'un véhicule de tourisme ne portaient pas leur **ceinture** (12% pour les adultes). Ce taux est de 12% pour les 15-19 ans. Le **casque** n'était pas porté par 20% des motocyclistes de 0-14 ans victimes graves (24% pour les adultes).

Répartition victimes graves usagers de voiture de tourisme selon le port de la ceinture de sécurité



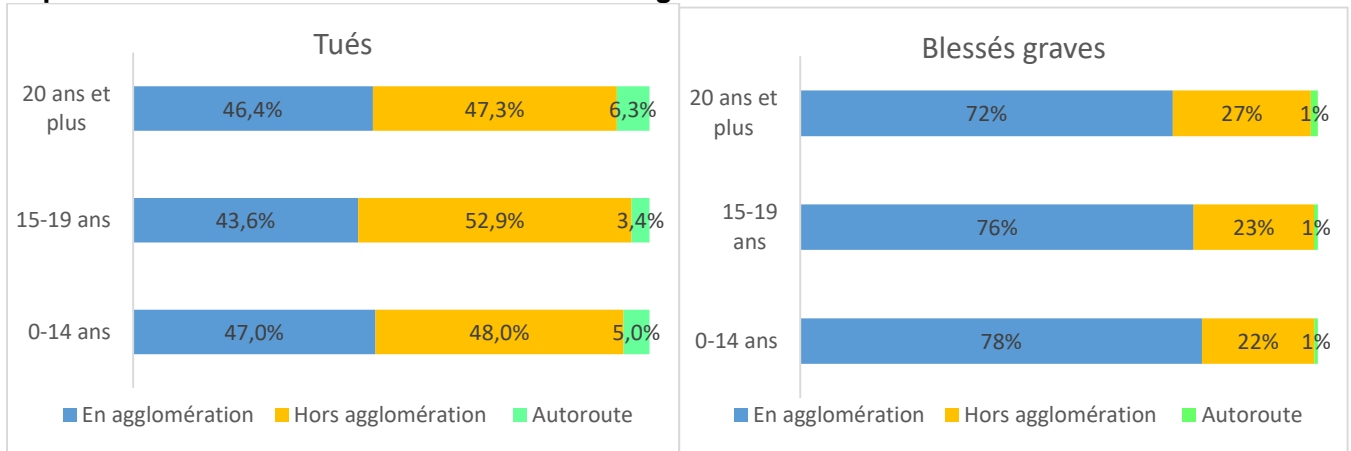
Répartition victimes graves usagers de 2RM selon le port du casque de sécurité



6. Selon le milieu

Parmi les 0-14 ans tués, 47% le sont en agglomération (46,4% pour les 20 ans et plus), et 53% le sont sur route hors agglomération ou sur autoroute. Pour les blessés graves, 8 enfants sur dix (78%) sont dénombrés en agglomération (contre 72% pour les 20 ans et plus).

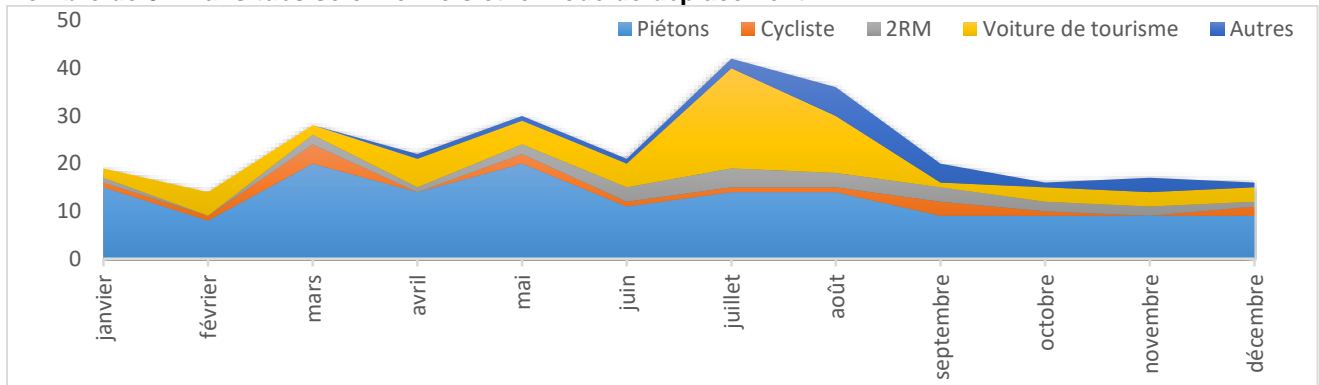
Répartition du nombre d'enfants tués et blessés graves selon le milieu



7. Selon la période

Juillet et août sont les mois les plus meurtriers pour les jeunes de 0-14 ans (78 tués en 2022, soit 28% des décès constatés).

Nombre de 0-14 ans tués selon le mois et le mode de déplacement

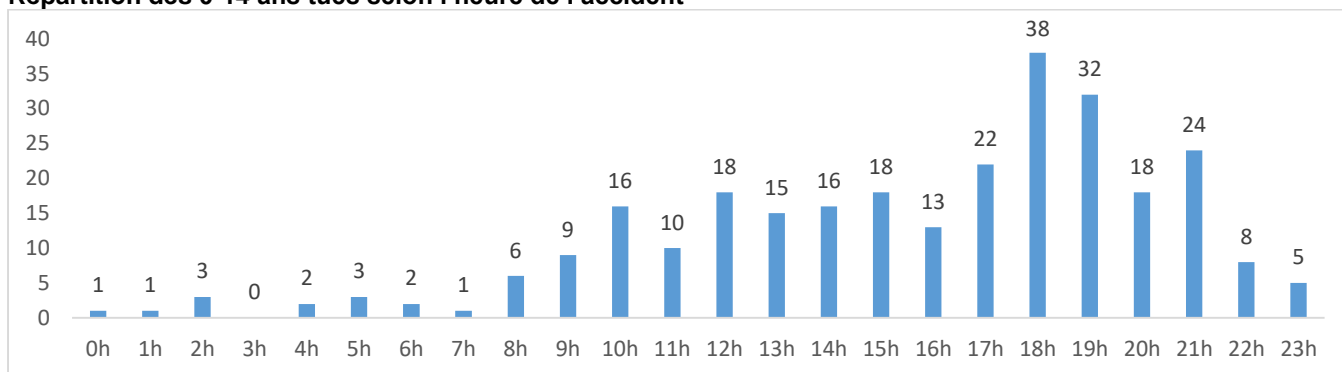


Répartition des 0-14 ans tués selon le mois et le mode de déplacement

Mois	Piétons	Cycliste	2RM	Voiture de tourisme	Autres	Total
janvier	15	1	1	2	0	19
février	8	1	0	5	0	14
mars	20	4	2	2	0	28
avril	14	0	1	6	1	22
mai	20	2	2	5	1	30
juin	11	1	3	5	1	21
juillet	14	1	4	21	2	42
août	14	1	3	12	6	36
septembre	9	3	3	1	4	20
octobre	9	1	2	3	1	16
novembre	9	0	2	3	3	17
décembre	9	2	1	3	1	16
Total	152	17	24	68	20	281

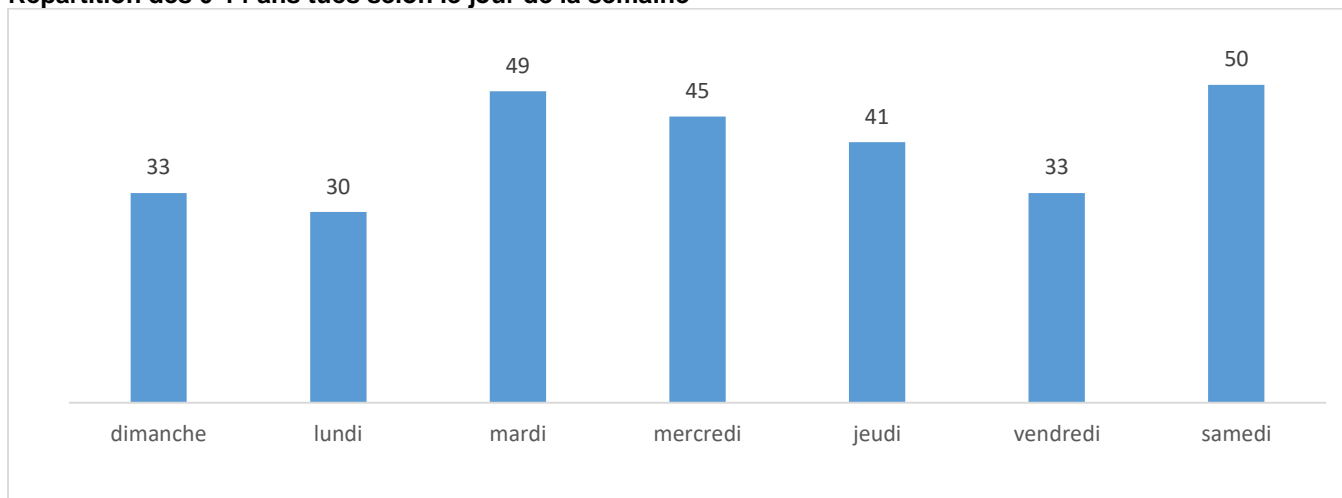
Au niveau de la répartition horaire, on observe des pics de la mortalité aux alentours de 18 heures et 19 heures.

Répartition des 0-14 ans tués selon l'heure de l'accident



Les samedis sont les jours qui comptent le plus de personnes tuées âgées de 0-14 ans (50 tués) et les lundis sont les jours qui en comptent le moins (30 tués).

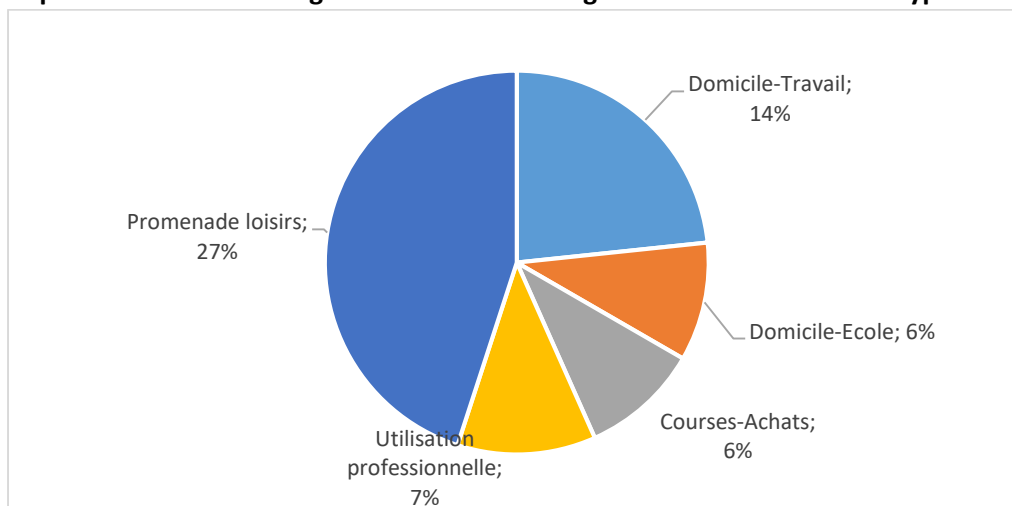
Répartition des 0-14 ans tués selon le jour de la semaine



8. Type de trajet effectué

76% des usagers de véhicules âgés de 0 à 14 ans victimes graves sont des passagers et 24% sont des conducteurs. Parmi ces victimes, au moins pour les cas renseignés, 27% le sont lors d'un trajet promenade et loisirs, 7% lors d'un trajet pour des raisons professionnelles, 14% lors d'un trajet domicile-travail, 6% pour les déplacements pour faire des courses ou des achats et 6% lors d'un trajet domicile-école.

Répartition des victimes graves de 0-14 ans usagers de véhicules selon le type de trajet effectué



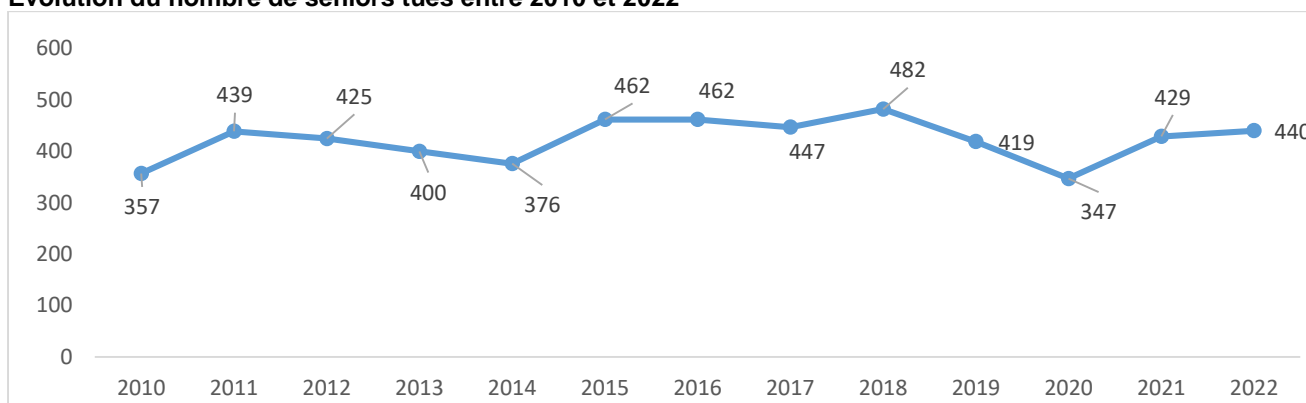
Les seniors (65 ans et plus)

Le risque et la gravité sont nettement plus élevés pour les seniors. Les piétons de 65 ans et plus constituent un enjeu spécifique en ville (70% des tués le sont en ville).

En 2022, 11 696 accidents de la route ont impliqué un senior (65 ans et plus). 440 seniors ont été tués dans ces accidents, dont 287 âgés de 65 à 74 ans et 153 de 75 ans ou plus, soit une augmentation de +2,6% par rapport à 2021. Les seniors représentent 12,6% des personnes tuées, alors qu'ils constituent 7% de la population, et 4% de l'ensemble des victimes des accidents. Entre 2010 et 2022, le nombre de tués seniors a augmenté de +23,2% (+1,8% par an en moyenne).

Le nombre de blessés graves chez les seniors est de 746 en 2022, soit un ratio de 59 personnes tuées pour 100 blessés graves (ce ratio étant de 32 pour les accidents tout âge confondu).

Evolution du nombre de seniors tués entre 2010 et 2022



1. La gravité

Une **gravité élevée** marque les accidents seniors : parmi les victimes seniors, on compte 59 personnes tuées pour 100 blessés graves, contre 30 pour les personnes de moins de 65 ans. Cette gravité est **nettement plus élevée hors agglomération** qu'en agglomération (respectivement 109 et 41 personnes tuées pour 100 blessés graves).

