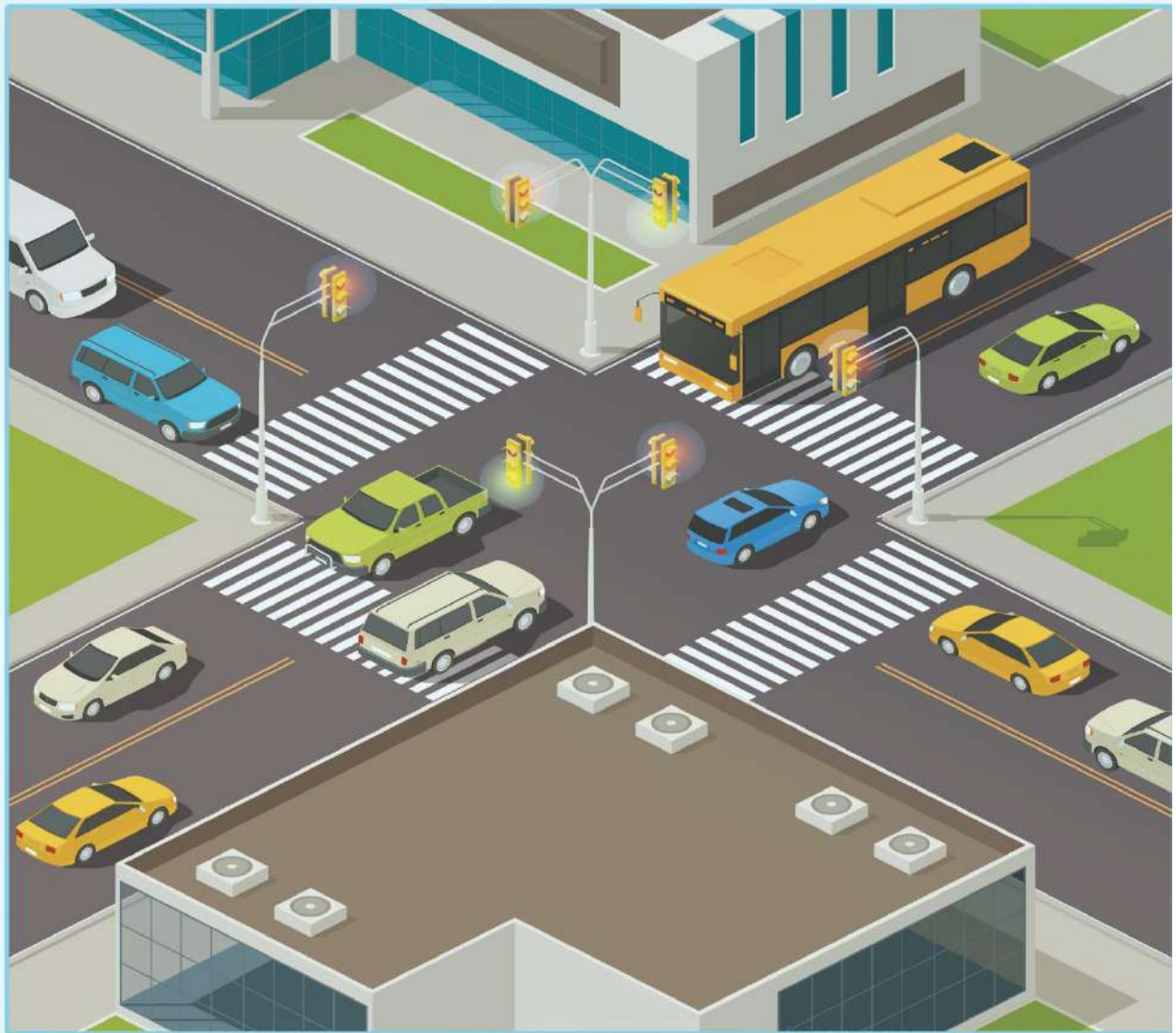


Rapport de la sécurité routière

Bilan de l'année 2023



Observatoire National
de la Sécurité Routière

Votre sécurité.. Notre priorité

NARSA
الوكالة الوطنية للأمن المروري
الوكالة الوطنية للأمن المروري
NATIONAL ROAD SAFETY AGENCY

Sommaire

Liste des abréviations	2
Préface.....	3
Avant-propos	6
Définitions	7
Chiffres clés	8

Bilan général de l'accidentalité9

Les tendances.....	10
Les usagers	12
Les catégories d'âge.....	12
Le milieu	13
Les réseaux routiers.....	13
Les enjeux.....	14

Analyse générale.....15

Les usagers.....	16
La typologie des accidents.....	22

Analyse des enjeux stratégiques.....26

Les piétons.....	28
Les deux-roues ou trois-roues motorisés.....	32
Les accidents impliquant un véhicule seul	36
Les enfants de 0 à 14 ans.....	40
Les véhicules de transport professionnel	45

Analyses thématiques.....48

Les cyclistes.....	49
Les usagers de véhicules de tourisme.....	53
Les accidents impliquant un véhicule utilitaire.....	57
Les accidents impliquant un poids lourd.....	60
Les accidents impliquant un autocar	62
Les accidents impliquant un autobus.....	65
Les conducteurs novices.....	67
Les seniors (65 ans et plus).....	69
Les accidents contre un obstacle fixe.....	72

Analyses territoriales.....75

Les régions	76
L'accidentalité en agglomération.....	81
L'accidentalité hors agglomération.....	85
L'accidentalité sur les autoroutes.....	90

Bibliographie.....94

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.

OMS : Organisation Mondiale de la Santé.



Selon le dernier rapport de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), publié en décembre 2023, sur la sécurité routière dans le monde, on dénombre 1,19 millions de personnes tuées par an, soit une légère baisse par rapport aux données du rapport précédent. Ces accidents demeurent toujours la principale cause de mortalité pour les enfants et les jeunes adultes (entre 5 et 29 ans). Aussi, les usagers vulnérables (piétons, cyclistes, deux roues motorisés, seniors,...) constituent la catégorie d'usagers la plus à risque notamment, dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, qui représentent 90% de la mortalité routière dans le monde.

Les accidents de la circulation qui représentent une crise sanitaire mondiale, constituent, de surcroît, 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.

L'objectif du rapport mondiale est de mesurer les progrès réalisés au cours de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, d'arrêter la situation de la première année de la deuxième décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030 ainsi que de mettre en évidence les lacunes en matière d'adoption de normes et de meilleures pratiques pour tous les facteurs de risque : (excès de vitesse, conduite en état d'ivresse, port du casque de sécurité par les usagers des deux roues motorisés, port de la ceinture de sécurité aux sièges avant et arrière par les usagers des véhicules et utilisation des dispositifs de retenue pour enfants). Beaucoup d'efforts restent à faire si on tient en compte que seulement six pays disposent de lois conformes aux meilleures pratiques concernant ces facteurs de risque. Le Maroc ne dispose actuellement que de deux lois qui sont conformes aux meilleures pratiques de l'OMS, à savoir : le port du casque et la conduite en état d'ivresse.

Au niveau national, avec 3 819 décès imputés aux accidents de la circulation, l'année 2023 a enregistré une hausse de la mortalité par rapport à l'année 2022, de +9,15%, ce qui représente une hausse de +1,14% 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 2023- 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 le résultat réalisé en 2023 au Maroc (+1,14% par rapport à 2015) est à l'encontre l'objectif intermédiaire fixé par la stratégie nationale de la sécurité routière en 2023 (moins de 35% par rapport à l'année de référence de la stratégie nationale, soit un objectif de moins de 2454 tués en 2023). Ces contreperformances 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. Dans le domaine de la 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, d'identifier 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 de référence 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 cadre, la NARSA a entamé, en étroite collaboration de ses partenaires concernés, un projet de refonte du système de collecte des données des accidents de la circulation afin d'en améliorer la qualité en s'alignant sur les standards internationaux et les meilleures pratiques en la matière. Ce projet vise également à tirer parti des opportunités infinies qu'offre la technologie moderne en termes de collecte automatique, de traitement et d'analyse de données tout en mettant à contribution l'ensemble des sources des données disponibles chez les différents partenaires.

Il y a lieu de signaler que le Maroc a pu progresser en 2023 dans le classement de l'OMS relatif à la fiabilité des systèmes des données des décès dus aux accidents de la circulation en passant du groupe 4 au groupe 2.B, et ce grâce à une étude de croisement des données issues du système de PVs des accidents de la circulation établis par la Police et celui du système de certificat de décès géré par le Ministère de la Santé et de la Protection Sociale. Cette étude a porté sur le cas de la Préfecture de Rabat.

Dans ce contexte, l'Agence a élaboré le rapport sur la sécurité routière de l'année 2023 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 2023 font état 3 819 de décès sur les routes au Maroc. Un résultat supérieur de +9,15% à celui de l'année 2022, et de +1,14% par rapport à l'année 2015, année de référence pour la Stratégie Nationale de la Sécurité Routière 2017-2026.

Le rapport de la sécurité routière 2023 met en évidence la problématique de la hausse continue des victimes de la catégorie des usagers des 2-3 roues motorisés qui représentent aujourd'hui 40,25% de la mortalité routière. En effet, la hausse, constatée en 2023 par rapport à 2015, est imputée strictement à l'augmentation de +44,18% enregistrée par la catégorie des usagers des 2-3 roues motorisés dans la mesure où toutes les autres principales catégories d'usagers de la route ont enregistré des baisses entre 2015 et 2023.

Ces chiffres alarmants exigent la mobilisation de tous les intervenants dans le domaine de la sécurité routière afin de mettre en œuvre des mesures urgentes pour remédier à cette situation.

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 2023, 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 permettant d'évaluer l'exposition et le risque liés aux accidents de la circulation : population, parc automobile, trafic routier,....

Le présent rapport fait un état des lieux de l'évolution de la sécurité routière en 2023, 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 le transport professionnel.

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'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 2023, 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 3,5 tonnes (3 500 kilogrammes).
- « Poids lourd » : véhicule à moteur destiné au transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 3,5 tonnes (3 500 kilogrammes).
- « 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.
- « Transport professionnel » : Englobe les autobus, les autocars, les véhicules utilitaires, les poids lourds et les voitures de tourisme à usage de Taxis.
- « 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. Les sorties de la chaussée sans collision ne sont pas considérées comme obstacle fixe.

Chiffres clés :

123 274 accidents corporels de la circulation sont enregistrés en 2023 au Maroc. Ces accidents ont causé **la mort de 3 819 personnes** parmi lesquelles :

- Plus de 2 100 sont décédées sur des routes hors agglomération (2 141) ;
- Environ six septièmes des décès étaient des hommes (3 254), et environ un septième étaient des femmes (558) ;
- 872 avaient moins de 25 ans (270 moins de 15 ans, 602 entre 15 et 24 ans) ;
- 1 537 étaient des usagers des deux-trois roues motorisés (1 467 2RM, 70 triporteurs) ;
- 1 007 étaient piétons (26,4%), dont près d'un peu plus d'un quatrième (237 tués) étaient âgés de 65 ans ou plus ;
- 875 étaient des usagers des voitures de tourisme (VT).