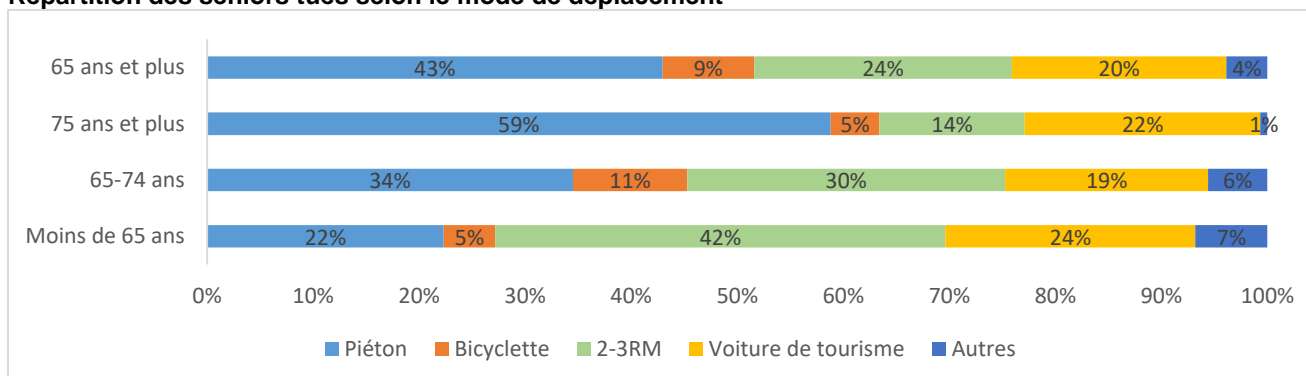
2. Le risque

Le nombre de personnes tuées ramené à la population montre **un sur-risque pour les seniors de 65 ans et plus** : 143 personnes de 65 à 74 ans tuées par million d'habitants en 2022, contre 171 pour les 75 ans et plus et 89 pour les moins de 65 ans.

3. Selon le mode de déplacement

La part de la mortalité piétonne est nettement plus élevée chez les seniors (43% des personnes tuées) que chez les moins de 65 ans (22% des personnes tuées). Elle est plus élevée pour les seniors de 75 ans et plus (59%) que pour les 65-74 ans (34%). En revanche, la part des usagers de véhicules de tourisme dans la mortalité des seniors (20%) est moins élevée que celle des moins de 65 ans (24%).

Répartition des seniors tués selon le mode de déplacement



La hausse entre 2022 et 2021 de +3% des seniors tués masque des disparités selon le mode :

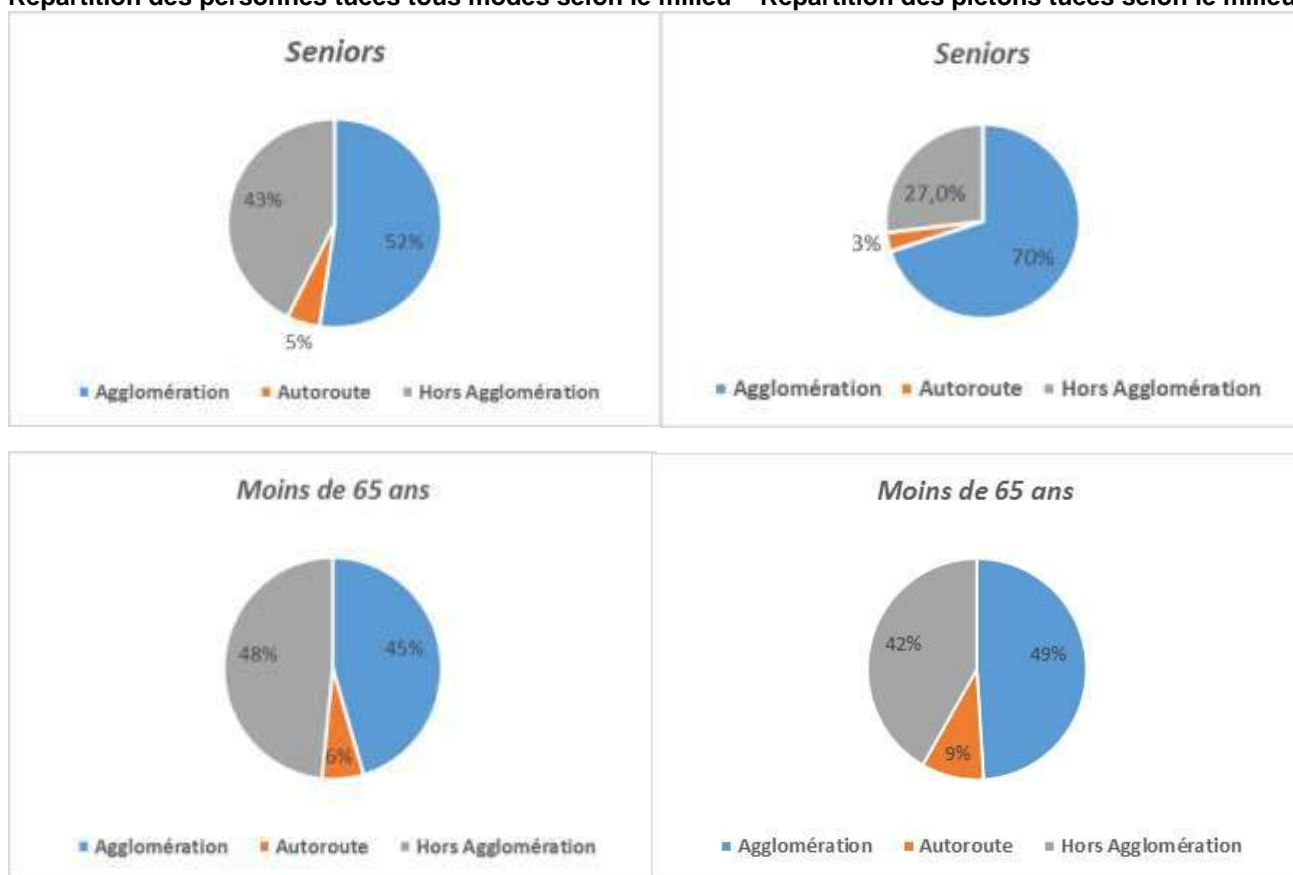
- le **nombre de piétons seniors tués baisse de -4%** (- 4 piétons tués) ;
- le nombre de seniors usagers de 2-3RM tués augmente de +13% (12 usagers de 2-3RM tués).

65 ans et plus	Piéton	Bicyclette	2-3RM	Voiture de tourisme	Autres	Total
2021	193	39	95	88	14	429
2022	189	38	107	89	17	440
Evolution	-2%	-3%	+13%	+1%	+21%	+3%
Différence	-4	-1	+12	+1	+3	+11

4. Selon le milieu

La répartition du nombre de personnes tuées de 65 ans et plus selon le milieu (en et hors agglomération) est différente de celle des moins de 65 ans.

Répartition des personnes tuées tous modes selon le milieu Répartition des piétons tués selon le milieu



52% des 65 ans et plus tués le sont en ville, contre 46% pour les moins de 65 ans. Cet écart est avant tout lié au mode piéton, surreprésenté (46%) dans la mortalité des 65 ans et plus.

Les écarts observés entre classes d'âges varient selon les modes de déplacements :

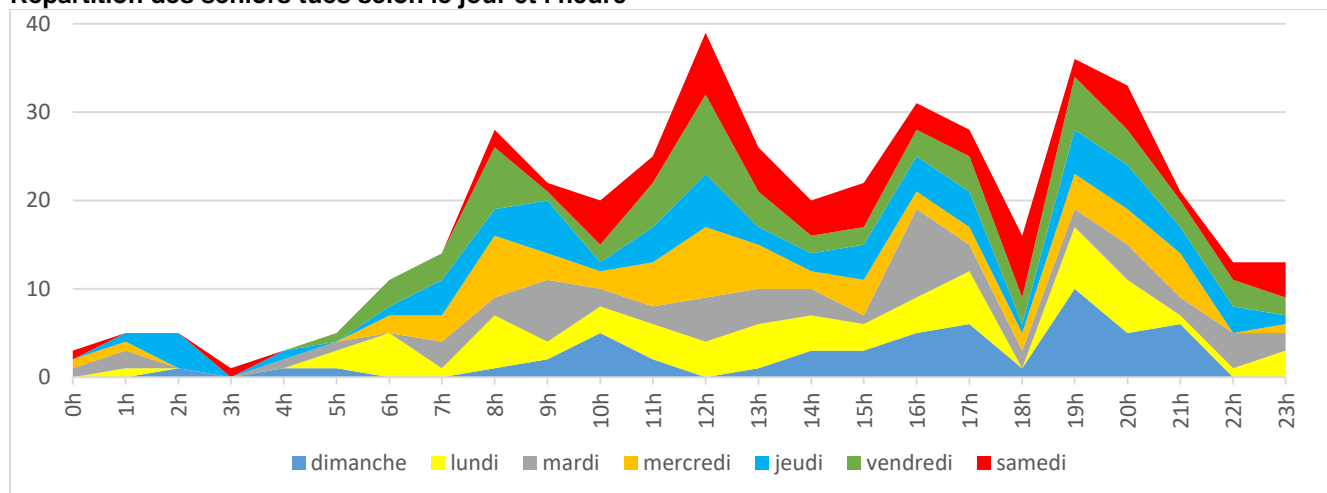
- Les seniors tués en véhicule de tourisme le sont dans 80% des cas hors agglomération (y compris sur autoroute (15%)), contre 72% pour les moins de 65 ans ;
- En revanche **les piétons de 65 ans et plus le sont à 70% en ville**, contre 49% pour les moins de 65 ans.

5. Selon le jour et l'heure

Les samedis et dimanche sont les jours comptant le moins de seniors tués (26% au total). Ce sont les mardis et vendredi qui comptent le moins de personnes de moins de 65 ans tuées (28% au total). Le nombre de seniors tués selon l'heure présente des **pics marqués à 12 h, à 19 h et à 20 h**.

La proportion de personnes tuées la nuit est plus faible pour les seniors (33%) que pour les moins de 65 ans (52%).

Répartition des seniors tués selon le jour et l'heure



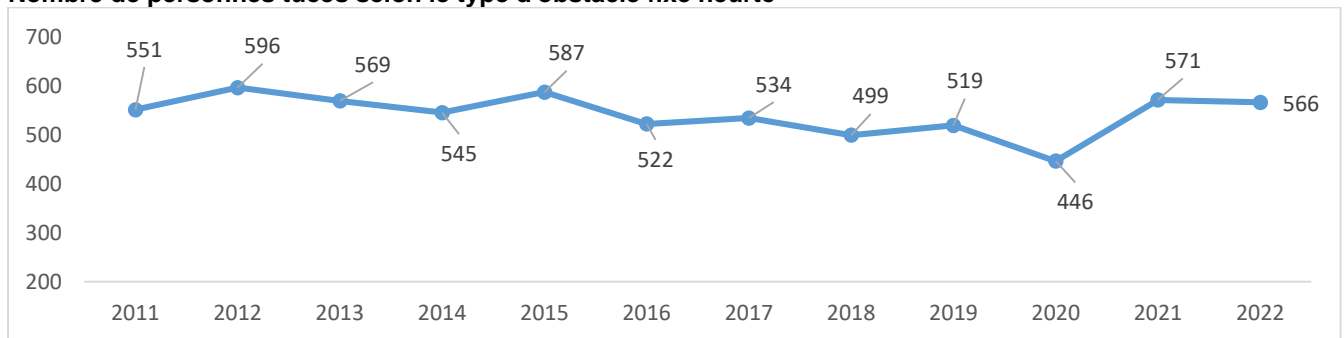
Les accidents contre un obstacle fixe ou avec sortie de la chaussée sans obstacle

Une personne tuée sur 6 est un usager d'un véhicule impliqué dans un accident contre un obstacle fixe ou avec sortie de la chaussée sans obstacle.

On entend par « obstacle fixe » tout dispositif ou objet en bord de route susceptible d'aggraver les conséquences de l'accident. Parfois, le dispositif, comme c'est le cas des glissières, est censé atténuer le choc contre un obstacle nettement plus dangereux. En 2022, un choc contre obstacle fixe a été relevé dans 6818 accidents corporels et 566 usagers d'un véhicule ayant heurté un obstacle fixe ont été tués (-1% par rapport à 2021), soit 16% de la mortalité routière.

Le nombre de blessés graves dans les accidents contre obstacle fixe est de 1014 en 2022, soit un ratio de 55 personnes tuées pour 100 blessés graves (ce ratio étant de 32 pour l'ensemble des accidents).

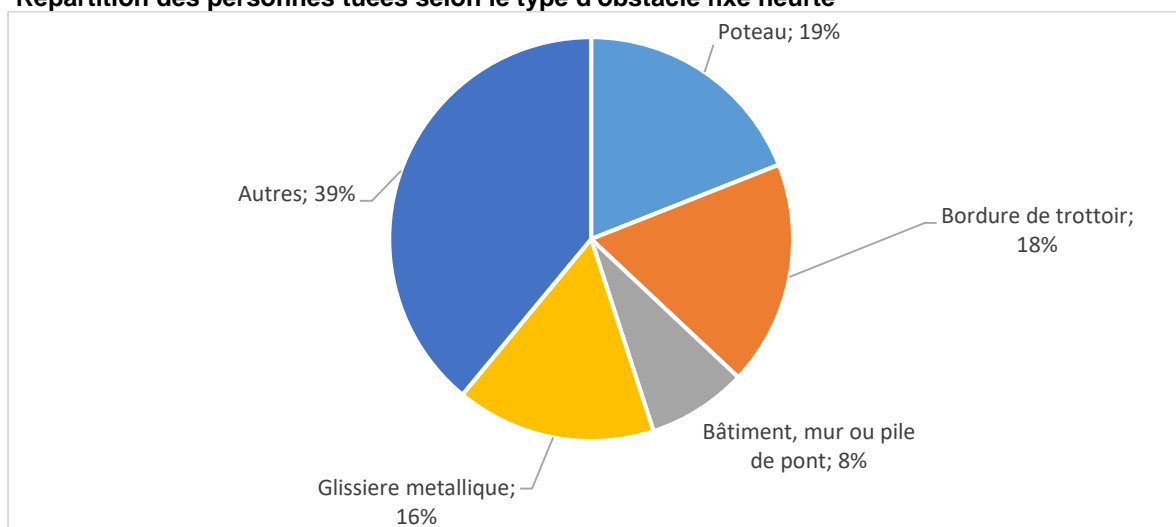
Nombre de personnes tuées selon le type d'obstacle fixe heurté



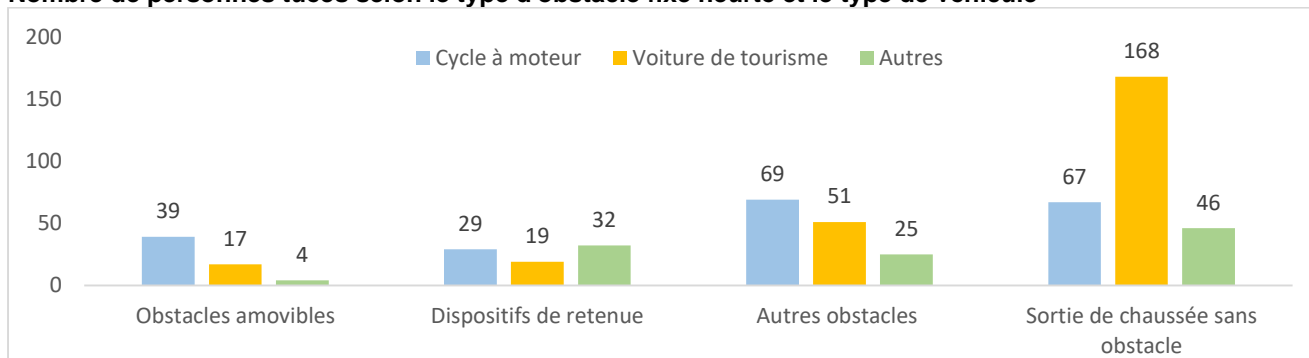
1. Selon le type d'obstacle

Hormis les accidents impliquant un véhicule seul sans obstacle fixe, quatre types d'obstacles fixes les plus heurtés regroupent 61% de la mortalité dans les accidents contre obstacles : Poteau, bordure de trottoir, glissière métallique et bâtiment, mur ou pile de pont.

Répartition des personnes tuées selon le type d'obstacle fixe heurté



Nombre de personnes tuées selon le type d'obstacle fixe heurté et le type de véhicule



2. Selon le milieu

La part de la mortalité dans les accidents contre obstacles fixes dans la mortalité générale varie selon le milieu : elle est de 20% sur les autoroutes, de 18% sur les routes hors agglomération et de 14% en agglomération. Les types d'obstacles concernés diffèrent également selon le milieu. Sur **autoroutes**, 26% des personnes tuées le sont dans un choc contre un dispositif de retenue (glissière de sécurité) et 49% le sont dans un accident impliquant un véhicule en sortie de chaussée sans obstacle.

Sur **route hors agglomération**, les accidents impliquant un véhicule en sortie de chaussée sans obstacle regroupent 64% des décès dans les accidents contre obstacles et les accidents contre les obstacles fixes sur chaussée ou accotement, poteau, talus ou parois rocheuses et autres obstacles (pile de pont, ...) en regroupent 22%.

En **agglomération**, la panoplie de types d'obstacles impliqués est plus considérable, et certains sont typiquement urbains tels que les bâtiments, les murs, les poteaux, les bordures de trottoirs, les véhicules en stationnement et les autres obstacles fixes sur trottoir (57% des décès contre obstacles). Les accidents impliquant un véhicule en sortie de chaussée sans obstacle, regroupent 32% des décès dans les accidents contre obstacles.

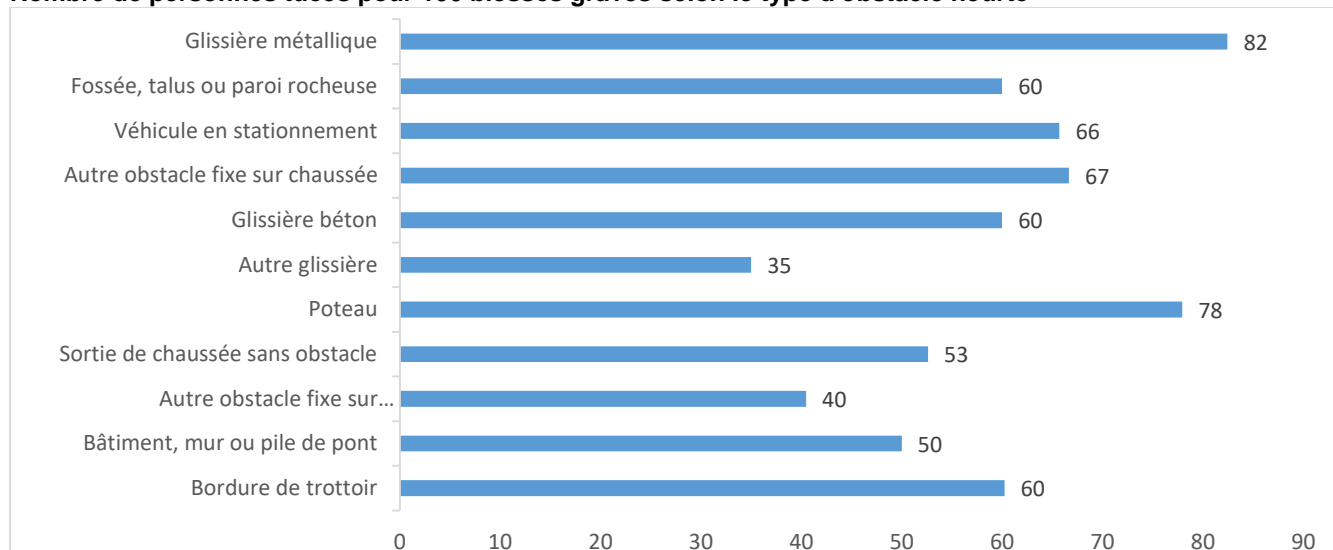
Nombre de personnes tuées usagers d'un véhicule ayant heurté un obstacle fixe selon l'obstacle et le milieu

	En agglomération	Autoroute	Hors agglomération	Total
Mortalité due aux obstacles fixes	228	43	295	566
Part dans la mortalité selon le milieu	14%	20%	18%	16%
Support signalisation verticale	0	0	4	4
Poteau	37	0	16	53
Mobilier urbain	3	0	0	3
Total obstacles amovibles	40	0	20	60
Bâtiment, mur ou pile de pont	18	0	6	24
Bordure de trottoir	42	0	8	50
Fossé, talus ou paroi rocheuse	7	0	8	15
Autre obstacle fixe sur chaussée	6	0	10	16
Autre obstacle fixe sur trottoir/accot.	8	1	8	17
Véhicule en stationnement	8	10	5	23
Total autres obstacles	89	11	45	145
Glissière métallique	5	8	34	47
Glissière béton	7	2	3	12
Autre glissière	15	1	5	21
Total dispositifs de retenue	27	11	42	80
Sortie de chaussée sans obstacle	72	21	188	281

3. La gravité

Le nombre de personnes tuées pour 100 blessés graves, dans les accidents contre un obstacle fixe, varie entre 35 et 82 selon le type d'obstacle heurté. A titre d'exemple, il est de 53 dans le cas d'accident impliquant un véhicule en sortie de la chaussée sans obstacle. Les collisions contre les glissières métalliques sont associées au ratio le plus élevé (égal à 82 tués pour 100 blessés graves).

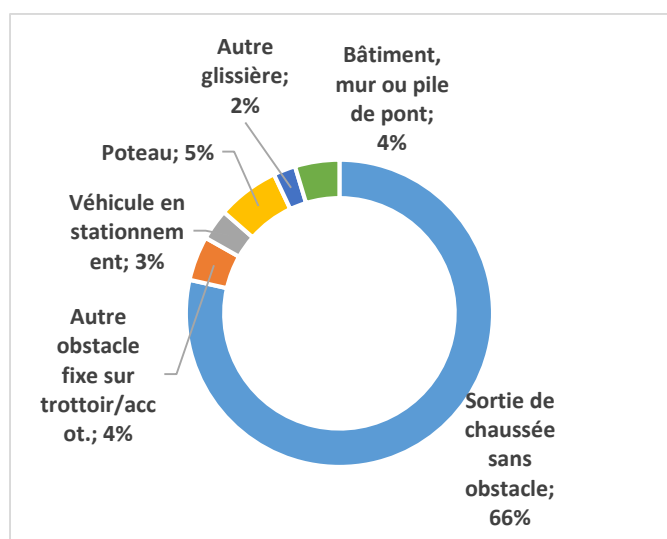
Nombre de personnes tuées pour 100 blessés graves selon le type d'obstacle heurté



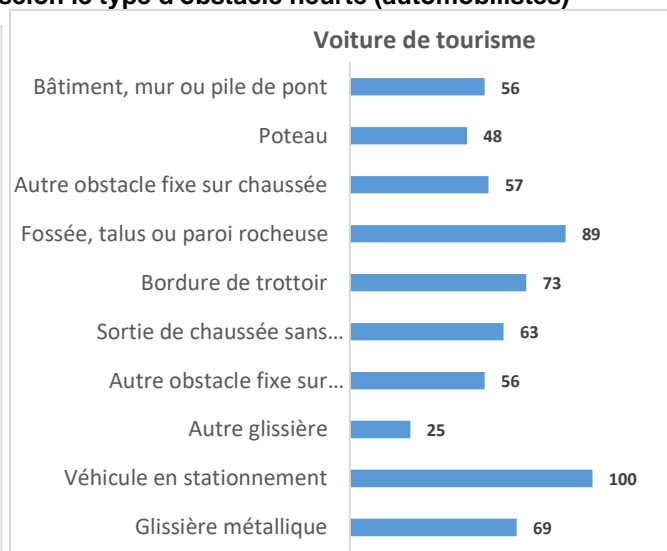
4. Les usagers impliqués

En 2022, plus de 32% des **automobilistes** tués le sont lors d'un accident contre un obstacle. D'autre part, 45% des tués dans les accidents contre un obstacle fixe, sont des **automobilistes**. La proportion des tués usagers des véhicules sortis de chaussée sans obstacle est particulièrement élevée parmi les automobilistes (66%). D'autre part, le nombre de personnes tuées pour 100 blessés graves est particulièrement élevé lors de chocs contre des véhicules en stationnement (100).

Répartition des usagers de voitures de tourisme tués selon le type d'obstacle fixe heurté



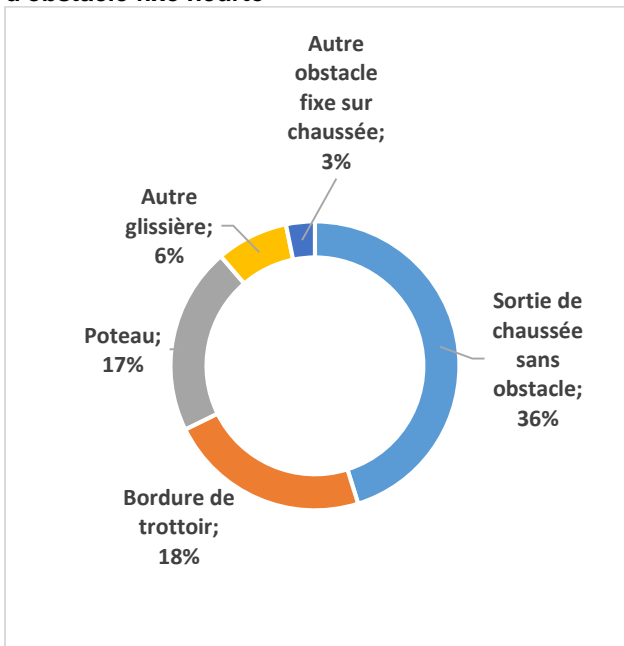
Nombre de personnes tuées pour 100 blessés graves selon le type d'obstacle heurté (automobilistes)



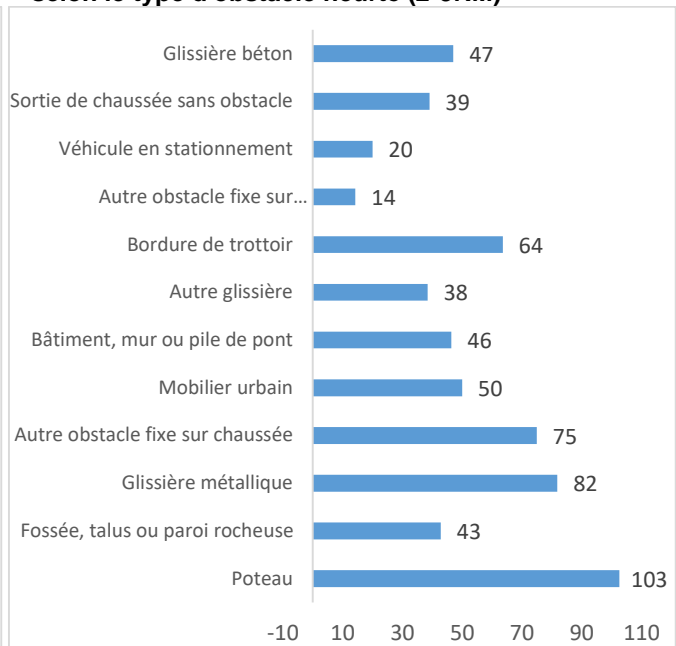
41% des personnes tuées dans un accident contre un obstacle fixe sont des **usagers des 2-3RM** (17% de la mortalité des 2-3RM). Les accidents impliquant un véhicule en sortie de chaussée sans obstacle, regroupent 36% des décès parmi les usagers des 2-3RM impliqués dans les accidents contre obstacles.

Les poteaux et les bordures de trottoir constituent un enjeu considérable pour les usagers des 2-3RM : ils représentent 35% des usagers des 2-3RM tués dans un accident contre obstacle ; cette proportion est de 5% pour les automobilistes.

Répartition usagers des 2-3RM tués selon le type d'obstacle fixe heurté



Nombre de personnes tuées pour 100 blessés graves selon le type d'obstacle heurté (2-3RM)



Analyses territoriales

Les régions

1. Accidentalité dans les régions

En 2022, **trois régions** sur 12 (Casablanca-Settat, Marrakech-Safi et Rabat-Salé-Kénitra) regroupent **63% des accidents et 51% de la mortalité pour 47% de la population**. Pour la seule région de Casablanca-Settat, il s'agit de 34% des accidents corporels et 23% des usagers tués pour 21% de la population.

Entre 2022 et 2021, la baisse de la mortalité de -5,05% au niveau national masque d'importantes disparités régionales. Ainsi, bien que la baisse de la mortalité a bénéficié à la plupart des régions principalement : -44,9% dans la région de Laâyoune-Sakia El Hamra, -21,9% dans la région Guelmim - Oued Noun, -14,3% dans la région de Dakhla - Oued Ed-Dahab et -12,0% dans la région de Souss -Massa. Par ailleurs, la mortalité a connu faible baisse au niveau de Drâa – Tafilalet (-0,58%). En revanche, la hausse de la mortalité en 2022 a concerné les régions de Béni Mellal - Khénifra (12,7%) et Rabat - Salé - Kénitra (+4,8%).

La part des usagers vulnérables dans la mortalité routière atteint 71% en 2022. Elle est plus forte dans les régions de Marrakech-Safi (79%), Casablanca-Settat (77%) et de Souss-Massa (76%). En revanche, les usagers vulnérables représentent seulement 42% à Dakhla-Oued Ed-Dahab et 32% dans la région de Guelmim - Oued Noun.

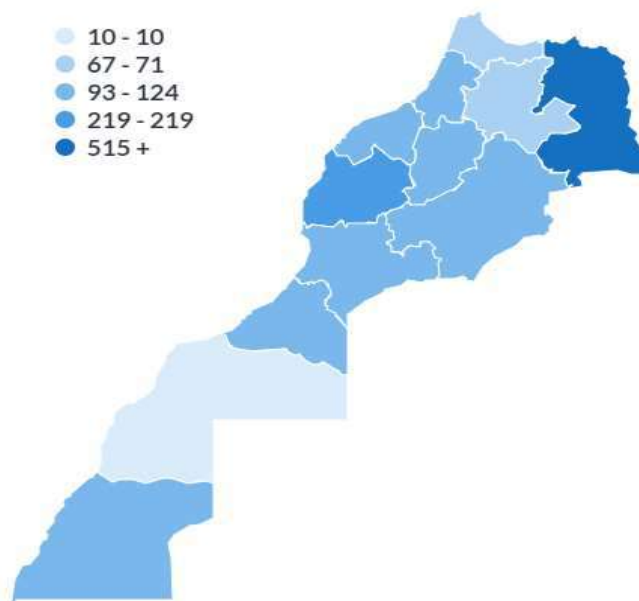
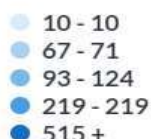
Evolution de la mortalité et part des usagers vulnérables par région

Région	Tués	Evolution 2022/2021	Part mortalité	Part usagers vulnérables
Béni Mellal - Khénifra	293	12,69%	8%	68%
Casablanca - Settat	789	-2,59%	23%	77%
Dakhla - Oued Ed-Dahab	24	-14,29%	1%	42%
Drâa - Tafilalet	171	-0,58%	5%	60%
Fès - Meknès	315	-6,53%	9%	68%
Guelmim - Oued Noun	50	-21,88%	1%	32%
L'Oriental	212	-4,50%	6%	69%
Laâyoune-Sakia El Hamra	49	-44,94%	1%	49%
Marrakech - Safi	549	-9,26%	16%	79%
Rabat - Salé - Kénitra	462	4,76%	13%	65%
Souss -Massa	322	-12,02%	9%	76%
Tanger - Tétouan - Al Hoceima	263	-9,62%	8%	67%
Total général	3499	-5,05%	100%	71%

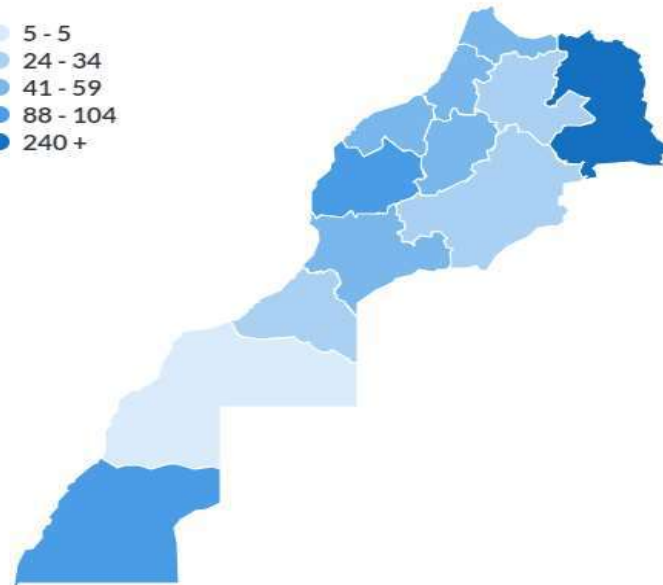
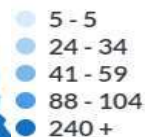
2. Mortalité par un million d'habitants dans les régions

En 2022, la mortalité par 1 million d'habitants varie de 67 pour la région de Tanger - Tétouan - Al Hoceima à 124 pour la région de Dakhla - Oued Ed-Dahab. De plus, 8 régions sur 12 ont enregistré un taux supérieur à la moyenne nationale de 95.