Bilan général de l'accidentalité

1. Les tendances

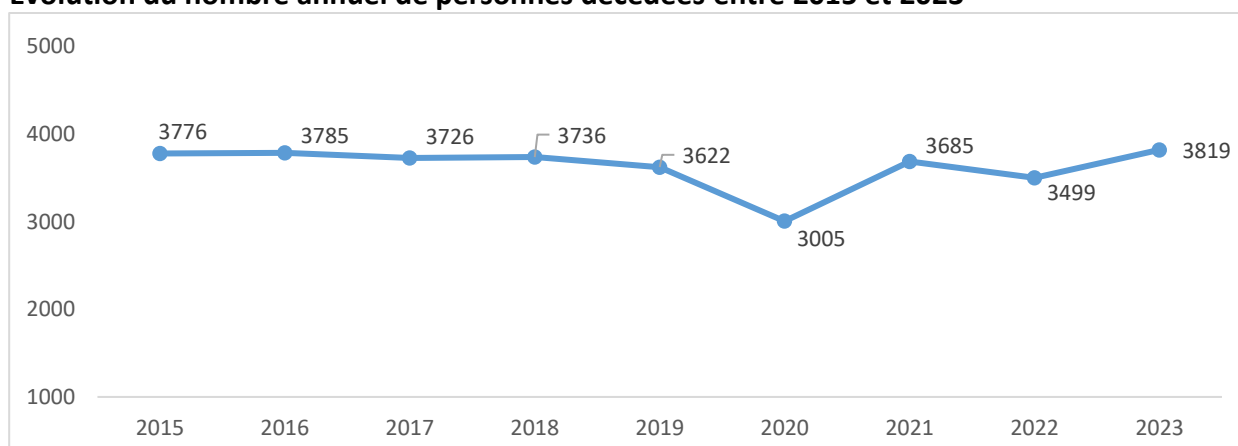
En 2023, on dénombre 3 819 décédés sur les routes au Maroc. Un résultat supérieur de +9,15% à celui de 2022, et de +1,14% par rapport à l'année 2015, année de référence pour la Stratégie Nationale de la Sécurité Routière 2017-2026. Il en est de même pour les blessés graves, qui ont vu leur nombre augmenter de +6,93%, en comparaison avec celui de 2022, en se chiffrant à 11686 ; pour les accidents qui ont enregistré une hausse de +8,49%, en s'établissant à 123 274 et pour les blessés légers dont le nombre a connu une hausse de +9,44% par rapport à celui de 2022, en s'élevant à 167 645 blessés légers.

Bilan de l'accidentalité de l'année 2023 et l'évolution par rapport à 2022 et 2015

	Accidents	Accidents Mortels	Tués	Blessés Graves	Blessés Légers
Année 2023	123.274	3.417	3.819	11.686	167.645
Année 2022	113.625	3.138	3.499	10.929	153.179
Evolution 2023/ 2022	8,49%	8,89%	9,15%	6,93%	9,44%
Evolution 2023/ 2015	58,04%	1,55%	1,14%	9,76%	60,59%

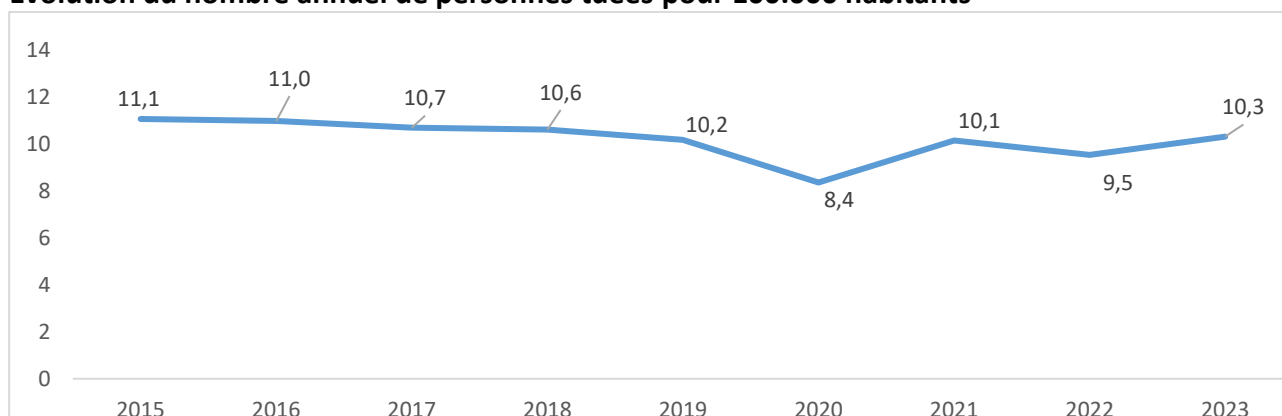
Le nombre de personnes décédées sur les routes en 2023, avec 3 819 tués, soit 320 personnes de plus qu'en 2022 (+9,15%), représente un retour de la mortalité routière à un niveau plus élevé que celui enregistré en 2015.

Évolution du nombre annuel de personnes décédées entre 2015 et 2023



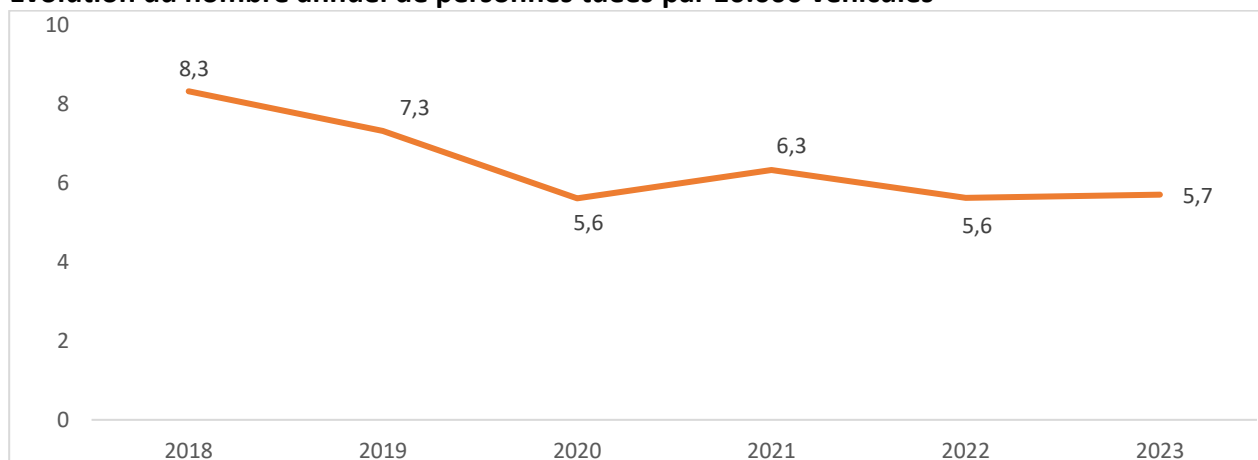
Avec une moyenne de 10,3 morts sur les routes pour 100.000 habitants, l'année 2023 présente un taux de mortalité routière, en termes du nombre de personnes décédées rapporté à la population, proche de celui de 2021, mais plus élevé que le taux enregistré en 2022, qui demeure le taux le moins élevé sur les 3 dernières décennies (hors année atypique 2020).

Évolution du nombre annuel de personnes tuées pour 100.000 habitants



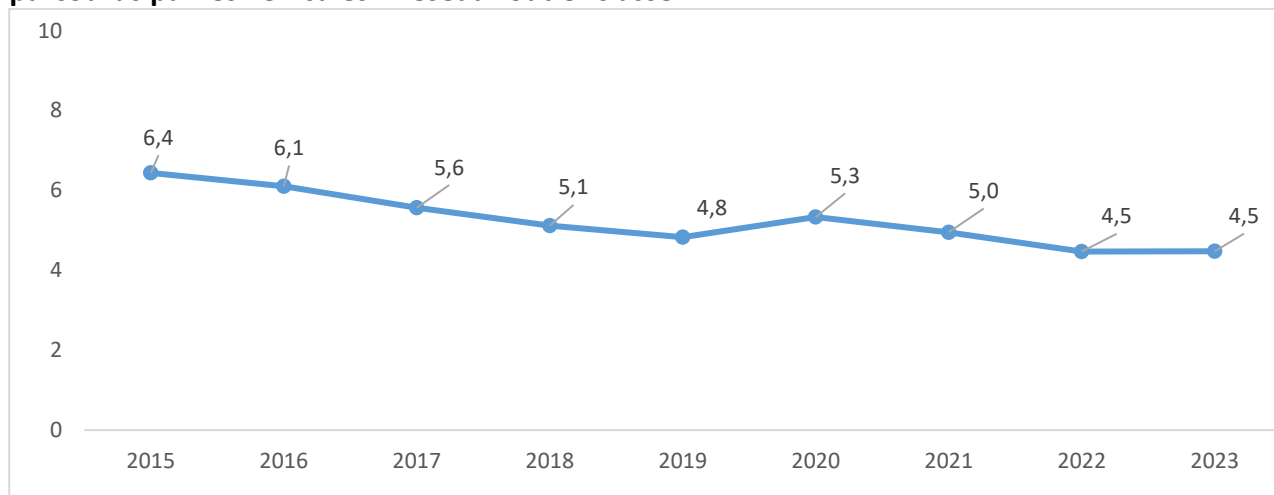
Le risque d'accident mortel, en termes de nombre de tués rapporté au parc automobile (y compris les cyclomoteurs), s'est stabilisé autour de 5,7 tués pour 10 000 véhicules en 2023, confirmant sa tendance baissière, soit un taux de mortalité parmi les plus bas historiquement (hors 2020 et 2022).

Évolution du nombre annuel de personnes tuées par 10.000 véhicules



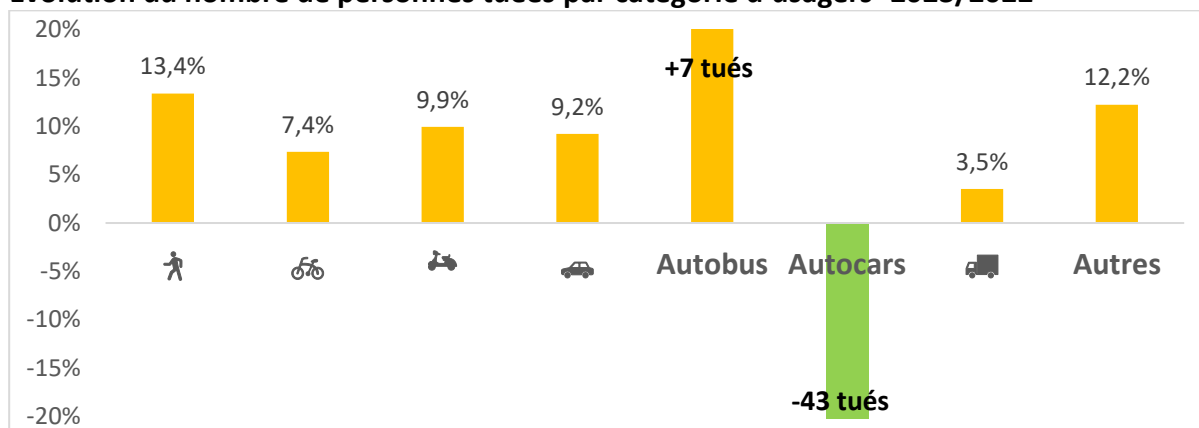
La mortalité rapportée au trafic (en 100 millions de véhicules.kilomètre), sur le réseau routier classé, a atteint 4,5 en 2023, soit le même niveau que celui de 2022. Cet indicateur présente globalement une tendance baissière sur la période 2015-2023, avec une diminution de -30,5% entre 2015 et 2023.

Évolution du nombre annuel de personnes tuées par 100 millions de véhicules.kilomètre parcourus par les véhicules –Réseau routier classé



Les statistiques de l'année 2023, par rapport à l'année 2022, révèlent une hausse du nombre de décès des usagers des deux-trois roues motorisés de +9,9% (+139 décès), celui des piétons de +13,4% (+119 décès), celui des automobilistes de +9,2% (+74 décès), celui des usagers des bicyclettes de 7,4% (+14 décès), celui des usagers de camions de 3,5% (+4 décès), celui des usagers des autobus de 233,3% (+7 tués) et celui de la catégorie « Autres » (Engins agricoles, charrettes, ...) de +12,2% (+6 décès). Par contre, la mortalité des usagers des autocars a enregistré une baisse de -75,4% (-43 décès).

Évolution du nombre de personnes tuées par catégorie d'usagers -2023/2022-



2. Les usagers

Les usagers de **véhicules de tourisme (VT)** enregistrent 875 tués en 2023, ils représentent 22,9% de la mortalité routière. Les décès d'usagers de véhicules de tourisme augmentent de 9,2% par rapport à 2022. D'autre part, la mortalité des usagers de VT est en baisse de -22,5% par rapport à celle observée en 2015 contre une augmentation de 1,14% pour l'ensemble des usagers.