Nombre de personnes tuées pour 1 million d'habitants par région



Nombre de personnes tuées pour 1 million d'habitants par région (en agglomération)



L'objectif de moins de 2643 personnes tuées en 2022 correspond à un ratio de 72 par million d'habitants. Toutefois, les chiffres de l'année 2022 montrent que seules 2 régions sont en dessous de cette valeur : Tanger-Tétouan-Al Hoceïma (67) et Fès-Meknès (71).

Entre 2021 et 2022, la mortalité par 1 million d'habitants a baissé (-6,0%) au niveau national. Elle est en baisse dans 10 régions, dont les plus fortes sont enregistrées dans les régions de Laâyoune-Sakia El Hamra (-45,7%), Guelmim-Oued Noun (-22,2%) et Dakhla - Oued Ed-Dahab (-17,6%). Toutefois, ce ratio est en hausse dans la région de Béni Mellal - Khénifra I (+12,1%) et Rabat - Salé - Kénitra (3,8%).

Evolution de l'indicateur de la mortalité par région

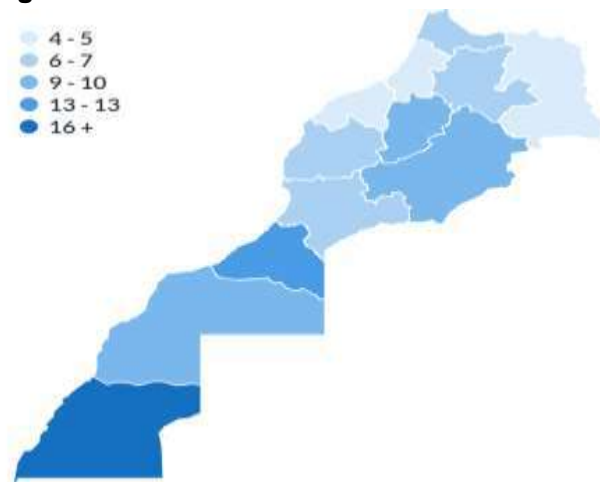
Région	Tués/1M d'habitants	Evolution 2022/2021
Beni Mellal - Khénifra	111	12,1%
Casablanca - Settat	104	-3,8%
Dakhla - Oued Ed-Dahab	124	-17,6%
Drâa - Tafilalet	100	-1,1%
Fès - Meknès	71	-7,1%
Guelmim - Oued Noun	111	-22,2%
L'Oriental	85	-5,5%
Laâyoune-Sakia El Hamra	119	-45,7%
Marrakech - Safi	113	-10,0%
Rabat - Salé - Kénitra	93	3,8%
Souss - Massa	108	-13,2%
Tanger - Tétouan - Al Hoceïma	67	-10,6%
Total général	95	-6,0%

3. Mortalité par 10 000 véhicules dans les régions

En 2022, la mortalité par 10 000 véhicules varie de 4 dans la région de Casablanca-Settat à 13 dans la région de Guelmim-Oued Noun. 3 régions sur 12 ont un taux inférieur à la moyenne nationale de 6 tués pour 10 000 véhicules : Casablanca-Settat (4), Rabat-Salé-Kénitra (5) et l'Oriental (5). Ces régions concentrent 42% de la mortalité routière pour 56% de l'ensemble du parc automobile national.

Nombre de personnes tuées pour 10 000 véhicules par région

Région	Tués pour 10k véhicules
Béni Mellal-Khénifra	10
Casablanca-Settat	4
Dakhla-Oued Ed Dahab	16
Drâa-Tafilalet	10
Fès-Meknès	6
Guelmim-Oued Noun	13
L'Oriental	5
Laâyoune-Sakia El Hamra	9
Marrakech-Safi	7
Rabat-Salé-Kénitra	5
Souss-Massa	7
Tanger-Tétouan-Al Hoceïma	6
Total	6



4. Les catégories d'usagers

La variation des parts des catégories d'usagers dans la mortalité selon la région reflète des pratiques de mobilité locales différentes et peut être associée à des taux de motorisation régionaux différents.

Au niveau national, 71% des personnes tuées sont des **usagers vulnérables : piétons, cyclistes et deux-roues motorisés**. Cette proportion est au-dessus de la moyenne nationale pour 3 régions : Marrakech-Safi (79%), Casablanca-Settat (77%) et Souss-Massa (76%).

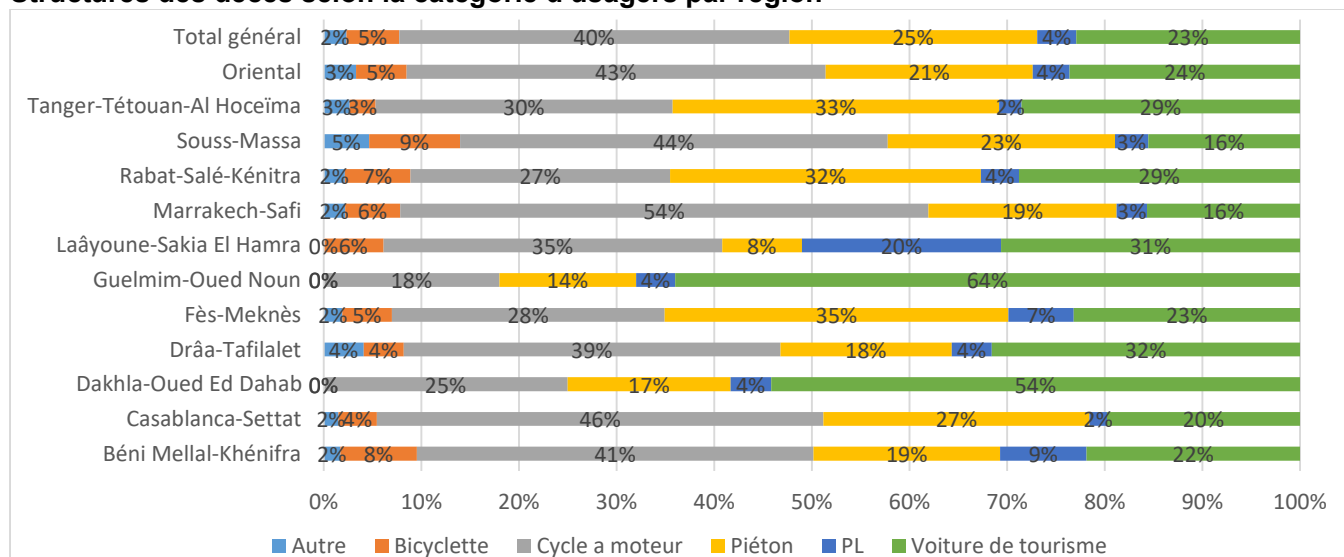
La part des **piétons** parmi les décès est supérieure à la moyenne nationale (25%) dans 4 régions : Fès-Meknès (35%), Tanger-Tétouan-Al Hoceïma (33%), Rabat-Salé-Kénitra (32%) et Casablanca-Settat (27%). Elle est la moins élevée dans la région de Laâyoune-Sakia El Hamra où elle n'atteint que 8%.

Au niveau national, la part des **usagers de deux et trois roues motorisés** dans la mortalité est de 40%. Elle est la plus élevée dans les régions de Marrakech-Safi (54%), de Casablanca-Settat (46%), de Souss-Massa (44%) et Béni Mellal-Khénifra (41%).

La part des **cyclistes** parmi les décès est de 5% au niveau national. Elle est supérieure à la moyenne nationale dans 4 régions : Souss-Massa (9%), Béni Mellal-Khénifra (8%), Rabat-Salé-Kénitra (7%), Laâyoune-Sakia El Hamra (6%) et Marrakech-Safi (6%). En revanche, dans la région de Tanger-Tétouan-Al Hoceïma, les cyclistes représentent seulement 3% des personnes tuées.

Les usagers des **voitures de tourisme** représentent 23% des tués au niveau national. Leur part dans la mortalité est particulièrement élevée dans les régions du sud où les automobilistes représentent plus de 50% des tués en 2022 : Dakhla-Oued Ed Dahab (54%) et Guelmim-Oued Noun (64%).

Structures des décès selon la catégorie d'usagers par région



5. Mortalité selon le lieu d'accident

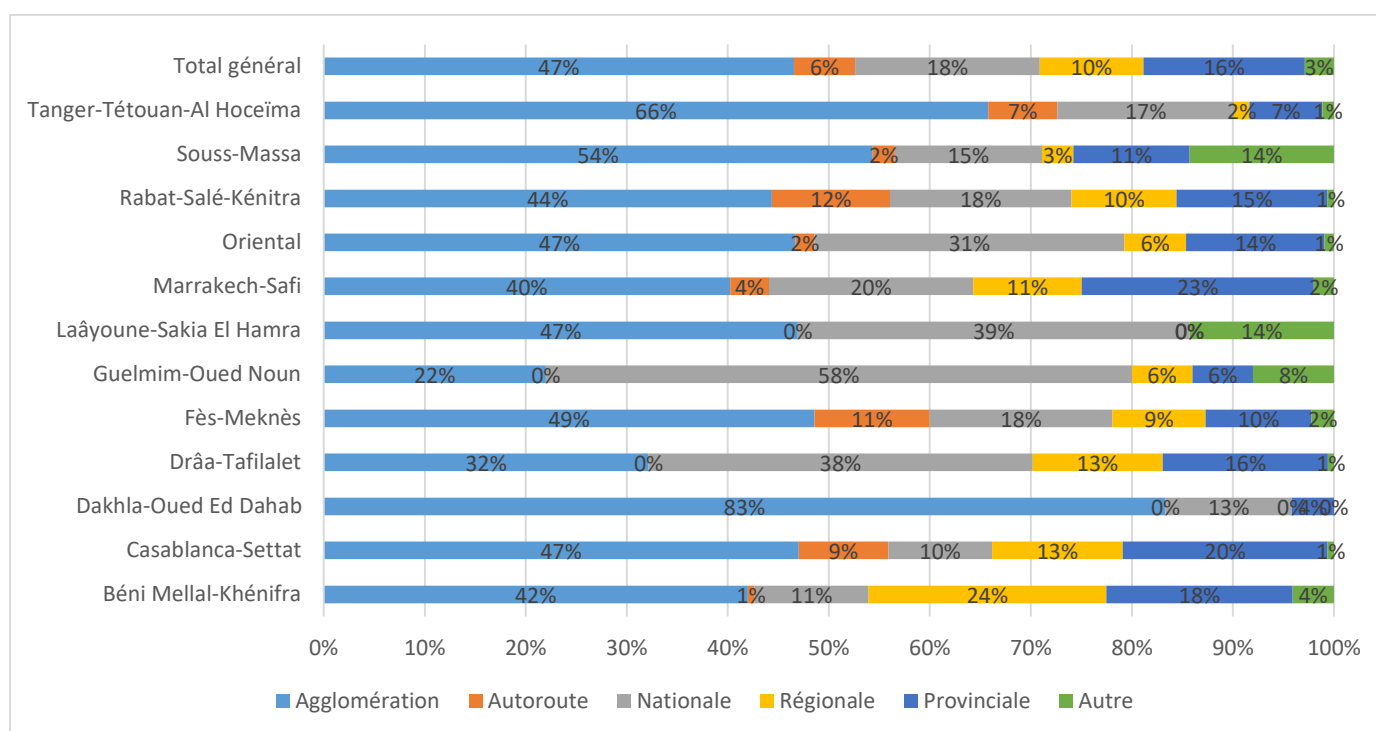
Trois sur les douze régions concentrent la moitié de la mortalité générale (51%) : Casablanca-Settat (23%), Marrakech-Safi (16%) et Rabat-Salé-Kénitra (13%). Selon le milieu, ces trois régions rassemblent 41% de la mortalité en agglomération, 60% sur autoroute, 36% sur routes nationales, 45% sur routes régionales et 46% sur routes provinciales.

La part de la mortalité **en agglomération** varie de 22% pour la région de Guelmim-Oued Noun à 83% pour la région de Dakhla-Oued Ed Dahab. Sur **autoroutes**, parmi les 8 régions disposant de ce type de routes, la part de mortalité varie de 1% pour la région de Béni Mellal-Khénifra à 12% pour la région de Rabat-Salé-Kénitra.

La part de la mortalité sur **les routes nationales** varie de 10% pour la région de Casablanca-Settat à 55% pour la région de Guelmim-Oued Noun. Sur **les routes régionales**, ce ratio varie de 0% pour la région de Dakhla-Oued Ed-Dahab et Laâyoune-Sakia El Hamra à 24% pour la région de Béni Mellal-Khénifra.

Au niveau des **routes provinciales**, la part de la mortalité varie de 0% pour la région de Laâyoune-Sakia El Hamra à 23% pour la région de Marrakech-Safi.

Structures des décès selon le type de route par région

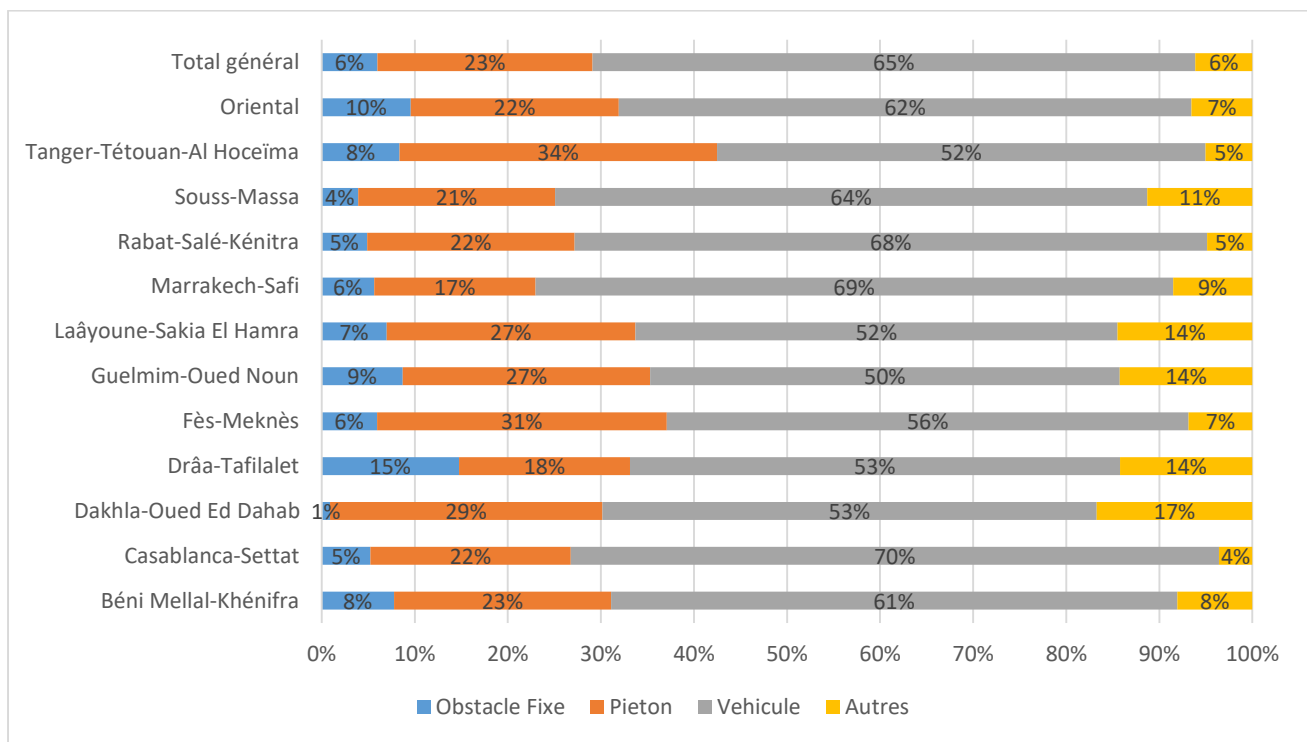


6. Accidents selon le l'obstacle heurté

En 2022, les collisions contre un obstacle fixe représentent 6% de l'ensemble des accidents ; celles contre un piéton 23% et celles contre un autre véhicule 65%.

La part des collisions contre un obstacle fixe varie de 1% pour la région de Dakhla-Oued Ed-Dahab à 15% pour la région de Drâa-Tafilalet. Pour les accidents contre un piéton, ce ratio varie de 17% pour la région de Marrakech-Safi à 34% pour la région de Tanger-Tétouan-Al Hoceïma. Quant aux collisions contre un autre véhicule, la part des accidents varie de 50% dans la région Guelmim-Oued Noun à 70% dans la région de Casablanca-Settat.

Répartition des accidents selon le l'obstacle heurté par région



Les routes en agglomération

L'accidentalité en agglomération représente 8 accidents corporels sur 10, 5 personnes tuées sur 10 et 7 blessés graves sur 10. Huit personnes tuées en agglomération sur 10 sont des usagers vulnérables.

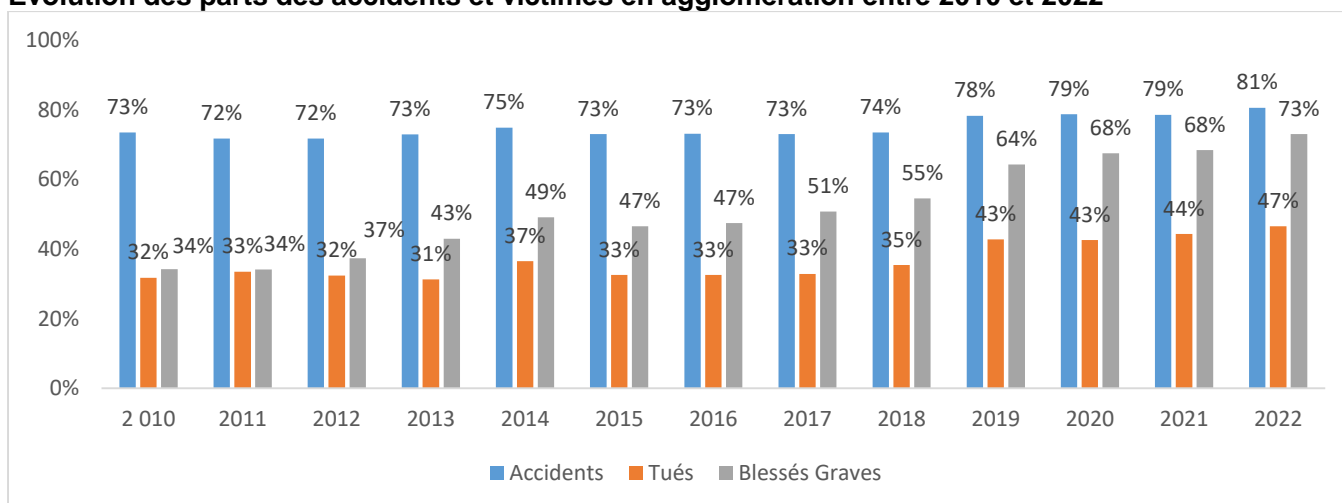
En 2022, 91 635 accidents de la route sont enregistrés en agglomération. Ces accidents ont entraîné 1629 décès, soit 47% de la mortalité routière. Ils ont entraîné aussi 7 990 blessés graves. Cela représente un taux de gravité égal à 20 tués pour 100 blessés graves.

Entre 2021 et 2022, le nombre de décès en agglomération a baissé de 0,3%, ce qui représente la plus faible baisse de la période 2010-2022.

Entre 2013 et 2017, le nombre de décès s'est stabilisé autour de 1230 tués, avant de marquer un retournement à la hausse à partir de 2018 : + 8% en 2018, soit +98 tués par rapport 2017, +17,2% en 2019, soit +227 tués par rapport à 2018 et +5,4% en 2021 soit +84 tués par rapport à l'année 2019 (l'année 2020 étant atypique). En revanche, en 2022, on a enregistré une légère baisse par rapport à 2021 (-0,3%, soit -5 tués).

Les parts des accidents et victimes en agglomération ont considérablement changé au cours de la période 2010-2022 : elle est passée de trois accidents corporels sur quatre à près de quatre accidents sur cinq à partir de 2019. Le même constat est relevé pour les tués : un tiers des tués le sont en agglomération jusqu'en 2019 où cette part avoisine désormais les 47%. **En 2022, ce sont les blessés graves qui ont connu le changement de répartition selon le milieu le plus remarquable** : la part des blessés graves en agglomération est passée de 34% en 2010 à 73% en 2022

Evolution des parts des accidents et victimes en agglomération entre 2010 et 2022



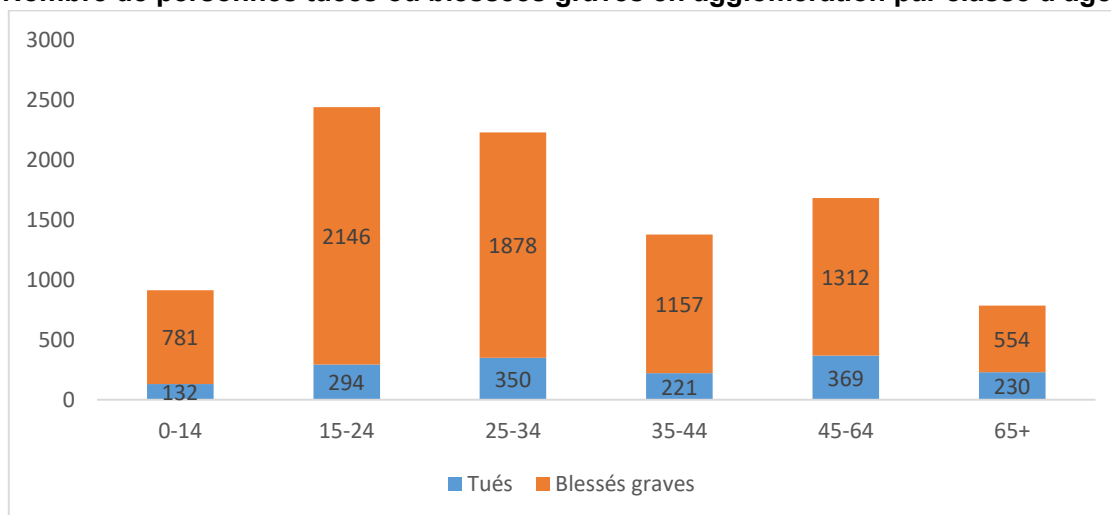
1. Selon l'âge

Avec 369 personnes tuées, les 45-64 ans représentent 23% de la mortalité en agglomération (contre 25% hors agglomération). En 2022, on constate une diminution par rapport à l'année 2021 de 6% sur cette tranche d'âge soit -22 tués. Cependant, une hausse de 11% est relevée chez les enfants de moins de 15 ans (+13 tués) et les 25-34 ans (+34 tués).

Les classes d'âge comportant le nombre de blessés graves le plus élevé sont 15-24 (2146 blessés graves) ans et 25-34 (1878 blessés graves).

Le nombre de personnes tuées pour 100 blessés graves augmente avec l'âge : il est de 15 pour les moins de 24 ans, de 19 pour les 25-44 ans, de 28 pour les 45-64 ans et de 42 pour les 65 ans et plus.

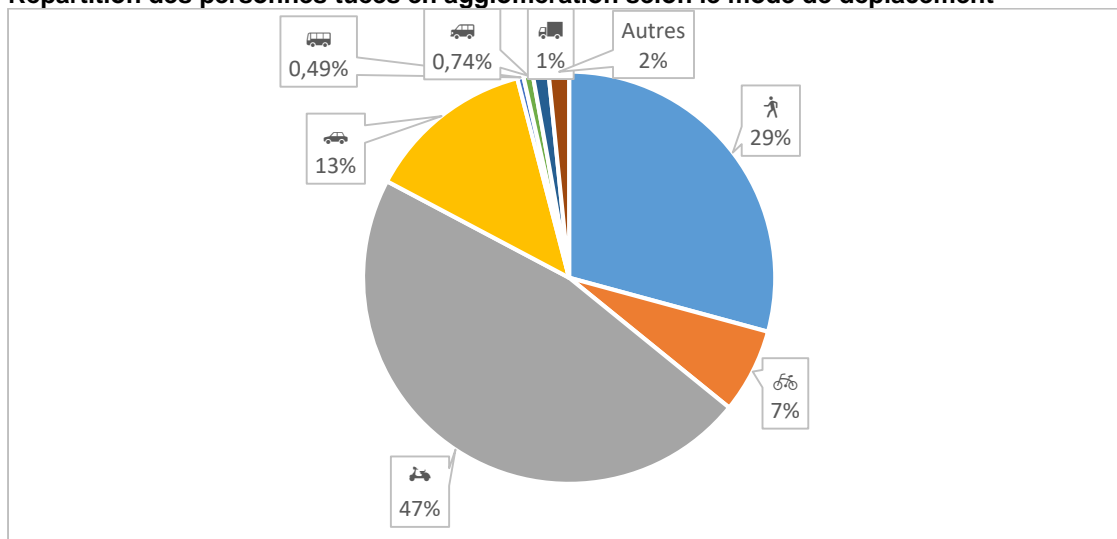
Nombre de personnes tuées ou blessées graves en agglomération par classe d'âge



2. Selon le mode de déplacement

83% des personnes tuées et 87% des blessés graves en agglomération sont des usagers vulnérables. Entre 2021 et 2022, la mortalité des usagers vulnérables en agglomération a légèrement augmenté de 1% alors que celle des autres usagers a diminué de -5%.

Répartition des personnes tuées en agglomération selon le mode de déplacement

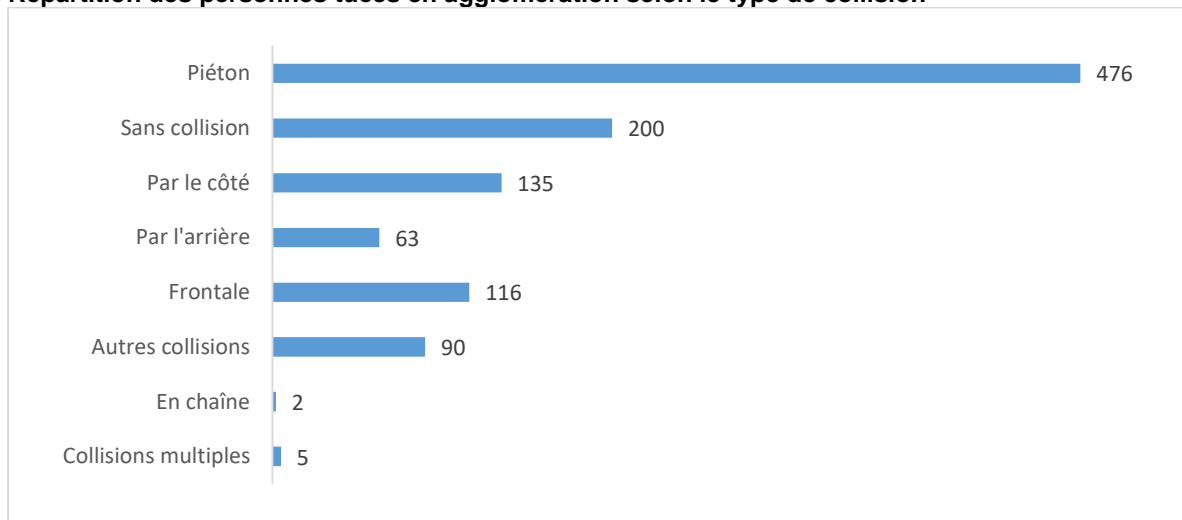


	Piétons	Bicyclette	2-3RM	VT	Bus Autocar	VU	Poids lourd	Autres
Tués	476	108	764	215	8	12	20	26
BG	2045	433	4474	867	45	33	29	64

3. Selon le type de collision

Au moins pour les cas renseignés (1087 cas sur 1629), trois types de collision représentent trois quarts de la mortalité urbaine : les accidents avec piéton (44%), ceux à un véhicule seul sans piéton (18%) et ceux entre deux véhicules avec collision par le côté (12%).