Les usagers de **deux et trois roues motorisés (2-3RM)** représentent 40,2% des décès, soit 1537 tués répartis entre 1 467 usagers de **deux-roues motorisés** et 70 usagers de **triporteurs** tués en 2023. Par rapport à l'année 2022, le nombre d'usagers de triporteurs tués a diminué de 7 personnes et celui des usagers de deux-roues motorisés a augmenté de 146 tués. Depuis 2015, la mortalité des usagers de 2-3RM a augmenté de +44,18%.

Les **piétons** enregistrent une hausse en 2022 (+13,4%, soit 119 tués de plus par rapport à l'année 2022) et leur nombre s'élève à 1 007, ils représentent 26,4% de l'ensemble des tués. Ce résultat est proche du niveau de mortalité enregistré en 2018. En comparaison avec 2015, la mortalité des piétons a baissé de -2,23%.

La mortalité des **cyclistes** présente une hausse en 2023 par rapport à 2022 (+7,4%) et s'élève à 204 tués. C'est 14 tués de plus qu'en 2022. Les cyclistes constituent 5,3% de la mortalité routière. Depuis 2015, la mortalité des cyclistes a baissé de -7,27%.

Le nombre des usagers de **véhicules utilitaires** tués augmente de 2 tués par rapport à 2022 (34 décès en 2023). En comparaison avec 2015, la mortalité des usagers de véhicules utilitaires a baissé de -19,05%, soit 8 tués de moins en 2023.

La mortalité des usagers des **autobus** augmente de 7 tués (10 tués en 2023) par rapport à 2022. Avec 10 tués en 2015, la mortalité des usagers des autobus s'est stabilisé entre 2015 et 2023. La mortalité des usagers des **autocars** (14 tués en 2023) diminue de -75,4% par rapport à l'année 2022, soit 43 décès de moins en 2023, et de -77,41% par rapport à l'année 2015, soit 48 décès de moins.

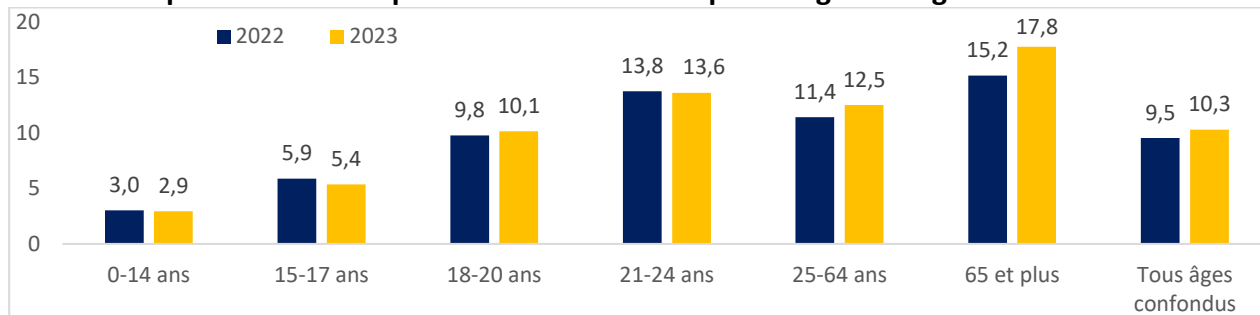
Le nombre d'usagers de **poids lourd** tués augmente de +2,47% (83 décès en 2023, soit 2 tués de plus par rapport à 2022). Depuis 2015, la mortalité des usagers de poids lourds a baissé de -29,06%, soit 34 tués de moins.

3. Les catégories d'âges

En 2023, la mortalité des enfants de 0-14 ans (7,2% des décès), des adolescents de 15-17 ans (2,5% des décès) et des jeunes de 21-24 ans (8,6% des décès) a connu une baisse par rapport à l'année

2022. En effet, 270 enfants (-3,9% par rapport à 2022), 105 adolescents (-8,6%) et 326 jeunes de 21-24 ans (-0,6%) ont perdu la vie dans un accident de la route en 2023. En revanche, la mortalité des jeunes de 18-20 ans (182 décès, 4,8% des décès), celle des adultes de 25-64 ans, (2353 décès, 62,5% décès) et celle des seniors de 65 ans et plus (540 décès, 14,3% des décès) a augmenté en 2023 par rapport à l'année 2022, soit +2,8%, +11,1% et +22,7%, respectivement.

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



Les seniors restent les plus à risque en 2023 (17,8 tués par 100 milles habitants), suivis des jeunes de 21-24 ans (13,6 tués par 100 milles habitants), puis les 25-64 ans (12,5 tués par 100 milles habitants) alors que le taux, tous âges confondus, est de 10,3 tués par 100 milles habitants.

4. Le milieu

La mortalité routière atteint 1 678 décès **en agglomération** en 2023, en hausse de +3% par rapport à 2022. Elle atteint 2 141 décès en **hors agglomération**, soit une hausse de +14,5% en comparaison avec l'année 2022.

5. Le réseau routier

Sur le réseau **autoroutier**, le nombre de tués s'élève à 179 décès en 2023, en baisse de -15,6% par rapport à l'année 2022. Les routes **nationales**, représentent 37% des décès sur le réseau routier classé, enregistrent 683 décès en 2023, soit une hausse de +6,9%. La mortalité routière sur le réseau **régional** s'élève à 463 décès. Elle représente 25,1% des tués sur le réseau routier classé, en hausse de +29% par rapport à l'année 2022. Le réseau **provincial** enregistre 521 décès, soit 28,2% des tués sur le réseau routier classé, en baisse de -6,8%, en comparaison avec l'année 2022.

Les enjeux

Malgré les progrès importants réalisés depuis 2015 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**, 40,2% de la mortalité et 52,5% des blessés graves. Les jeunes âgés de 25 à 34 ans sont les plus touchés (28,2% de la mortalité des 2-3RM et 31,3% des blessés graves). 19% des conducteurs des 2-3RM tués l'ont été lors d'un trajet de promenade et loisirs ;
- **Les piétons**, 26,4% de la mortalité, 22,3% des blessés graves. Les seniors sont sur-représentés dans la mortalité piétonne : 24% des piétons tués ont 65 ans ou plus ;
- **Les jeunes de 20 à 29 ans**, 21% de la mortalité, 31% des blessés, mais 16% de la population ;
- **Les usagers des voitures de tourisme**, 875 tués. Plus de 64% de la mortalité routière implique un automobiliste (tué ou non). Les usagers de 25-34 ans représentent 23% de la mortalité des automobilistes. 53,5% des automobilistes tués le sont dans un accident sans tiers ;
- **Les seniors** : 540 tués sont des seniors de 65 ans ou plus (14,1% de la mortalité routière, pour 8,2% de la population), en augmentation de +22,7% par rapport à 2022 ;
- Les accidents impliquant les **conducteurs novices** : 179 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un conducteur novice, ce qui représente 4% de la mortalité routière. Les personnes tuées sont à 26% des 25 à 34 ans et à 15% des 15 à 24 ans ;
- **Les accidents impliquant un poids lourd** : parmi les 443 tués dans ces accidents, 8 personnes sur 10 ne sont pas des usagers de poids lourd, dont 67% sont des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, usagers de deux-roues motorisés) ;
- Les **accidents sans tiers** : 1018 usagers ont été tués dans des accidents impliquant un seul véhicule (sans piéton) (+3,2% par rapport à 2022), soit 26,7% de la mortalité routière ;
- Le taux de tués pour 100 millions de véhicule kilomètre sur le réseau routier classé est de 4,5 (1,9 sur autoroute). Il atteint 7,4 sur les routes provinciales, soit un sur-risque de 66% par rapport au taux moyen sur le réseau classé.

Analyse générale

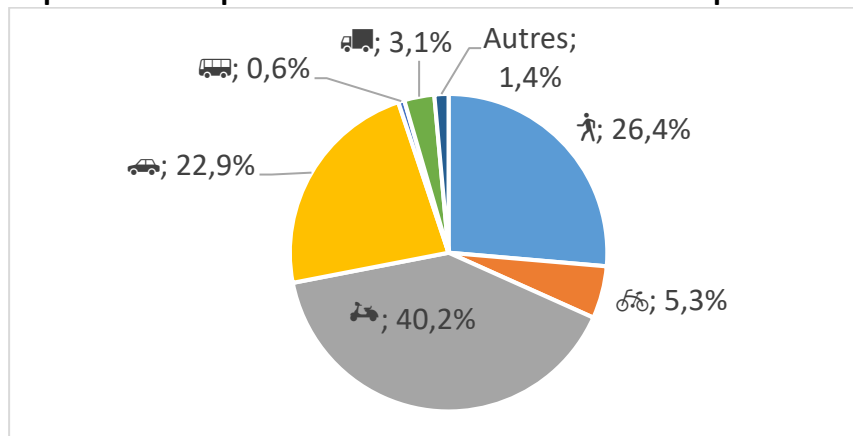
1. Les usagers

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 40,2% des personnes tuées et 49,1% 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 26,4% de la mortalité routière et 16,4% des blessés. Les **cyclistes** présentent des parts plus faibles avec 5,3% de la mortalité et 4,5% des blessés.

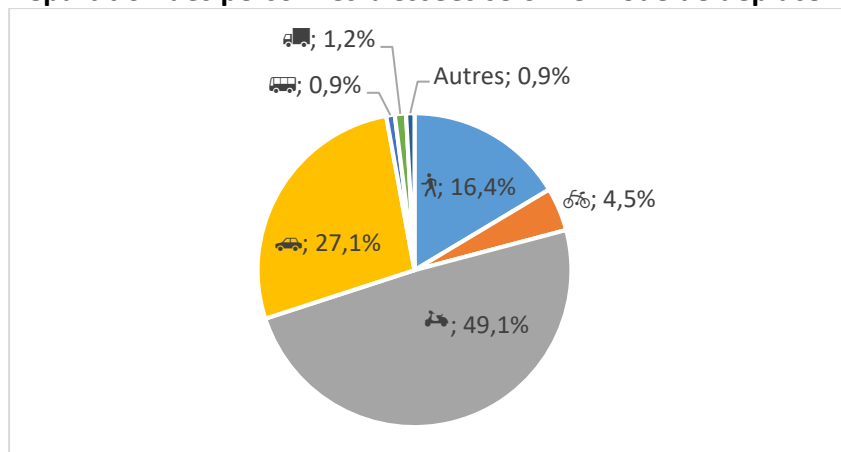
Les autres catégories d'usagers (occupants de véhicules utilitaires (VU), d'autocars, d'autobus, de poids lourds, etc.) représentent des parts plus faibles avec au total 5,1% des personnes tuées et 2,9% des blessés.

Répartition des personnes tuées selon le mode de déplacement



Piétons	Bicyclette	2-3RM	Voiture de tourisme	Bus & Autocar	Camions	Autres
1007	204	1537	875	24	117	55

Répartition des personnes blessées selon le mode de déplacement



Piétons	Bicyclette	2-3RM	Voiture de tourisme	Bus & Autocar	Camions	Autres
29431	8015	88083	48602	1583	2065	1552

1.1.1. Évolution selon le mode

Comparée à 2015, année de référence de la Stratégie Nationale de la Sécurité Routière 2017-2026, la mortalité routière connaît en 2023, dans l'ensemble, une hausse de +1,14%. Par catégorie d'usagers, cette mortalité a enregistré des variations mitigées. En effet, la hausse, constatée en 2023 par rapport à 2015, est imputée strictement à l'augmentation de +44,18%

enregistrée par la catégorie des 2-3 roues motorisés dans la mesure où toutes les autres principales catégories d'usagers de la route ont enregistré des baisses entre 2015 et 2023.

Évolution de la mortalité par catégorie d'usagers entre 2015 et 2023

	Part 2015	Part 2023	Evolution de la mortalité 2023/2015	Evolution de la mortalité 2023/2022
Piétons	27,3%	26,4%	-2,23%	13,4%
2 Roues sans moteur	5,8%	5,3%	-7,27%	7,37%
2 Roues avec moteur	28,2%	40,2%	44,18%	9,94%
Voiture de tourisme	29,9%	22,9%	-22,50%	9,24%
Camions	4,2%	3,1%	-26,42%	3,54%
Autobus et autocar	1,9%	0,6%	-66,67%	-60%
Autres	2,6%	1,4%	-45,00%	12,24%
TOTAL	100%	100%	1,14%	9,15%

La mortalité des **piétons** a presque stagné aux alentours de 1 000 décès entre 2015 à 2019, avant de descendre en dessous de 900 décès par an entre 2020 et 2022. En 2023, la mortalité piétonne a connu une hausse de +13,4% par rapport à 2022. Leur part dans le nombre de tués est restée stable autour de 26%. Comparée à l'année 2015, la mortalité piétonne a enregistré en 2023 une baisse de -2,23%.

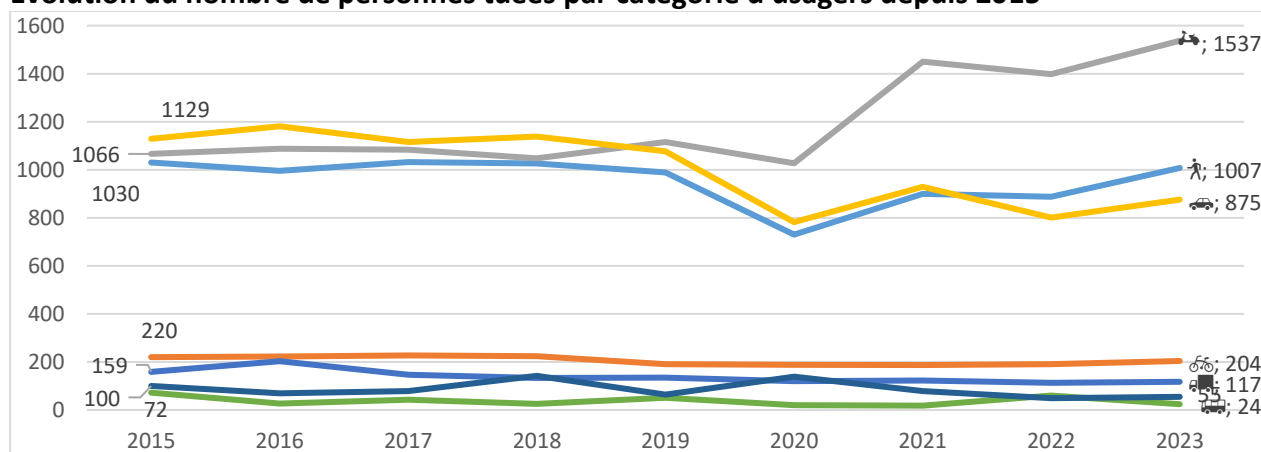
Malgré la hausse de 9,24% enregistrée en 2023 par rapport à 2022, le nombre d'**automobilistes** tués a enregistré une baisse de -22,5% entre 2015 et 2023. Leur part dans le nombre de tués a diminué fortement en passant de 29,9% des tués en 2015 à 22,9% en 2023.

La mortalité des **deux et trois-roues motorisés** a, quant à elle, enregistré une augmentation notable de +44,18% entraînant une augmentation de leur part dans la mortalité qui passe ainsi de 28,2% en 2015 à 40,2% en 2023.

Le nombre de **cyclistes** tués, comparé à 2015, connaît une baisse de -7,27%. Leur part dans la mortalité n'a pas connu de changement notable puisqu'elle est restée autour de 5% de l'ensemble des personnes tuées.

La mortalité des **autres modes** (Camions, Bus et autocars, ...) a baissé d'environ -40,79%, en comparaison avec 2015. Depuis, leur part dans le total des personnes décédées a diminué en passant de 8,8% en 2015 à % en 2023.

Évolution du nombre de personnes tuées par catégorie d'usagers depuis 2015



Piétons	Bicyclette	2-3RM	Voiture de tourisme	Bus & Autocar	Camions	Autres
-2,23%	-7,27%	44,18%	-22,50%	-66,67%	-26,42%	-45,0%

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 32,7 en 2023, soit un ratio supérieur à 32 enregistré en 2022 mais inférieur à ceux enregistrés en 2021 et 2020 qui étaient de 34 et 37 personnes tuées pour 100 blessés graves, respectivement.

Pour les camions, avec 72,2 personnes tuées pour 100 blessés graves, ce ratio est plus que 2 fois plus élevé que le ratio moyen. En revanche, pour les usagers des bus et des autocars, dont le nombre de décès et de blessés graves est très volatile, et les usagers des deux et trois-roues motorisés, ce ratio est bien plus faible, avec 21,8 et 25 personnes tuées pour 100 blessés graves, respectivement. Ces valeurs extrêmes sont liées à la répartition par milieu : les victimes camions (tués + blessés graves) le sont à 17% en agglomération contre 71% pour les 2-3RM – les accidents en agglomération ayant en général une gravité moindre. Pour les bicyclettes ce ratio est de 37 tués pour 100 blessés graves. Les autres modes de déplacement affichent un ratio variant entre 21,8 (bus et autocars) et 44 (voitures de tourisme) tués pour 100 blessés graves.

Par rapport à 2022, le ratio a particulièrement diminué pour la catégorie « Bus & autocars » (21,8 en 2023 contre 57 en 2022) dont le nombre de tués a baissé de -60% et celui de blessés graves a augmenté de +4,8%.

Gravité des accidents selon la catégorie d'usagers en 2023

Mode	Tués	Blessés graves	Nombre de tués pour 100 blessés graves	Variation 2023/2022
Piétons	1007	2611	38,6	5,6%
Bicyclette	204	551	37	3,7%
2-3RM	1537	6136	25	3,6%
Voiture de tourisme	875	1989	44	-1,3%
Bus & Autocars	24	110	21,8	-61,8%
Camions	117	162	72,2	7,4%
Autres	55	127	43,3	-1,0%
Total	3819	11686	32,7	2,1%

1.2. Age des victimes

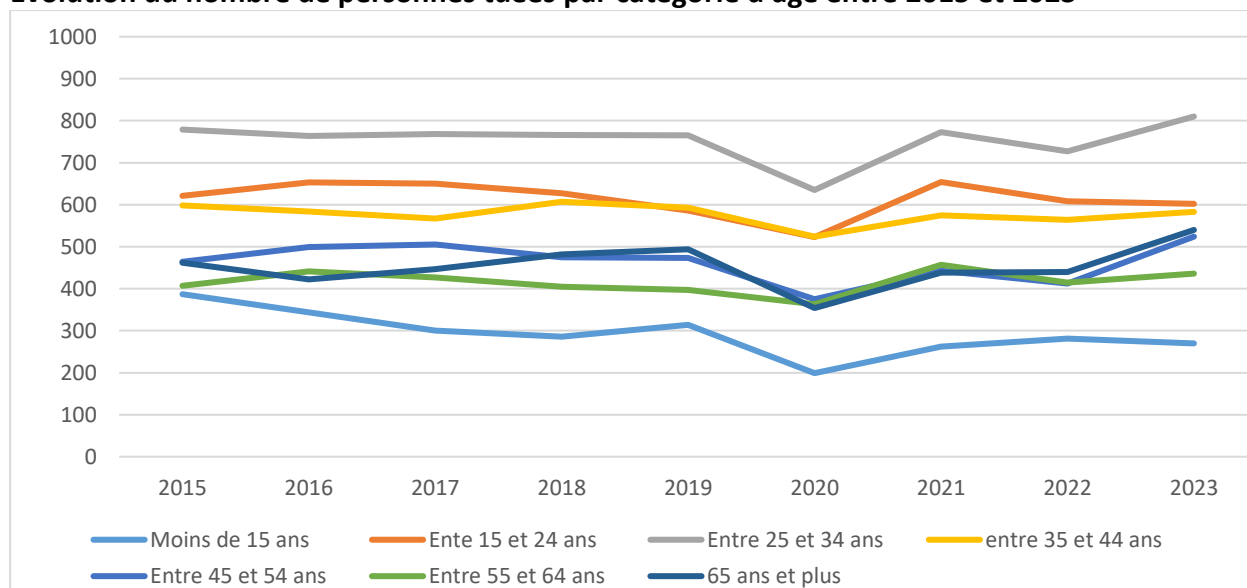
1.2.1. Evolution selon l'âge

L'évolution du nombre de personnes tuées sur la période 2015-2023 se décompose en six phases :

- 2015 : augmentation pour toutes les catégories d'âge exceptée celle de 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 ;

- 2023 : diminution pour les catégories d'âge 0-24 ans, plus marquée pour celles de 0 à 14 ans (-3,9%) alors que celle de 15 à 24 ans a enregistré une baisse de -1%. Les catégories d'âge de 25 ans et plus ont enregistré des augmentations.

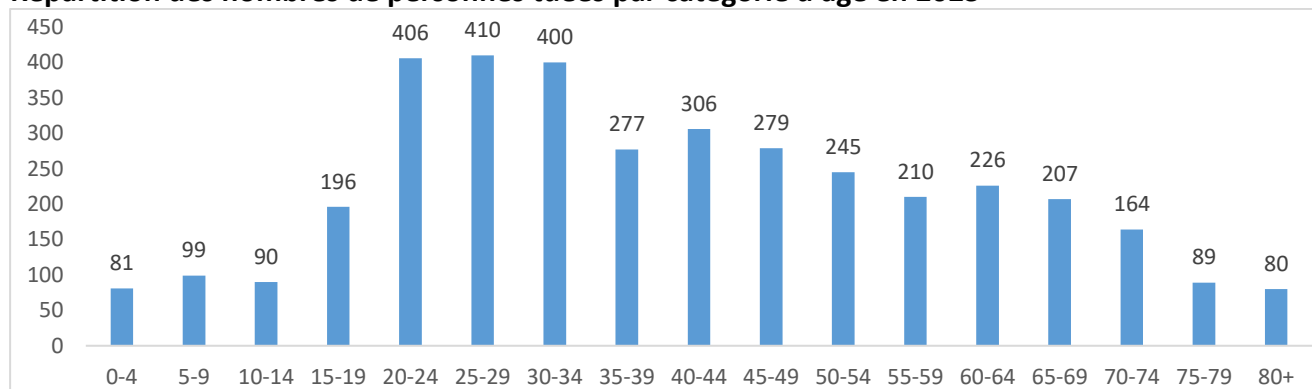
Évolution du nombre de personnes tuées par catégorie d'âge entre 2015 et 2023



1.2.2. Risque et gravité selon l'âge

En 2023, les 20-29 ans sont les plus touchés par les accidents de la route, en nombre de personnes tuées (soit 21% de la mortalité routière) et de blessés (31% de l'ensemble des blessés). Viennent ensuite les 30-39 ans (18% des tués et 20% des blessés) et les 40-49 ans (15% des tués et 13% des blessés).

Répartition des nombres de personnes tuées par catégorie d'âge en 2023



Rapportées à la population, 10,3 personnes pour 100 milles habitants ont été tuées et 484 autres personnes ont été blessées en 2023. Ces chiffres sont extrêmement variables suivant l'âge :

- 17,8 tués pour les personnes de **65 ans et plus**, soit près de **1,7 fois la moyenne** tous âges confondus ;
- 14,1 tués pour les personnes de **de 25 à 29 ans**, soit 1,4 fois la moyenne tous âges confondus ;
- 13,6 pour les tués de 20-24 ans, 30-34 ans et 60-64 ans, soit 1,3 fois la moyenne ;
- au contraire, le nombre de tués par 100 milles habitants est quatre fois **plus faible pour les 0-14 ans (2,9)** que les 15 ans et plus.