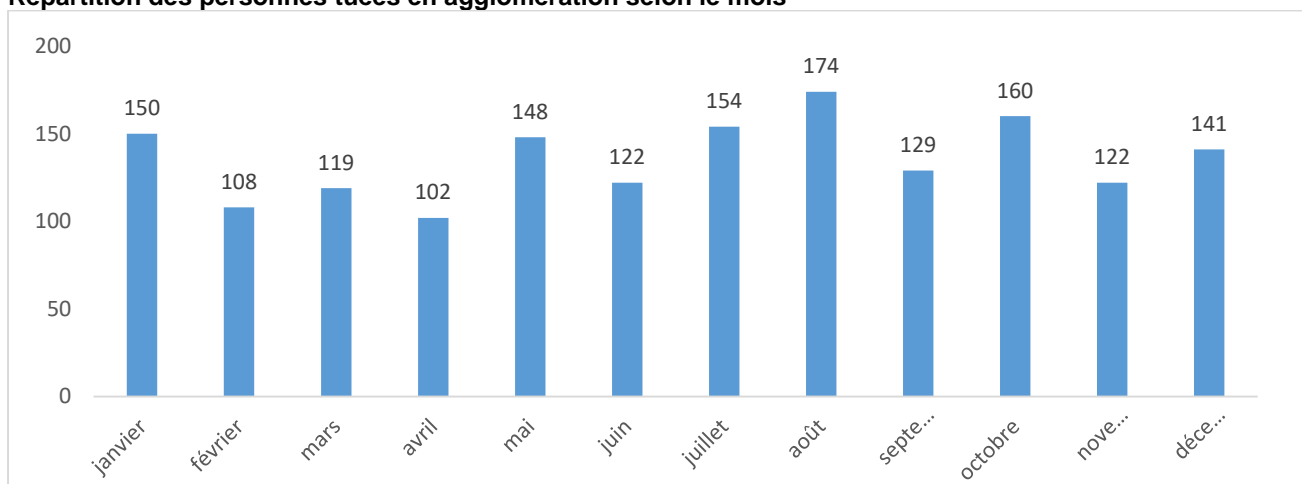
Répartition des personnes tuées en agglomération selon le type de collision



4. Selon la temporalité

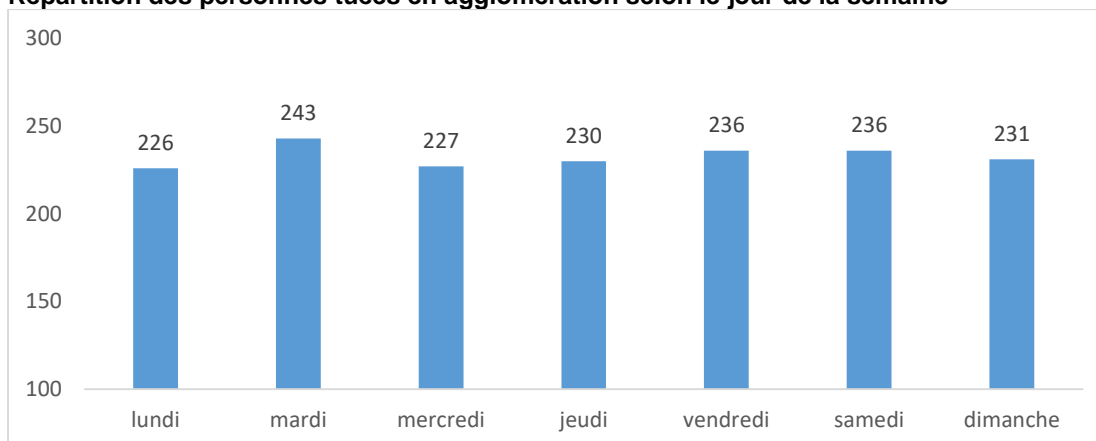
En 2022, le mois d'août compte le plus de tués en agglomération (174 tués) et le mois d'avril en compte le moins (102 tués). Le mois d'août (+34% par rapport à 2021) a enregistré la plus forte hausse du taux de mortalité en agglomération, tandis que le mois de septembre a enregistré la plus forte baisse (-20%).

Répartition des personnes tuées en agglomération selon le mois



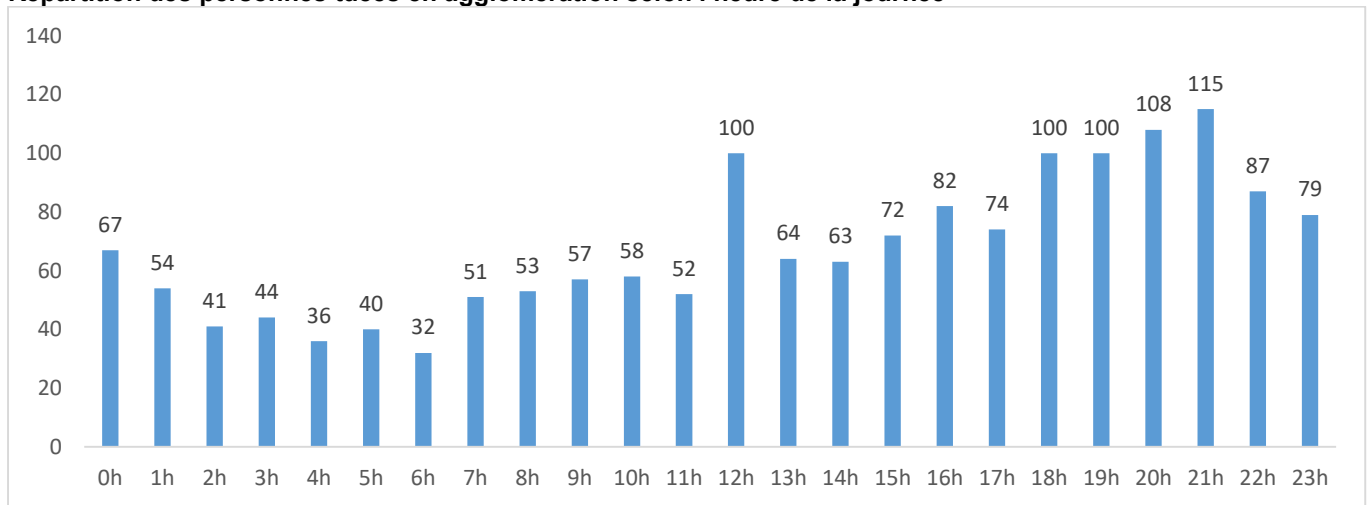
Les mardis (243 tués) sont les jours les plus mortels en agglomération en 2022. En revanche, les lundis (226 tués) concentrent le plus faible nombre de tués sur cette année.

Répartition des personnes tuées en agglomération selon le jour de la semaine



En agglomération, la deuxième moitié de la journée 12h-23h concentre 64% des personnes tuées en agglomération. Des pics de mortalité sont enregistrés aux alentours de midi (100 tués) et entre 18h et 21h (entre 100 et 115 tués).

Répartition des personnes tuées en agglomération selon l'heure de la journée



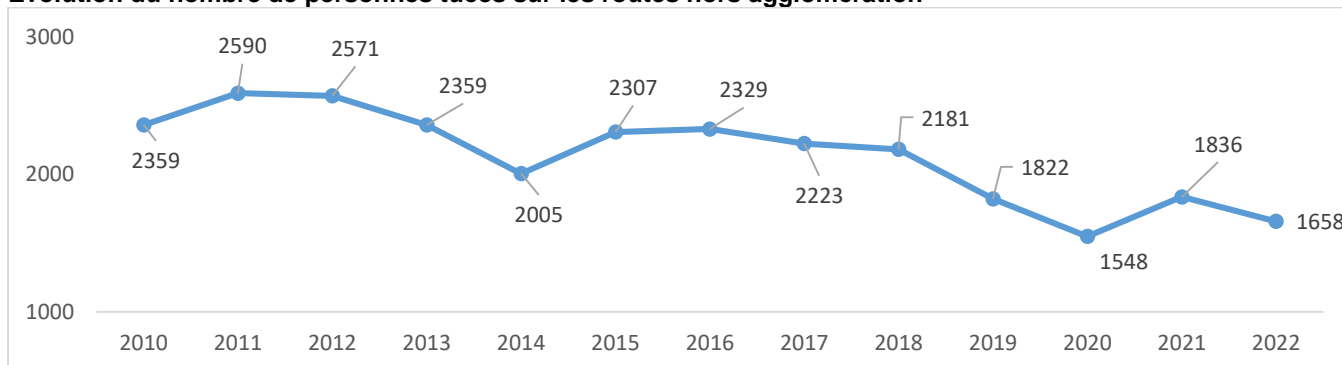
Les routes hors agglomération (hors autoroutes)

Près de la moitié des personnes tuées le sont sur routes hors agglomération. Un tué sur trois l'est dans des accidents sans tiers.

En 2022, 1 658 personnes ont été tuées sur routes hors agglomération soit 47% de la mortalité routière. Ceci représente une diminution de -10% par rapport à 2021.

Outre les tués, les accidents hors agglomération ont produit 2 803 blessés graves, soit un taux de gravité de 59 tués pour 100 blessés graves.

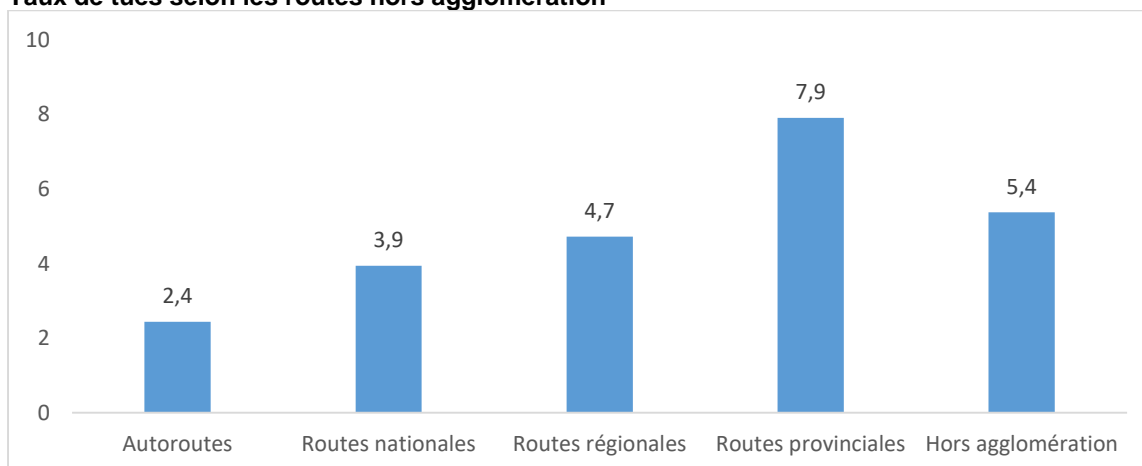
Evolution du nombre de personnes tuées sur les routes hors agglomération



1. Estimation du risque d'être tué sur routes hors agglomération

En 2022, le taux de tués pour 100 millions de véhicule kilomètre sur les routes hors agglomération a été de 5,4 (alors qu'il n'était que de 2,4 sur autoroutes). Ce taux varie considérablement selon le type de routes hors agglomération. Il est le moins élevé pour les routes nationales (3,9 tués pour 100 millions de véhicule kilomètre) et le plus élevé pour les routes provinciales où il atteint 7,9 tués pour 100 millions de véhicule kilomètre, soit un sur-risque de 47,2% par rapport à la moyenne hors agglomération.

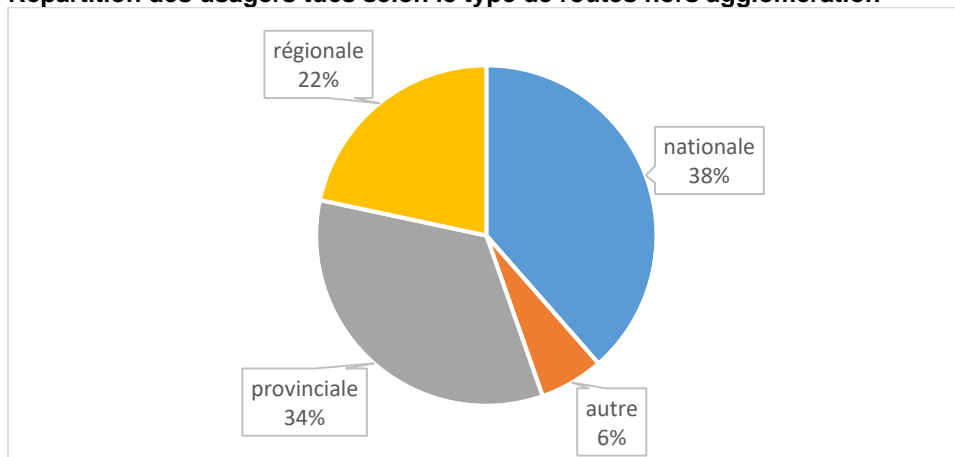
Taux de tués selon les routes hors agglomération



2. Selon le type de route

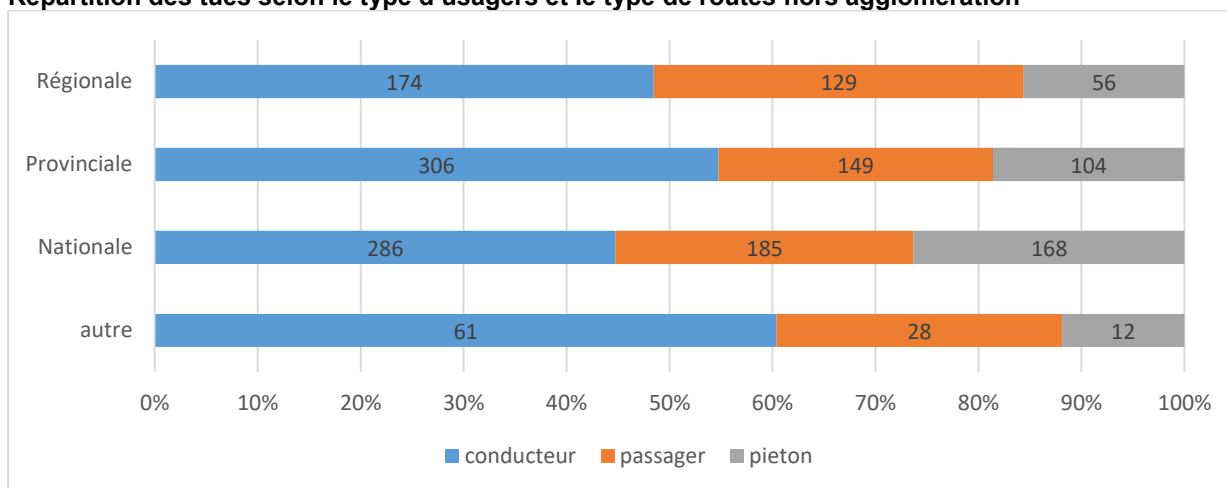
Le réseau national concentre 38% de la mortalité sur routes hors agglomération (639 personnes), suivi par les routes provinciales qui regroupent 34% des décès, puis par les routes régionales avec 22% de la mortalité hors agglomération.

Répartition des usagers tués selon le type de routes hors agglomération



Près de la moitié des personnes tuées sur les routes hors agglomération sont des conducteurs (827 décès). Les passagers, avec 491 tués, représentent 30% de la mortalité hors agglomération et les piétons, avec 340 personnes tuées en représentent 20%. Cette répartition varie légèrement selon le type de routes.

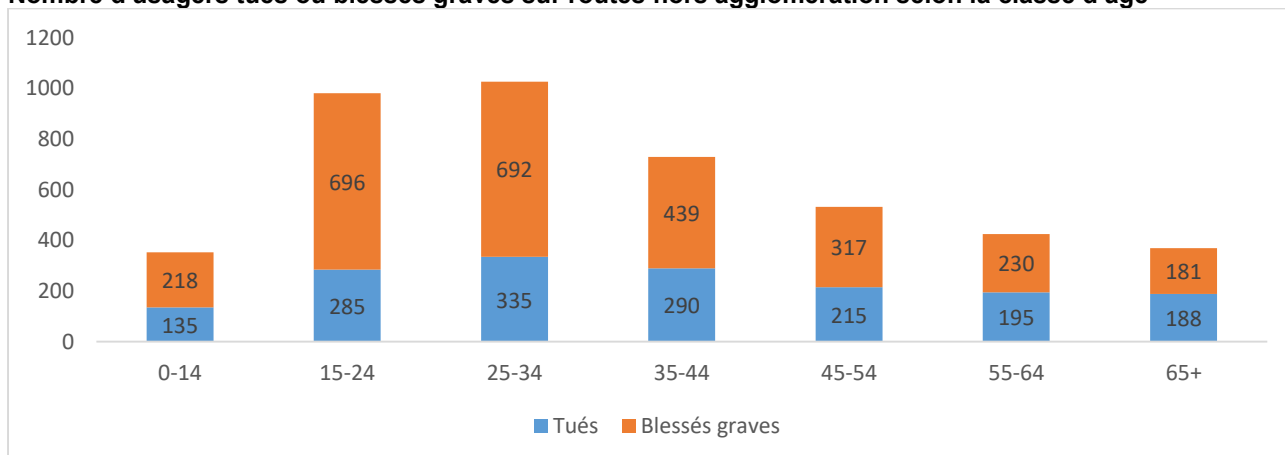
Répartition des tués selon le type d'usagers et le type de routes hors agglomération



3. Selon l'âge des usagers

Les personnes âgées de 25 à 34 ans sont les plus impliqués dans les d'accidents sur routes hors agglomération (20% de la mortalité soit 335 tués). En termes de blessés graves, ce sont les 15-24 ans qui présentent le plus grand nombre de victimes (24,8% des blessés graves soit 696 personnes) suivis de près des 25-34 ans (24,7% des blessés graves soit 692 personnes).