Risque et gravité des accidents selon l'âge en 2023

Catégorie d'âge	Tués	Blessés graves	Blessés légers	%Tués	Tués/100k habitants	Blessés/100k habitants	Tués/100 blessés graves
0-4	81	139	2205	2%	2,8	81	58
05-09	99	441	5379	3%	3,3	191,1	22
10-14	90	463	6397	2%	2,7	209	19
15-19	196	1027	15719	5%	6,6	561,1	19
20-24	406	1895	27174	11%	13,6	974,9	21
25-29	410	1662	24499	11%	14,1	897,3	25
30-34	400	1226	19261	10%	13,6	698,1	33
35-39	277	975	14346	7%	10,3	569,7	28
40-44	306	799	11884	8%	12,1	502,3	38
45-49	279	596	9247	7%	12,3	434,1	47
50-54	245	568	7895	6%	12	413,9	43
55-59	210	434	5905	5%	11,9	360,3	48
60-64	226	464	5201	6%	13,6	341,1	49
65-69	207	327	3380	5%	17	303,8	63
70-74	164	257	2365	4%	18,1	289,1	64
75-79	89	138	1054	2%	19,6	262	64
80 &+	80	104	779	2%	17,6	194,5	77
âge inconnu	54	171	4955	1%			32
Total	3819	11686	167645	100%	10,3	484	33

En 2023, le taux de gravité, en termes de nombre de personnes tuées ramené au nombre de blessés graves, s'établit à 33 personnes tuées pour 100 blessés graves. Cet indicateur est très variable selon l'âge de l'utilisateur :

- il se situe au-dessus du ratio moyen pour les enfants de moins de 5 ans et pour les adultes de plus de 40 ans. Il est le plus élevé pour les 70-79 ans, avec 64 personnes tuées pour 100 blessés graves, et pour les **80 ans et plus** avec **77 personnes tuées pour 100 blessés graves**, soit un ratio **2,4 fois supérieur à la moyenne** ;
- *à contrario*, celui observé chez les enfants âgés de 5 à 14 ans (21), les adolescents âgés de 15 à 19 ans (19), les jeunes adultes âgés de 20 à 24 ans (21) et les adultes âgés de 25 à 34 ans (28 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'utilisateur varie fortement selon l'âge. Ainsi :

- la part de la mortalité des 2-3RM est particulièrement élevée chez les 15-44 ans (69,6%) ;
- la part de la mortalité des véhicules de tourisme est particulièrement élevée chez les 25-49 ans (49,6%) ;
- les 0-14 ans décèdent majoritairement (55,2%) en tant que piétons ;
- les 15-24 ans décèdent majoritairement (66,1%) alors qu'ils circulent en 2-3RM, avec une mortalité marquée chez les 20-24 ans (67,2%) ;
- la part des cyclistes parmi les personnes tuées est élevée chez les 60-64 ans (10,3%), les 65-69 ans (10,3%) et les 70-74 ans (11,3%) ;
- la part des piétons parmi les personnes tuées est la plus forte chez les 0-14 ans (14,8%) et 65 ans et plus (23,5%).

Répartition des nombres des tués par catégorie d'âge et catégorie d'usager en 2023

Tranche d'âge	Piétons	Bicyclette	2-3RM	Voiture de tourisme	Autres
0-4	40	0	3	37	1
5-9	65	4	4	25	1
10-14	44	11	12	16	7
15-19	31	10	125	24	6
20-24	42	9	273	72	10
25-29	52	5	244	89	20
30-34	70	11	190	113	16
35-39	59	15	108	79	16
40-44	64	12	129	74	27
45-49	69	11	99	79	21
50-54	74	18	74	60	19
55-59	64	15	65	52	14
60-64	75	21	63	50	17
65-69	76	21	60	41	9
70-74	62	23	45	28	6
75-79	46	13	15	13	2
80 & +	53	2	10	14	1
âge inconnu	21	3	18	9	3
Total	1007	204	1537	875	196

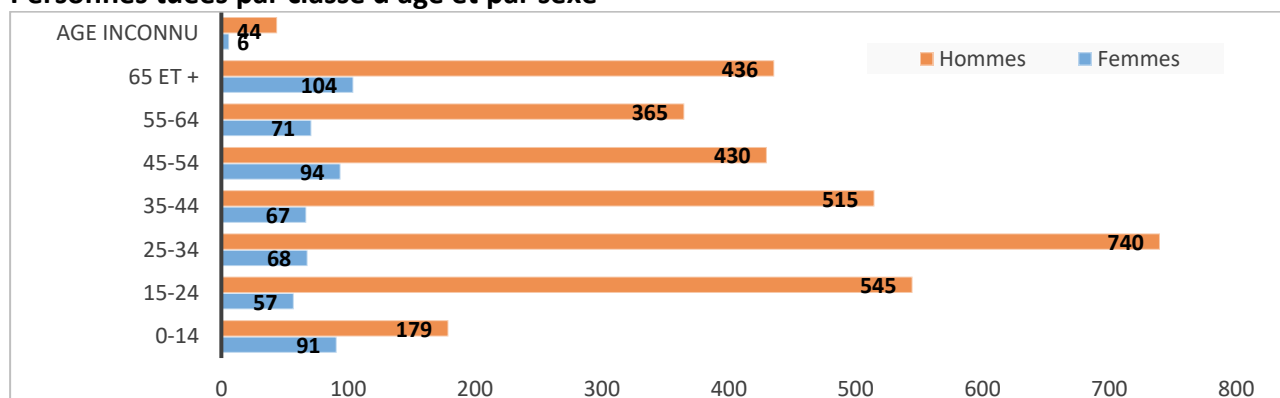
1.4. Genre des victimes

En 2023, environ six fois plus d'hommes (3 254) que de femmes (558) sont décédés sur la route.

La proportion d'hommes parmi les personnes tuées est plus élevée pour les personnes âgées de 25 à 34 ans (91,4%) et pour les 15-24 ans (90,5% des tués sont des hommes). Pour les 0-14 ans, la proportion d'hommes demeure à 66%, la moins élevée.

Par ailleurs, pour les hommes, les catégories les plus touchées sont celles de 15 à 34 ans (39% des hommes tués). **Pour les femmes, ce sont les 15-24 ans et 65 ans et plus (35% des femmes tuées).**

Personnes tuées par classe d'âge et par sexe



Les hommes tués sont à 57,5% des conducteurs, à 18,8% des passagers et à 23,6% des piétons. Les femmes tuées sont à 5,4% des conductrices, à 52,3% des passagères et à 42,3% des piétonnes. Ces proportions ne sont pas les mêmes pour les blessés puisque 94,2% des conducteurs, 60,5% des passagers et 58,3% des piétons sont des hommes, ce qui implique un niveau de risque élevé pour la gent masculine vu que leur part dans la population, tous d'âges confondus, est la même que celle des femmes (50,2% de la population).

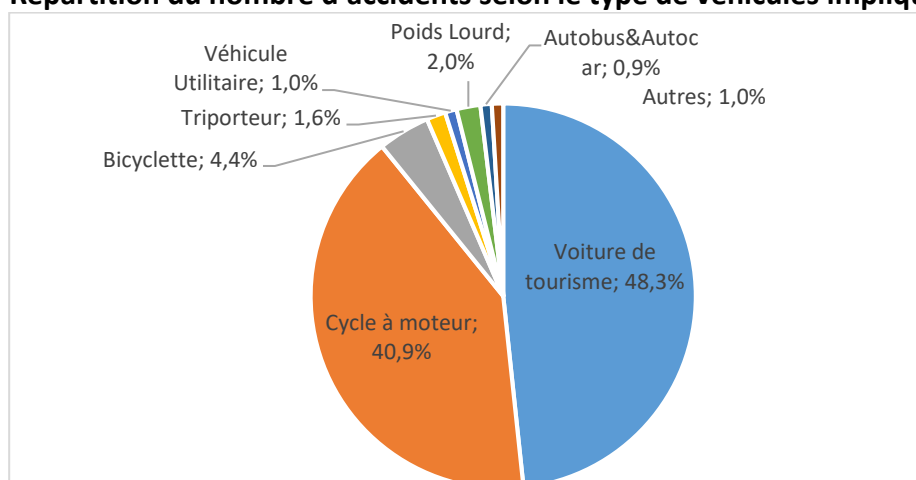
Cet écart homme-femme est particulièrement élevé parmi les conducteurs puisque 99,4% des conducteurs tués sont des hommes. Par ailleurs, 67,7% des passagers tués sont des hommes. Les piétons tués sont, tous âges confondus, pour 76,5% d'entre eux des hommes.

2. La typologie des accidents

2.1. Selon les types de véhicules

En 2023, 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 (48,3%) des accidents corporels, suivis par les deux-roues motorisés qui sont impliqués dans 40,9% 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.

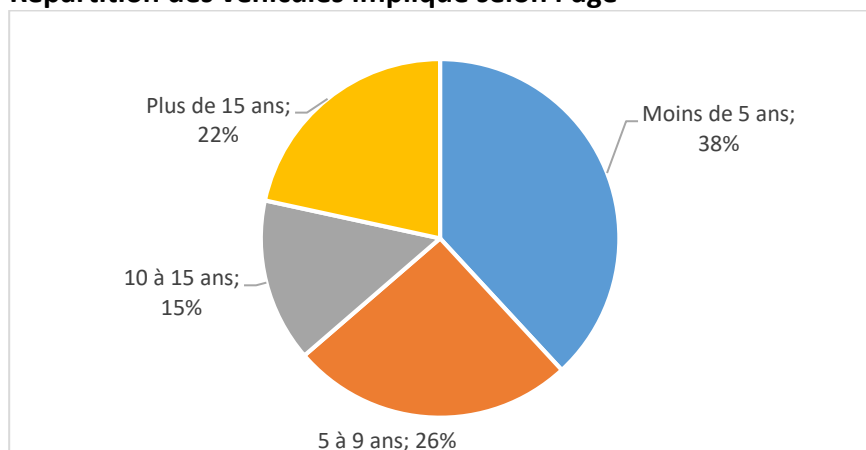
Répartition du nombre d'accidents selon le type de véhicules impliqués



2.2. Selon l'âge des véhicules

En 2023, les véhicules de moins de 5 ans représentent 38% des véhicules impliqués dans les accidents de la circulation alors qu'ils ne représentent qu'environ 19% du total du parc automobile en 2023. Les véhicules âgés de plus de 15 ans représentent 22% des véhicules impliqués pour une part de 42% dans le parc automobile. Les véhicules de 5 à 9 ans (22% du parc) regroupent 26% des véhicules impliqués, suivis par les véhicules âgés de 10 à 15 ans (15% du parc) qui constituent 17% des véhicules impliqués.

Répartition des véhicules impliqués selon l'âge



2.3. Selon le milieu

Plus de la moitié des accidents mortels a lieu hors agglomération (56% des personnes tuées le sont hors agglomération). En revanche, 76% des blessés le sont en agglomération.

La mortalité a augmenté entre 2022 et 2023 (+9,15%). Cette hausse est générale aux deux milieux. Elle est moins prononcée en agglomération (+3%) et plus prononcée hors agglomérations (+14,5%).

Répartition des accidents et des victimes selon le milieu

Type réseau	Accidents	Tués	Blessés Graves	Blessés Légers
En agglomération	98 014	1678	8340	128085
Hors agglomération	25 260	2141	3346	39560
Total	123 274	3819	11686	167645

La gravité des accidents est plus élevée hors agglomération :

- 64 personnes tuées pour 100 blessés graves hors agglomération ;
- 20 personnes tuées pour 100 blessés graves en agglomération.

2.4. Selon le type de route

En 2023, on compte 22 887 accidents corporels sur le réseau routier classé, soit 16% de l'ensemble des accidents et une hausse de +9,2% par rapport à l'année 2022. Ces accidents ont engendré 1 846 décès, soit 48% de la mortalité routière, en hausse de +4,4% par rapport à 2022. Cette hausse n'était pas générale à l'ensemble du réseau routier classé. En effet, cette variation est mitigée et masque de fortes disparités selon le type de réseau routier classé :

- Baisse de -15,6% sur autoroute : 179 personnes tuées, soit 33 tués de moins qu'en 2022 ;
- Hausse de +6,9% sur les routes nationales : 683 personnes tuées, soit 44 tués de plus qu'en 2022 ;
- Hausse de +29% sur les routes régionales : 463 personnes tuées, soit 104 de plus qu'en 2022 ;
- Baisse de -6,8% sur les routes provinciales : 521 personnes tuées, soit 38 de moins qu'en 2022.

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

Type réseau	Accidents	Tués	Blessés Graves	Blessés Légers
Autoroutes	1395	179	152	2788
Nationales	8205	683	1052	12647
Régionales	5040	463	647	7894
Provinciales	8247	521	999	12407
Total réseau classé	22887	1846	2850	35736

La gravité des accidents est plus élevée sur autoroute :

- 118 personnes tuées pour 100 blessés graves sur autoroute : vitesses élevées impliquant des collisions violentes ;
- 65 personnes tuées pour 100 blessés graves sur les routes nationales ;
- 72 personnes tuées pour 100 blessés graves sur les routes régionales ;
- 52 personnes tuées pour 100 blessés graves sur les routes provinciales.

2.5. Les collisions

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

- **27%** des personnes tuées le sont dans **un accident sans tiers (un véhicule seul sans piéton) ;**
- **67%** dans **un accident à 2 protagonistes ;**
- **6%** dans **un accident à plus de 2 protagonistes.**

2.6. Les usagers impliqués

27% des personnes tuées le sont dans des accidents sans tiers. Parmi les 875 automobilistes tués, 53% le sont dans des accidents sans collision. Cette proportion est de 59% pour les usagers des véhicules utilitaires et de 61% pour les usagers des poids lourds.

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

	Sans tiers	multicollision sans piéton	multicollision avec piéton	Piéton	Bicyclette	2-3 RM	Voiture de tourisme	Autobus	Autocar	Véhicule utilitaire	Poids lourd	Autres	
	*	+2	1&+2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	O
Piéton			59		3	156	614	18	19	29	88	21	1007
Bicyclette	6	11	4			29	120	6	4	3	16	5	204
2-3 RM	436	91	5	20	13	141	646	13	14	24	109	25	1537
Voiture de tourisme	468	52	4	1	2	18	200	1	14	17	93	5	875
Autobus	6					1	1				2		10
Autocar	9						1				4		14
Véhicule utilitaire	20			1		1	2	1	3		6		34
Poids lourd	51	6		1		3	12	1			8	1	83
Autres	22	2	1			3	25		1		1		55
Total	1018	162	73	23	18	352	1621	40	55	73	327	57	3819

Exemples de lecture du tableau :

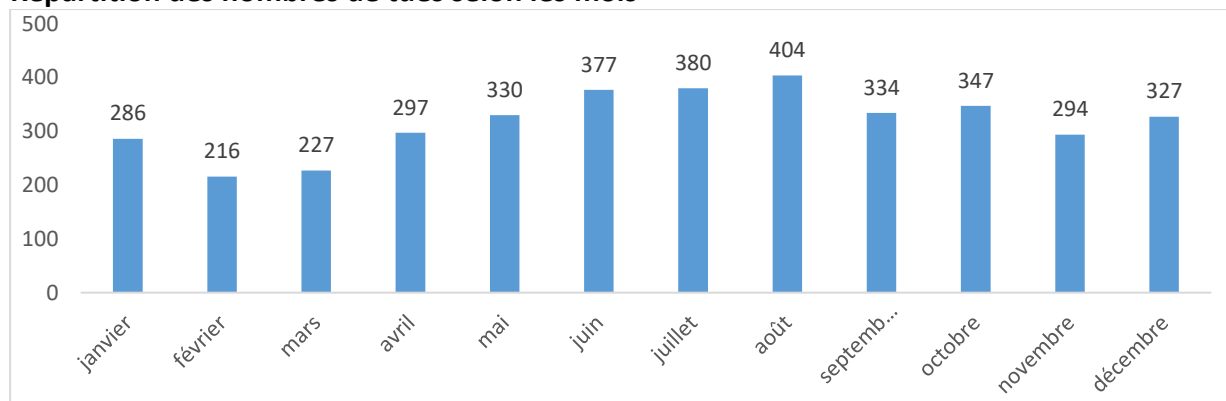
– ligne voiture de tourisme (VT) : parmi les 875 automobilistes tués, 468 l'ont été lors d'un accident sans tiers, 56 lors d'une multi-collision, 18 dans une collision avec un motocycliste, 200 lors d'une collision avec une autre VT, etc.

– Colonne Poids Lourd (PL) : en plus des 83 usagers internes des poids lourds tués, les PL 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 : 88 piétons, 16 cyclistes, 109 usagers de 2-3RM, 93 automobilistes, 6 usagers du transport en commun, 6 usagers de véhicules légers, 8 usagers de poids lourds et 1 autre usager (charrette).

2.7. Selon la temporalité

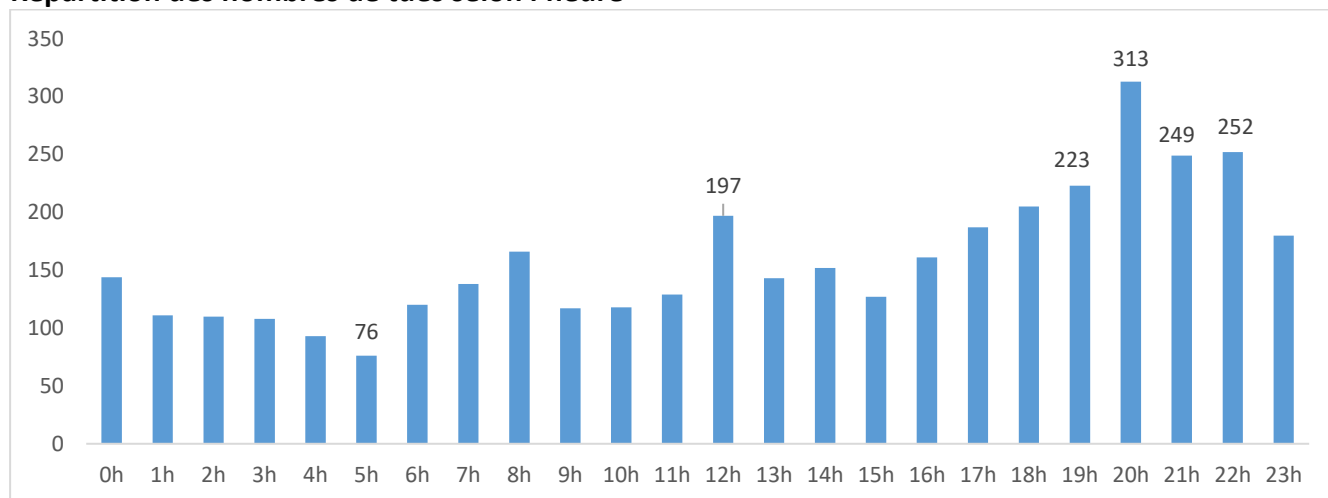
Les mois de février et de mars ont enregistré les nombres les moins élevés de tués en 2023, soit 11,6% de la mortalité routière. En revanche, la période de juillet-août est celle où la mortalité est la plus forte. Cette période de deux mois concentre 20,5% de la mortalité routière de l'année. Le pic du nombre de tués est observé en mois d'août atteignant 404 décès.

Répartition des nombres de tués selon les mois



On observe des pics de la mortalité à 12h (5,2% de la mortalité) et pendant la tranche horaire de 19h à 22h qui concentre plus de 27,2% de la mortalité routière. Le nombre de tués le plus bas (76 tués) est enregistré pendant la tranche horaire de 4h à 5h.

Répartition des nombres de tués selon l'heure



2.8. Facteurs comportementaux dans les accidents

L'imprudence des conducteurs est citée comme cause dans 77,5% des accidents mortels (43,4% dans des collisions à deux véhicules ou plus et 34,1% dans des collisions avec piéton). L'imprudence des cyclistes ou motocyclistes concerne 17% des accidents mortels. L'excès de vitesse est identifié comme cause dans 15,9% des accidents mortels. L'imprudence des piétons est identifiée comme cause dans 12,2% des accidents mortels. Le choc avec un obstacle suite à une perte de contrôle du conducteur est cité comme cause dans 10,8% des accidents mortels. Le non-respect de la signalisation ou du régime de la priorité est une cause citée dans 7,8% des accidents mortels.

Les causes des accidents mortels de la circulation en 2023

Cause	Accident mortel	Part (%)
Collisions par imprudence des conducteurs (2 véhicules ou plus)	1482	43,4%
Imprudence du conducteur (collision avec piéton)	1165	34,1%
Imprudence des cyclistes ou motocyclistes	580	17,0%
Excès de vitesse	542	15,9%
Imprudence des piétons	418	12,2%
Choc avec un obstacle suite à une perte de contrôle du conducteur	368	10,8%
Non-respect de la signalisation ou du régime de priorité	255	7,5%
Cause indéterminée	137	4,0%
Etat d'ivresse des conducteurs	109	3,2%
Divagation des enfants mineurs	100	2,9%
Dépassement irrégulier	96	2,8%
Dérapiage suite à une perte de contrôle du véhicule	48	1,4%
Glissement	27	0,8%
Divagation d'animaux	12	0,4%
Usure, crevaison ou éclatement de pneu	11	0,3%
Stationnement défectueux	11	0,3%
Défauts mécaniques	1	0,0%

Analyse des enjeux stratégiques

Evolution de la mortalité selon les enjeux stratégiques

Il est à rappeler que la stratégie nationale de la sécurité routière 2017-2026 visant à faire baisser la mortalité routière de 50% à l'horizon 2023, avec un objet intermédiaire de réduction de la mortalité de 25% en 2021, a mis un accent particulier sur 5 enjeux qui représentent la majeure partie de la mortalité routière. Il s'agit des enjeux stratégiques suivants :

- les piétons ;
- les 2 et 3 roues motorisés ;
- les accidents impliquant un seul véhicule ;
- les enfants de moins de 14 ans ;
- les transports professionnels.

Les plans d'action de la sécurité routière mis en œuvre pour atteindre les objectifs stratégiques ont été axés sur les 5 enjeux vu le fort potentiel qu'ils offrent en termes de réduction de la mortalité routière en général. Ainsi, le suivi de l'évolution de la mortalité liée à ces enjeux permet de donner une image globale sur la situation de la sécurité routière et d'évaluer les progrès vers les objectifs fixés.

Selon ces enjeux, l'augmentation de la mortalité en 2023 par rapport à 2015 est totalement imputée au seul enjeu des 2-3 roues motorisés dans la mesure où les 4 autres enjeux ont connu des diminutions par rapport à l'année 2021 variant de -2,2% pour les piétons à -30,2% pour les enfants de moins de 15 ans.

Evolution de la mortalité selon les enjeux stratégiques entre 2023 et 2015

Enjeux	2015	2023	Part 2023	Evol. 2023/2022 (%)	Evol. 2023/2015 (%)
Piétons	1030	1007	26,4%	13,4%	-2,2%
2-3 roues motorisés	1066	1537	40,2%	9,9%	44,2%
Véhicule seul	1042	1018	26,7%	3,2%	-2,3%
Enfants de moins de 15 ans	388	270	7,1%	-3,9%	-30,2%
Transport professionnel	303	205	5,4%	-18,3%	-32,3%

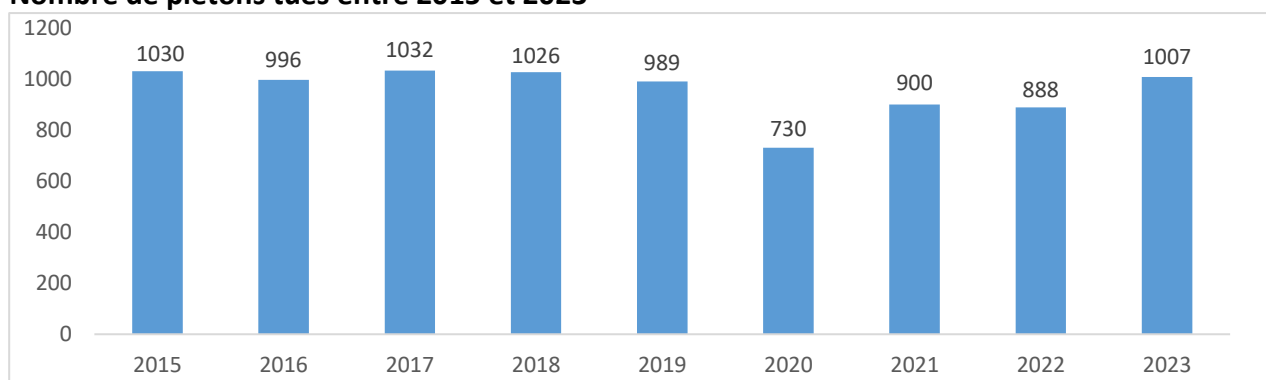
Dans la suite de cette section, ils seront présentés des analyses par enjeu stratégique en mettant en évidence pour chaque enjeu notamment, les éléments suivants : les évolutions depuis 2015, la gravité des accidents, les modes de déplacements impliqués, les catégories d'âge et le genre, le milieu, le type de réseau routier, les types de collision, les comportements des usagers, la temporalité, etc.