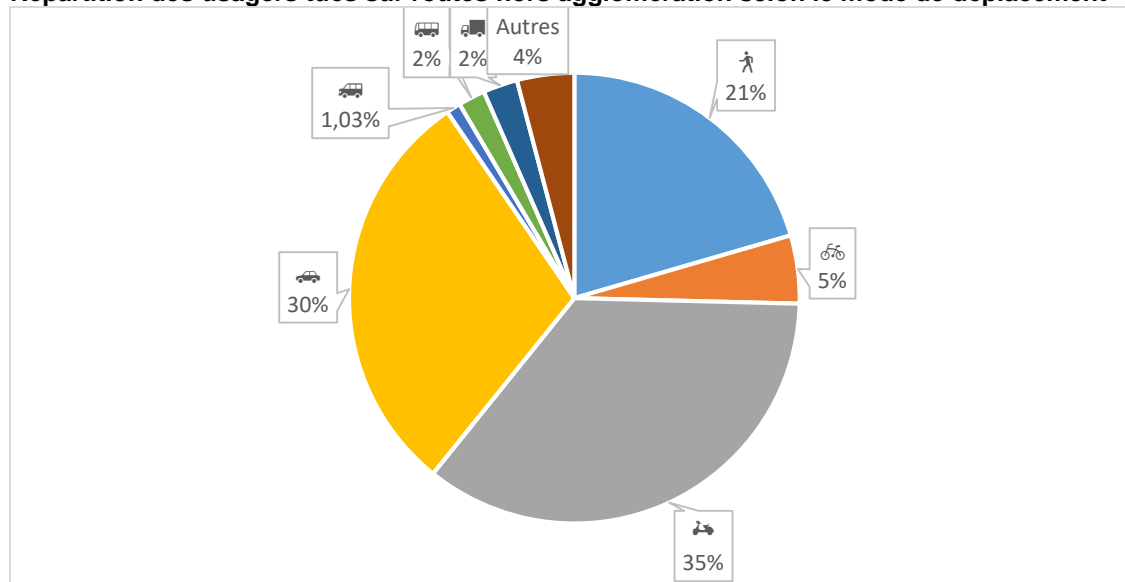
Nombre d'usagers tués ou blessés graves sur routes hors agglomération selon la classe d'âge



4. Selon le mode de déplacement

492 automobilistes, 587 motocyclistes et 340 piétons ont été tués sur les routes hors agglomération en 2022. Ces trois groupes d'utilisateurs représentent 86% de la mortalité sur ces routes. Ils représentent approximativement la même proportion (88%) en termes de nombres de blessés graves qui se produisent sur les routes hors agglomération.

Répartition des usagers tués sur routes hors agglomération selon le mode de déplacement

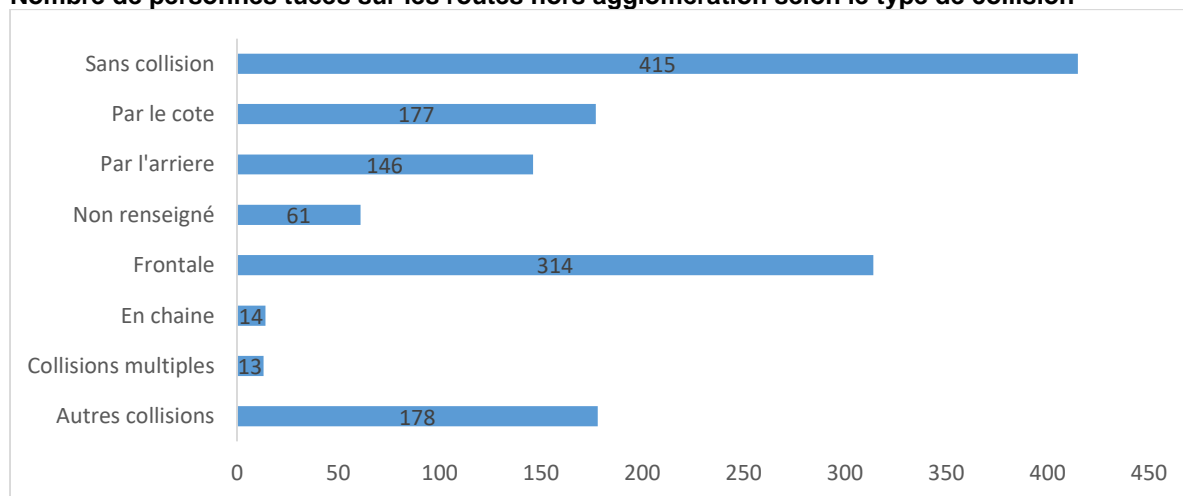


	Piéton	Bicyclette	2RM	VT	VU	Autocar	PL	Autres
Tués	340	81	587	492	17	32	41	68
Blessés graves	377	98	1246	845	31	46	53	107

5. Selon le type de collision

En 2022, sur les routes hors agglomération, prédominent les accidents sans tiers (31% des personnes tuées) et les collisions entre deux véhicules (24% pour chocs frontaux, 13% pour les chocs par le côté et 11% pour les chocs par l'arrière).

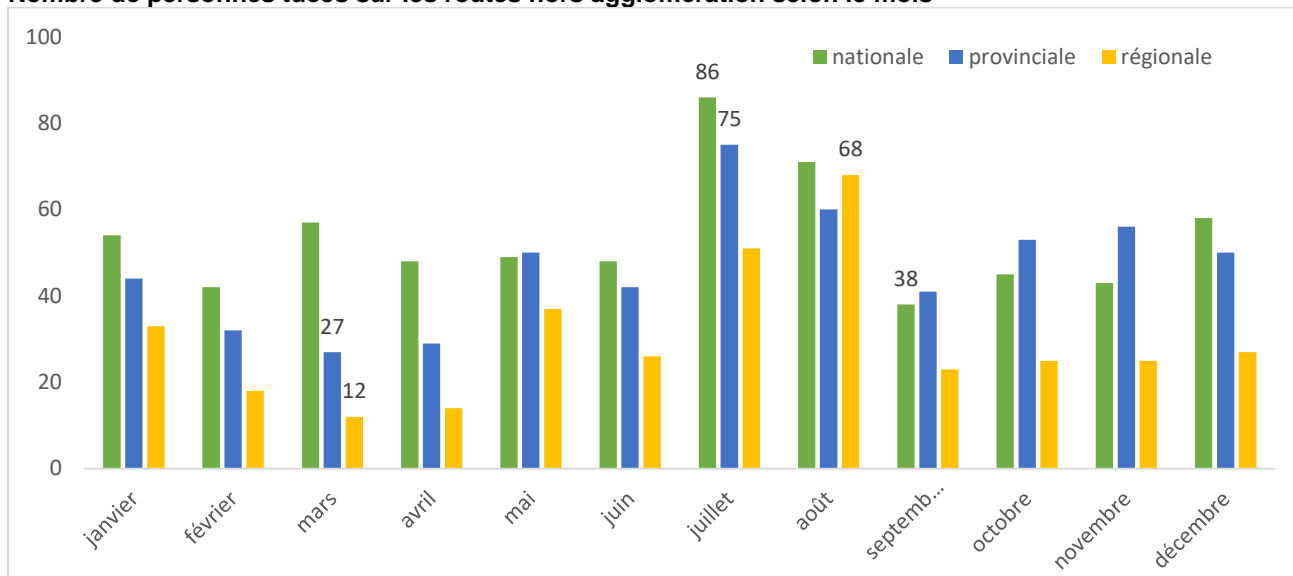
Nombre de personnes tuées sur les routes hors agglomération selon le type de collision



6. Selon la temporalité

En 2022, le mois de juillet est le plus mortel, avec 13,4% de la mortalité hors agglomération. Les mois de février, mars, avril et septembre sont les moins mortels avec respectivement 6,0%, 6,3%, 5,7% et 6,5% des décès hors agglomération.

Nombre de personnes tuées sur les routes hors agglomération selon le mois



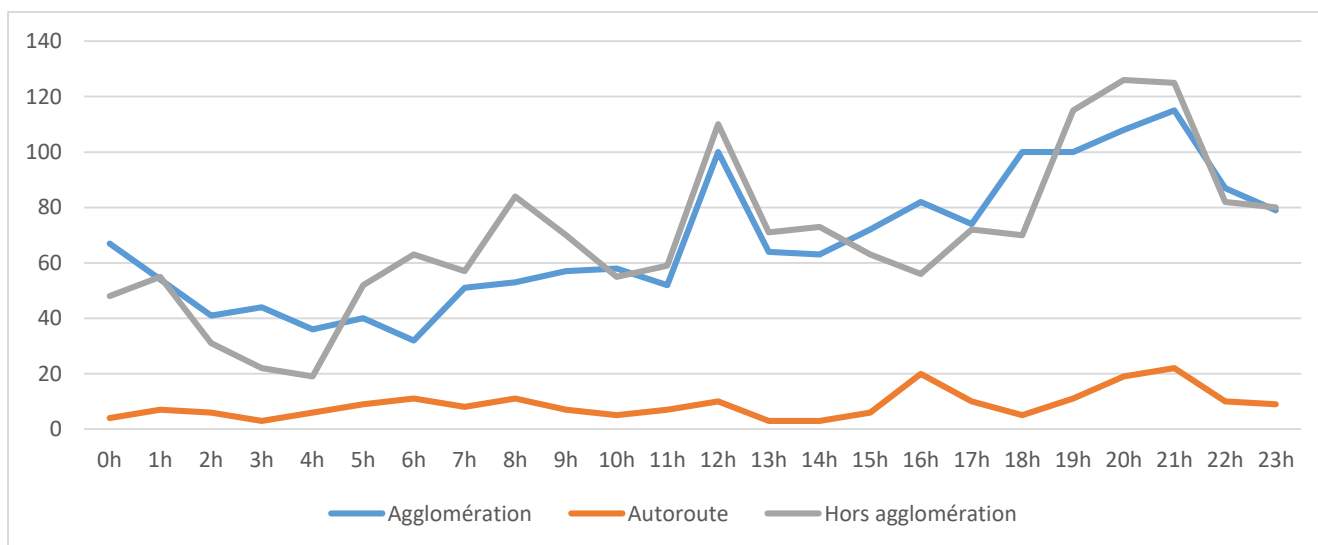
Sur routes hors agglomération, les samedis (265 décès) sont les plus mortels. En revanche, le mardi est le jour où on observe le moins de tués (206 cas).

Nombre de personnes tuées sur les routes hors agglomération selon le jour de la semaine

	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche	Total
Nationale	90	90	85	75	81	118	100	639
Régionale	91	53	83	95	71	87	79	559
Provinciale	60	41	64	46	47	47	54	359
Autre	11	22	14	14	18	13	9	101
Total	252	206	246	230	217	265	242	1658

Concernant la répartition horaire, on observe deux pics. Le premier se situe aux alentours de midi et l'autre pendant la tranche 19h-21h, soit un peu moins du tiers de la mortalité hors agglomération (29%).

Nombre de personnes tuées selon le milieu et selon l'heure



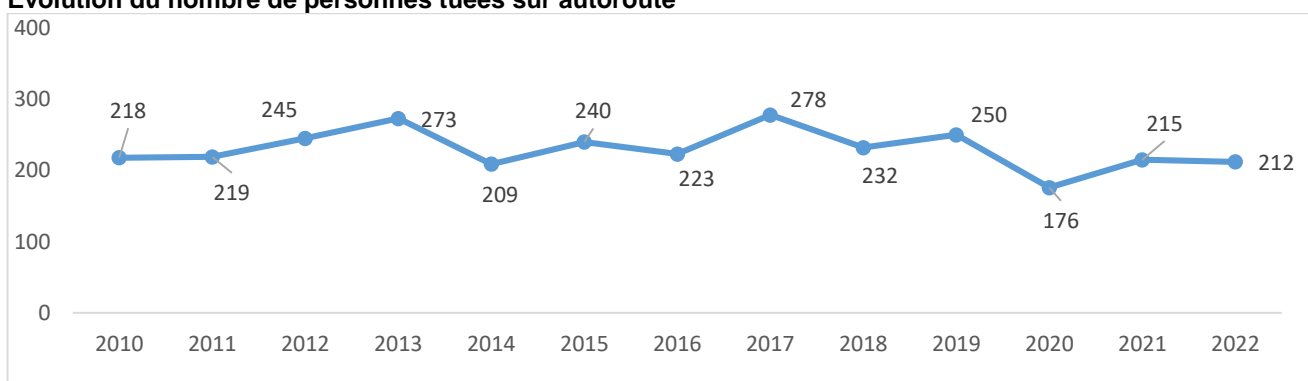
Les autoroutes

Sur autoroute, près de quatre personnes tuées sur dix le sont dans un accident sans tiers, et près du tiers sont des piétons.

En 2022, 212 personnes ont été tuées sur autoroute, soit une diminution de -1,4% par rapport à 2021 (-3 tués) alors que la mortalité routière a diminué de -10% sur les autres réseaux hors agglomération. Les autoroutes regroupent 11% de la mortalité hors agglomération.

En 2022, 1 529 accidents corporels ont été enregistrés sur autoroute, soit 7% des accidents hors agglomération. Outre les tués, ces accidents ont provoqué 136 blessés graves, soit un taux de gravité de 156 tués pour 100 blessés graves. Les nombres d'accidents et de blessés hospitalisés diminuent ainsi respectivement de -1,9% et -9,9% par rapport à 2021.

Evolution du nombre de personnes tuées sur autoroute



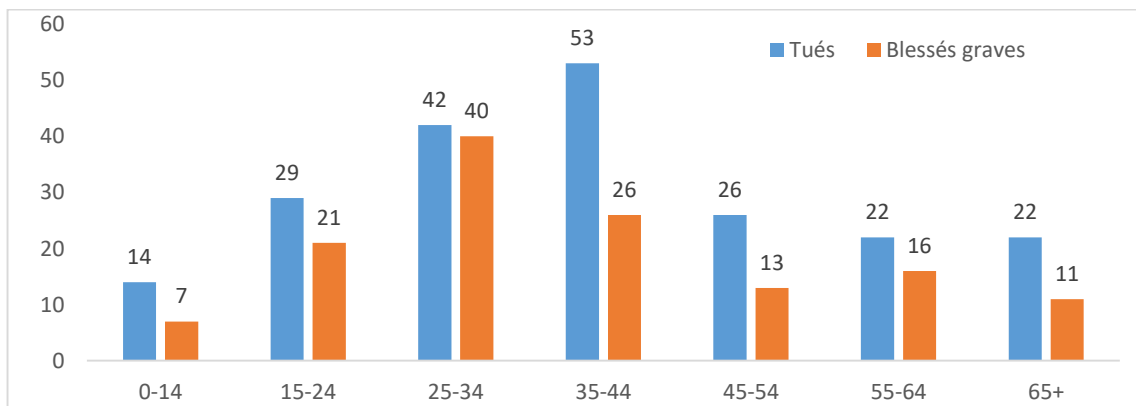
1. Estimation du risque d'être tué sur autoroute

En 2022, le taux de tués pour 100 millions de véhicule kilomètre sur le réseau autoroutier a été de 2,4, alors que ce ratio est de 4,7 pour l'ensemble des réseaux. Outre l'interdiction à certaines catégories d'utilisateurs notamment les plus vulnérables, cette différence s'explique par des caractéristiques structurelles des autoroutes : la séparation des voies qui prévient, dans la mesure du possible, les chocs frontaux et l'absence d'intersections qui diminue les risques d'accidents.