Les piétons

En 2023, 1 007 piétons ont été tués, soit 26,4% de la mortalité routière, en augmentation de +13,4% par rapport à 2022, mais en diminution de -2,2% depuis 2015 (soit une baisse de -0,3% en moyenne par an).

Le nombre de piétons tués s'est globalement stabilisé entre 2015 et 2019 : en se situant autour de 1 000 décès. Après le résultat exceptionnel (730 décès) enregistré en 2020 qui a connu des mesures de restriction de la mobilité dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire liée à la pandémie Covid-19, la mortalité piétonne a augmenté pour se stabiliser autour de 900 tués entre 2021 et 2022, avant de retrouver en 2023 les niveaux d'avant la pandémie.

Nombre de piétons tués entre 2015 et 2023



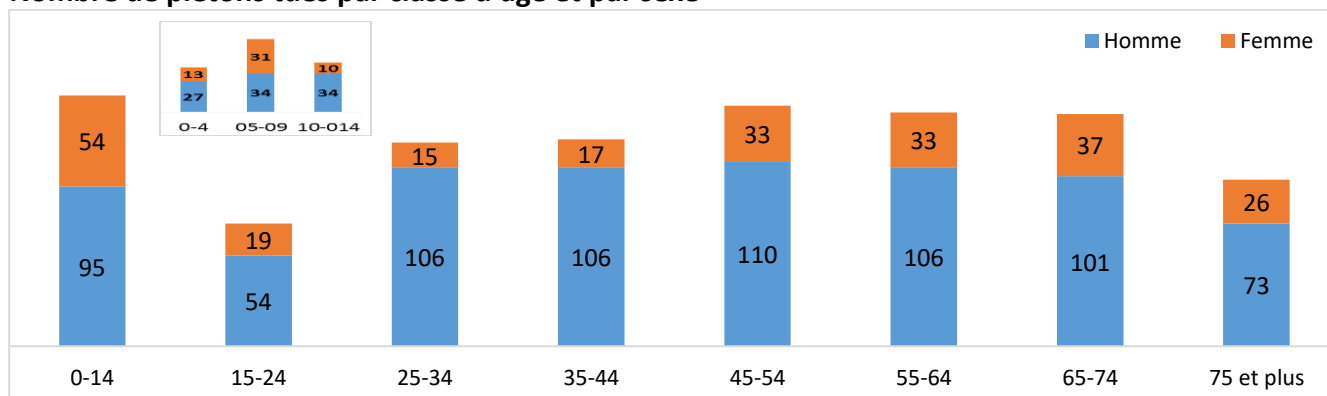
Le nombre de piétons blessés graves a augmenté de +13,7% entre 2015 et 2023. Le nombre de tués pour 100 blessés graves est de 39 en 2023, contre 44 en 2015.

1. Selon l'âge et le genre

En 2023, 76,5% des piétons tués sont des hommes. Cette proportion était de 75,9% en 2015.

Ramenés à leur part dans la population, les seniors sont surreprésentés dans la mortalité piétonne : 24% des piétons tués sont âgés de plus de 65 ans, pour une part dans la population de 8,2%. Plus particulièrement, **les plus de 75 ans représentent 10% de la mortalité piétonne, pour une part dans la population de 2,5%.**

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



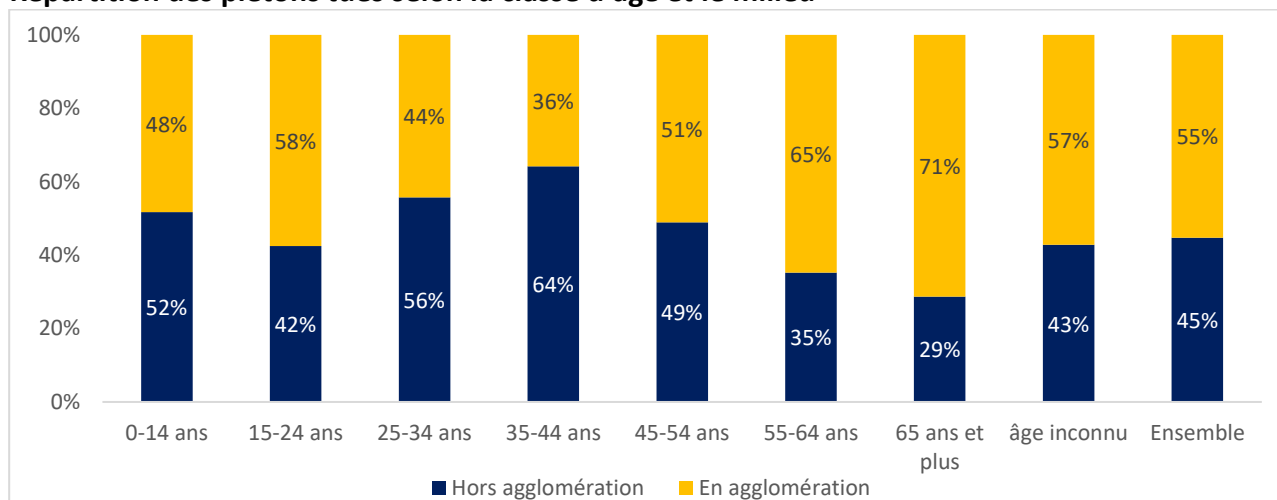
L'augmentation de la mortalité piétonne a concerné aussi bien les hommes (avec 94 personnes tuées de plus) que le nombre de femmes piétons tués (avec 24 tués en plus par rapport à 2022). Elle a concerné plus fortement les 45-54 ans (46 décès de plus) et les personnes âgées entre 65-74 ans (39 décès de plus).

2. Selon le milieu

En 2023, en agglomération se concentrent 55% des piétons tués et 88% des piétons blessés.

Pour les plus de 65 ans, la part des décès en agglomération dépasse 71%. A l'inverse, les piétons de 25-44 ans tués le sont majoritairement en-dehors des villes.

Répartition des piétons tués selon la classe d'âge et le milieu

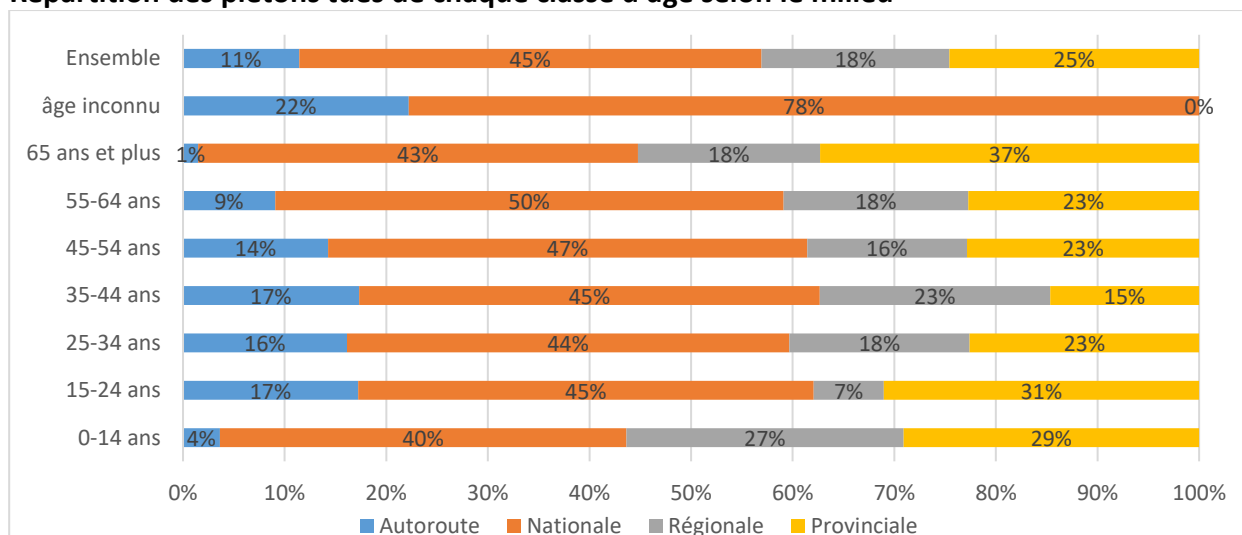


3. Selon le type de route

En 2023, les routes nationales concentrent 45% des piétons tués sur le réseau routier classé, suivies par les routes provinciales avec 25%, puis les routes régionales avec 18% et enfin, les autoroutes avec 11% de la mortalité piétonne sur ce type de réseau routier.

La part des décès pour les plus de 65 ans sur les routes provinciales dépasse 37% et celles des 55-64 ans sur les routes nationales atteint 50% de la mortalité piétonne sur ce type de route. A l'inverse, la tranche d'âge 25-54 ans représentent 70% de la mortalité piétonne sur les autoroutes.

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



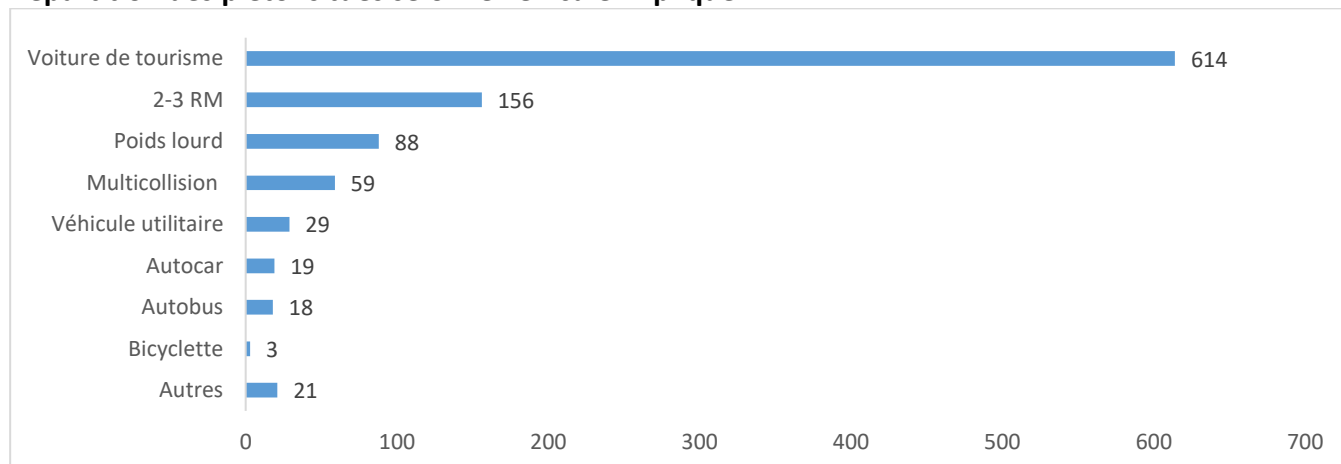
4. Selon les facteurs physiques

En 2023, l'alcoolémie est connue pour seulement 11 des 1007 piétons tués. La tranche d'âge 35-44 ans est la plus concernée (4 des 11 cas). La prise de médicaments ou de stupéfiants a été rapportée dans 1 cas de piétons tués.

5. Selon les véhicules impliqués

En 2023, **61% des piétons tués le sont dans un accident contre un véhicule de tourisme**, 15% contre des deux-roues motorisés, 9% contre des poids lourds, 6% en multi-collision, 4% contre les bus et autocars, 3% contre un véhicule utilitaire et 2,4% contre un autre véhicule (engin agricole, ...).