2. Selon l'âge des usagers

En 2022, 88 usagers tués ou blessés graves sont âgés de 35-44 ans, ce qui représente 25% des victimes graves sur autoroute toutes classes d'âge confondues. Ils sont suivis par les usagers âgés de 25-34 ans qui représentent 24% des victimes graves sur autoroute.

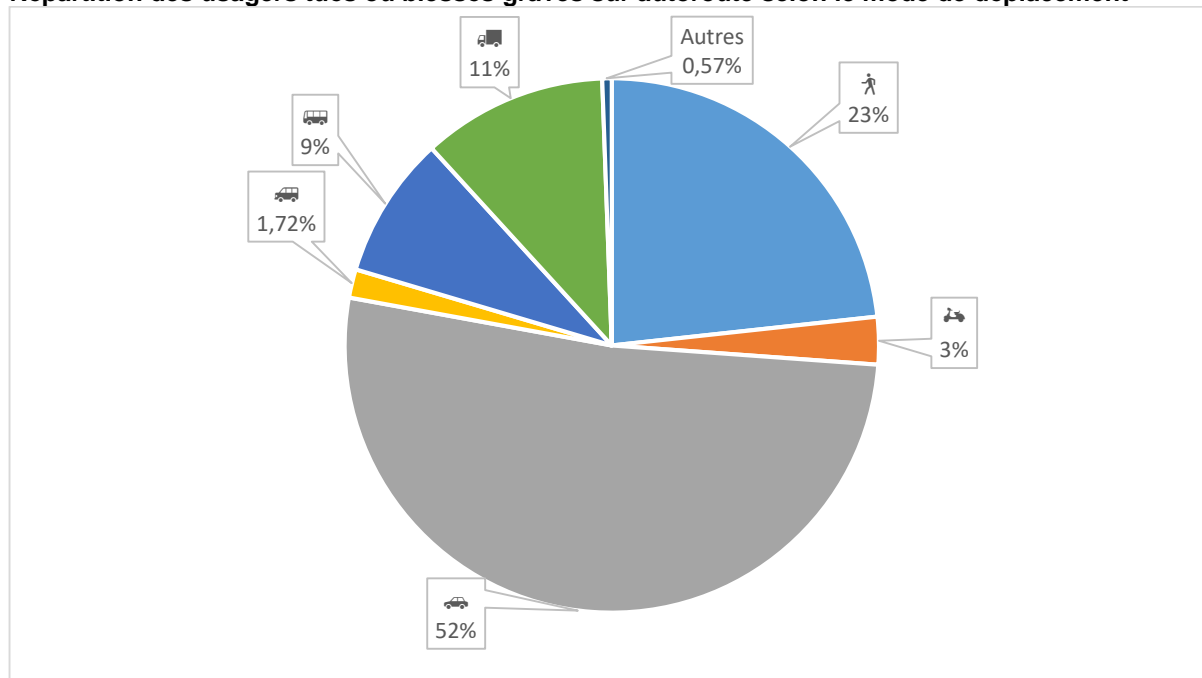
Nombre de personnes tuées ou blessées graves sur autoroute selon l'âge



3. Selon le mode de déplacement

Sur autoroute, 52% des personnes tuées ou blessées graves sont des automobilistes. Les piétons représentent 23% des victimes graves. 11% des personnes tuées ou blessées graves sur autoroute sont des usagers de poids lourd et 3% sont des usagers des deux-roues motorisés.

Répartition des usagers tués ou blessés graves sur autoroute selon le mode de déplacement

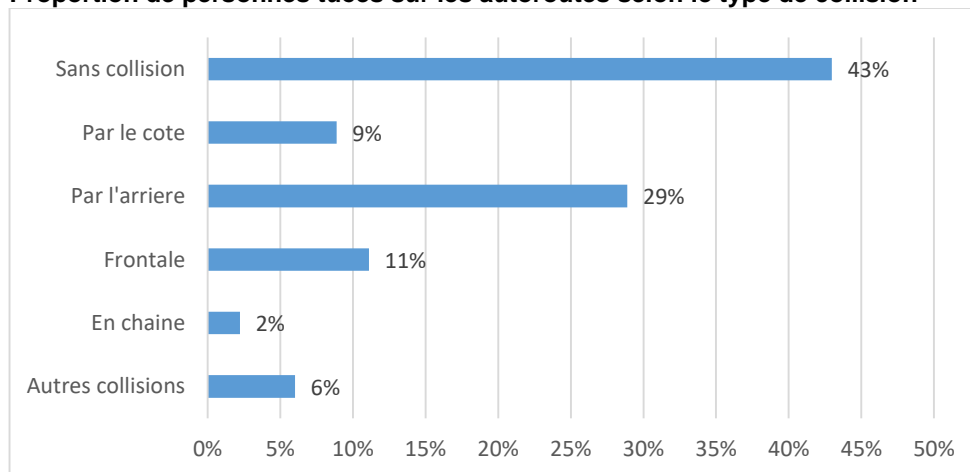


	Piéton	2RM	VT	VU	Autocar	PL	Autres
Tués	72	5	94	3	17	20	1
Blessés graves	9	5	86	3	13	19	1

4. Selon les conflits

Parmi les cas renseignés (135 sur 140), 43% des personnes tuées sur autoroute le sont dans un accident sans tiers et 29% le sont dans une collision à deux véhicules par l'arrière.

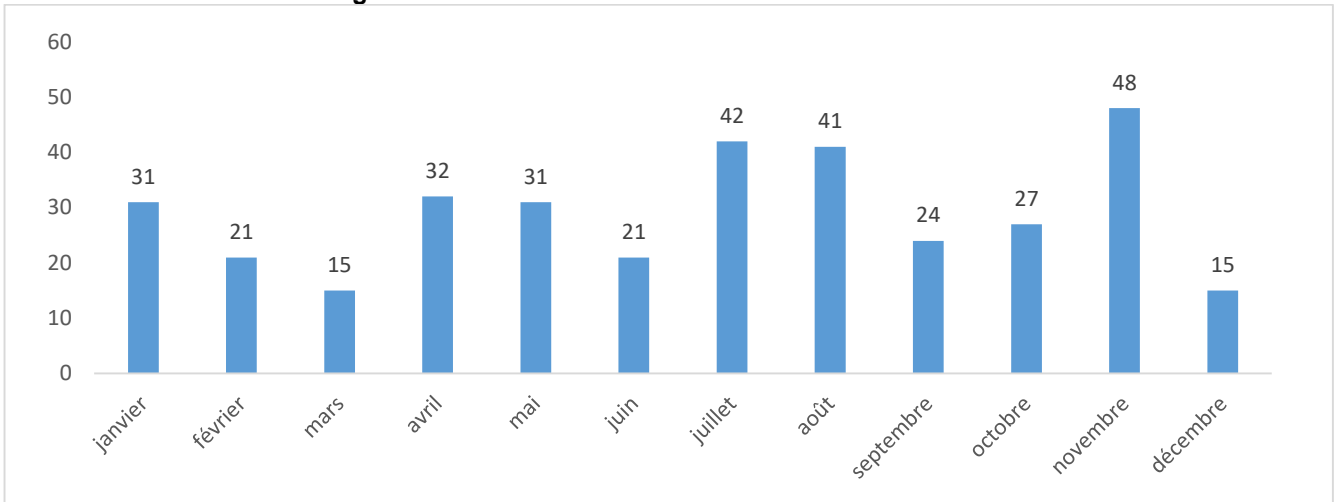
Proportion de personnes tuées sur les autoroutes selon le type de collision



5. Selon la temporalité

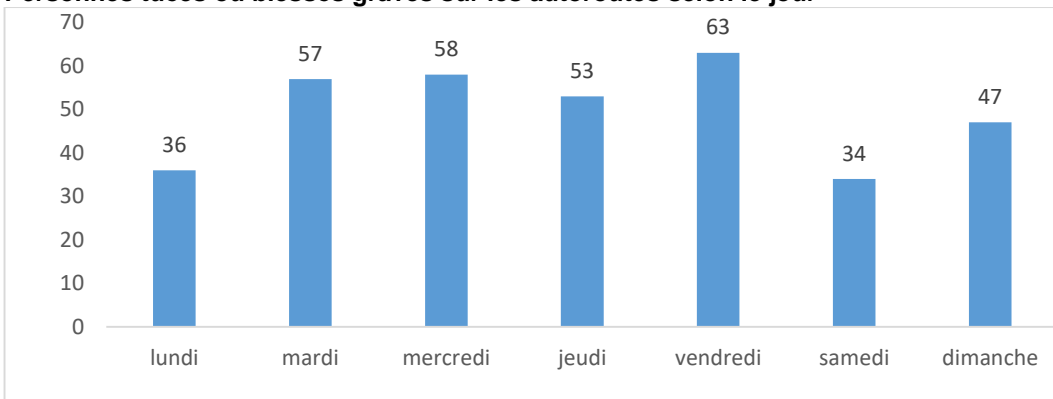
Le nombre de personnes tuées ou blessées graves sur autoroute est très variable selon les mois de l'année. Le pic, le plus marqué, est observé en novembre (48 victimes graves) et les minimas sont observés en mars et décembre (15 victimes graves).

Personnes tuées ou blessés graves sur les autoroutes selon le mois



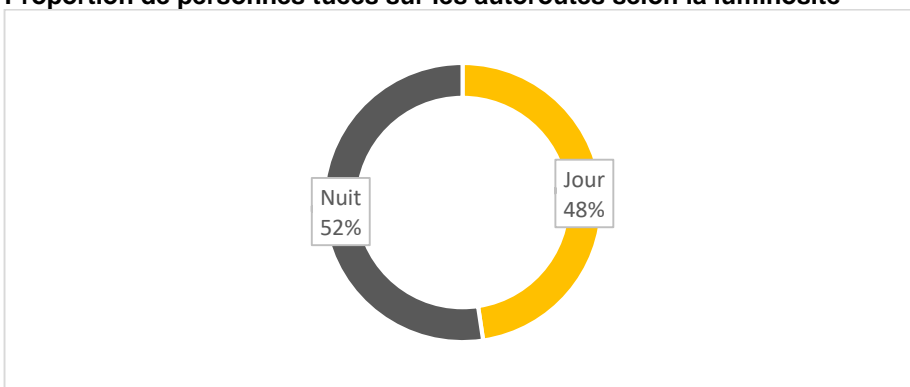
Sur autoroute, le Vendredi est le jour où l'on dénombre le plus de décès (37 personnes tuées, soit 17% de la mortalité sur autoroute). Tandis que le Lundi est le jour de la semaine où on observe le moins de décès sur autoroute (21 tués, soit 10% de la mortalité sur autoroute)

Personnes tuées ou blessés graves sur les autoroutes selon le jour



52% des personnes tuées sur autoroute en 2022 le sont la nuit. Parmi les 72 piétons tués sur autoroute, 53 l'ont été de nuit, de même que le tiers des piétons blessés graves (3 sur 9).

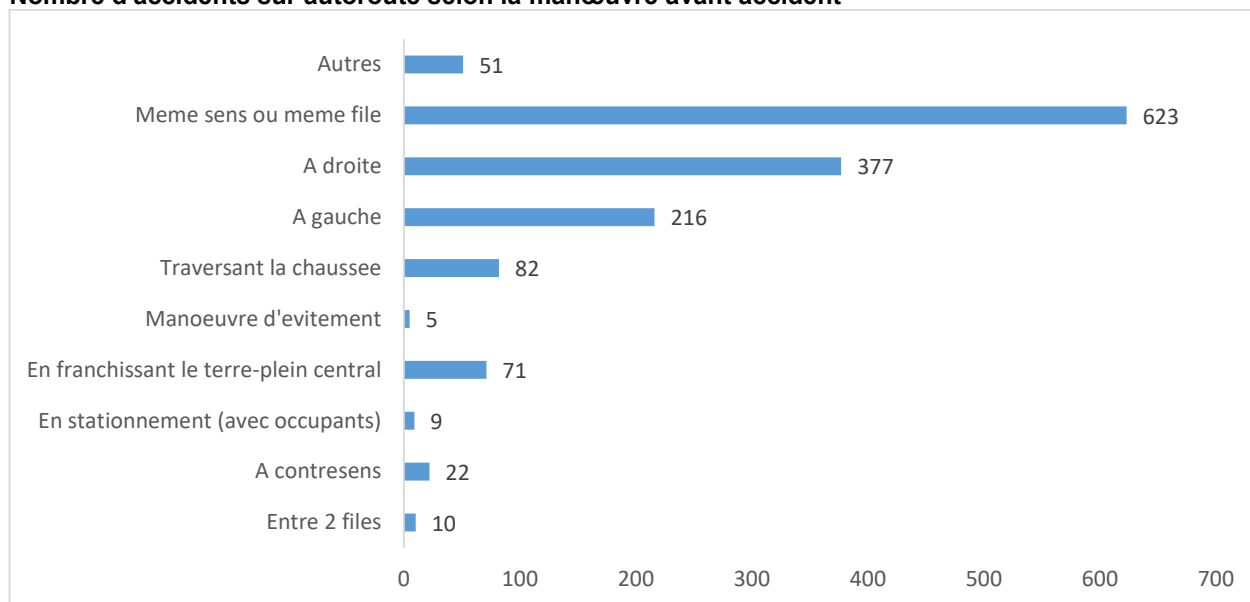
Proportion de personnes tuées sur les autoroutes selon la luminosité



6. Manœuvre avant accident

Parmi les cas où le type de manœuvre avant accident est renseigné (1466 cas sur 1623), les accidents sur autoroute impliquent majoritairement des véhicules qui circulent dans le même sens, sur la même file (623 cas) ou un véhicule qui se déporte à droite (377 cas) ou à gauche (216 cas) ou un véhicule qui traverse la chaussée (82 cas) ou franchissant le terre-plein central (71 cas).

Nombre d'accidents sur autoroute selon la manœuvre avant accident



Bibliographie :

- Projections de la population des régions et des provinces 2014-2030, Centre d'Etudes et de Recherches Démographiques (CERED), Mai 2017
- Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018
- Rapport annuel de l'IRTAD sur la sécurité routière 2021
- Recueil du trafic routier (2022), Ministère de l'Équipement et de l'Eau

Comité technique et de rédaction :

Ahmed BARDAN, Chef de l'Observatoire National de la Sécurité Routière (ONSR/PSESR/NARSA)

Tawfik BOURHIM, Chef du Service Gestion de la Base de Données des Accidents (ONSR/PSESR/NARSA)

Mustafa LAHSINI, Chef du Service Traitement et Analyse des Données (ONSR/PSESR/NARSA)

Tarik MAJJATI, Ingénieur au Service Traitement et Analyse des Données (ONSR/PSESR/NARSA)



Av. AL Arâar, Hay Riad - Rabat



+(212) 6 69 58 14 36/37



+(212) 5 37 71 69 53



www.narsa.ma



NARSA20



[narsamaroc](https://www.instagram.com/narsamaroc)



[NARSA_ma](https://twitter.com/NARSA_ma)



[youtube.com/c/NARSA20](https://www.youtube.com/c/NARSA20)