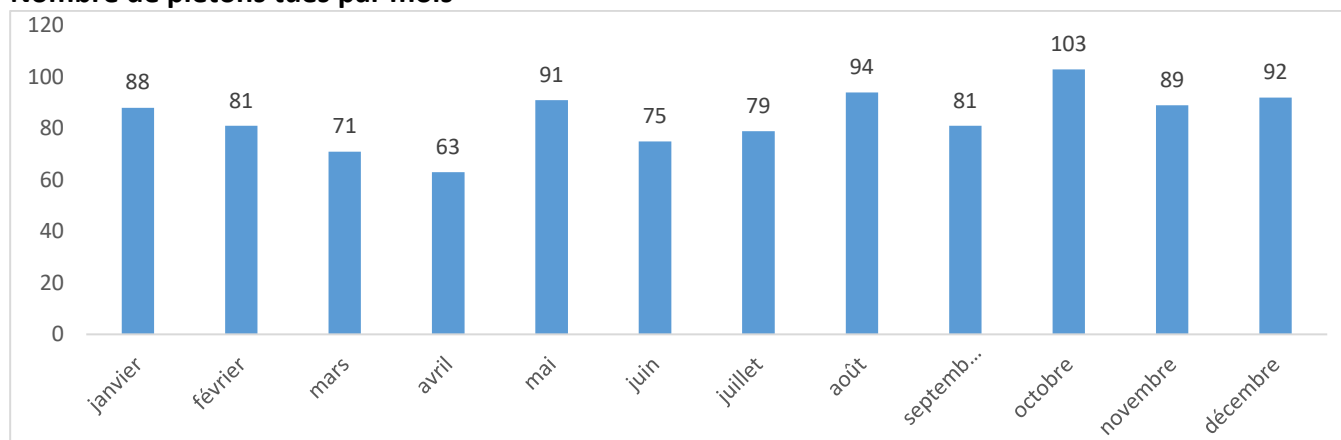
Répartition des piétons tués selon le véhicule impliqué



6. Selon le mois de l'année

La mortalité piétonne est **la plus forte en mois de mai, août, octobre et décembre** qui regroupent 37,7% des piétons tués. Elle est la moins élevée durant les mois de mars et avril, représentant seulement 13,3% de la mortalité piétonne.

Nombre de piétons tués par mois



En milieu urbain, la répartition de la mortalité piétonne selon le jour et la nuit est presque équilibrée (51% la nuit et 49% le jour). Ailleurs, l'enjeu est essentiellement de nuit : 60% des piétons tués hors agglomération le sont de nuit.

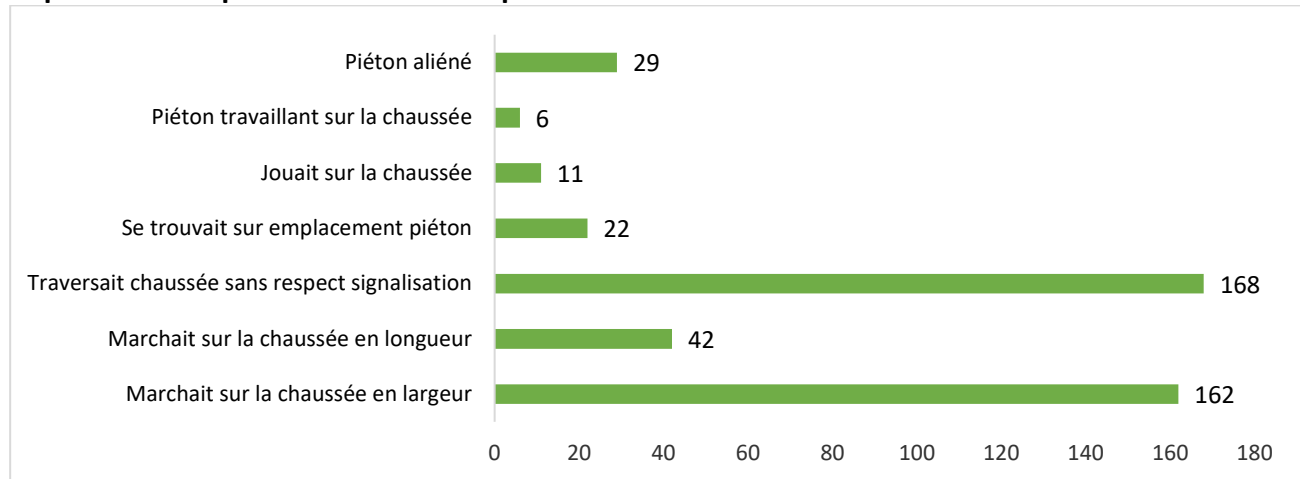
Deux groupes cibles sont identifiés :

- **Les piétons de 60 ans et plus en ville de jour** : parmi les 312 piétons tués de 60 ans et plus, 69% le sont en ville dont 54% de jour ;
- **Les piétons de 35 à 44 ans de nuit hors agglomération** : parmi les 123 piétons de 35 à 44 ans tués, 64% le sont hors agglomération dont 75% de nuit.

7. Selon la manœuvre du piéton

En 2023, sur les 462 cas renseignés, 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 deux ou trois-roues motorisés

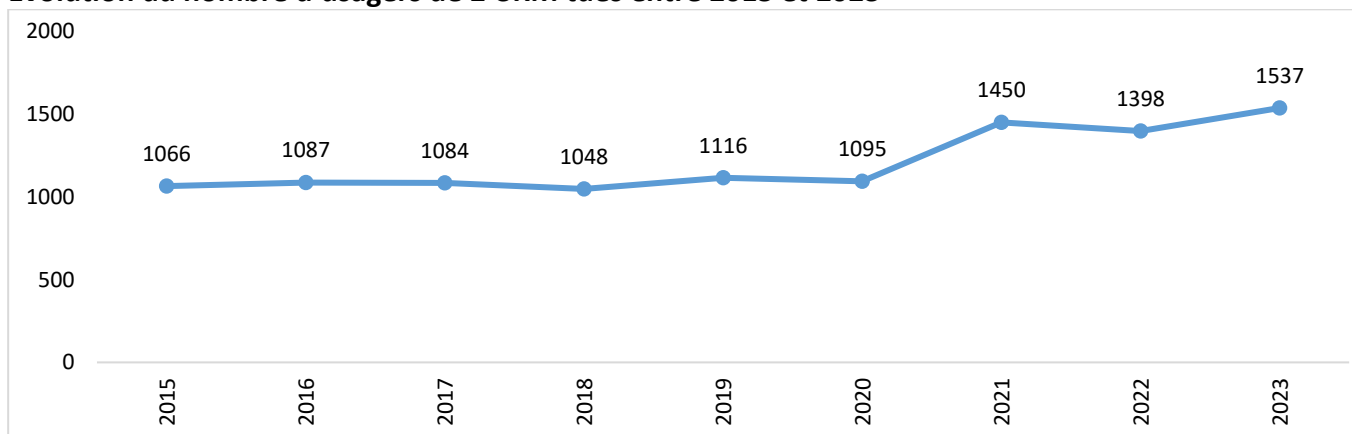
Le nombre d'usagers de 2-3RM tués a augmenté de +9,9% entre 2022 et 2023. Les usagers des 2-3RM âgés de 20 à 29 ans sont les plus touchés (33,6% de la mortalité des 2-3RM).

En 2023, 1 537 usagers des deux ou trois roues motorisées (2-3RM) ont été tués (1 467 usagers de cycles à moteur et 70 usagers de triporteurs), ce qui représente 40,25% de la mortalité routière. 96% sont des hommes et 4% sont des femmes. 1 254 des usagers de 2-3RM tués étaient des conducteurs et 283 étaient des passagers.

Entre 2015 et 2020, le nombre d'usagers 2-3RM tués s'est stabilisé autour de 1 100 tués, avant d'enregistrer une hausse significative de 32,4% en 2021 : 1 450 tués, soit 355 tués de plus par rapport à l'année 2020. Quoique qu'il s'agisse de la comparaison avec une année atypique (Covid 19), le niveau de la mortalité des 2-3RM enregistré en 2021 (1450 tués) va perdurer pendant les années qui suivent. Ainsi, après une baisse de 3,6% en 2022 (1398 tués), la mortalité des 2-3RM va marquer en 2023 une hausse significative de 9,9%, par rapport à 2022, en s'élevant à 1537 tués.

En 2023, on dénombre 6 136 usagers de 2-3RM blessés graves, soit un taux de gravité de 25 tués pour 100 blessés graves.

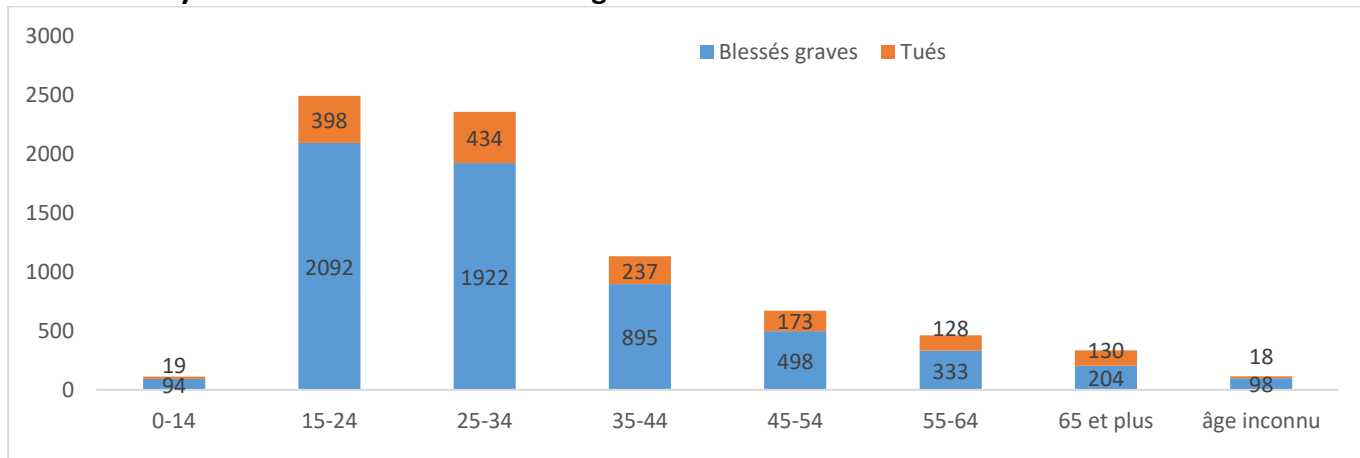
Évolution du nombre d'usagers de 2-3RM tués entre 2015 et 2023



1. Selon l'âge

Les usagers des 2-3RM de 25 ans à 34 ans sont les plus touchés : avec 434 jeunes tués et 1 922 blessés graves, ils représentent 28,2% des usagers des 2-3RM tués et 31,3% des blessés graves. Les 20-24 ans représentent 25,9% des usagers des 2-3RM tués, contre 15,4% pour les 35-44 ans.

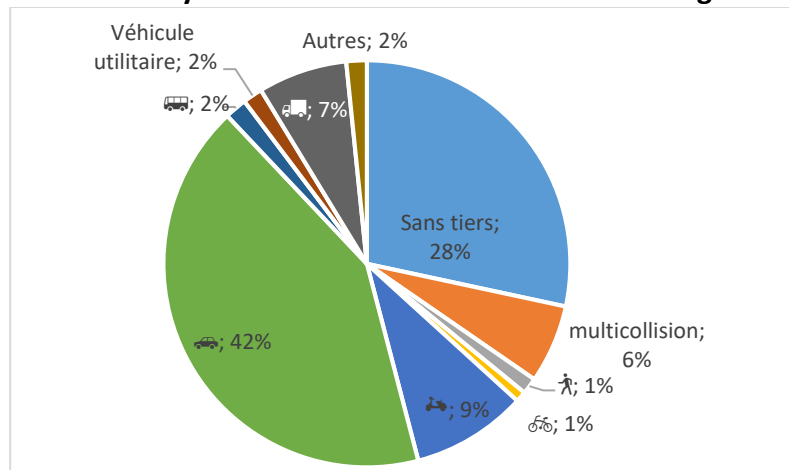
Nombre de cyclomotoristes tués ou blessés graves



2. Selon les parties impliquées

En 2023, **42% des 2-3RM tués le sont dans un accident contre un véhicule de tourisme**, 28% dans un accident sans tiers, 9% contre un autre deux-roues motorisés, 7% contre des poids lourds, 6% en multi-collision, 2% contre les bus et autocars, 2% contre un véhicule utilitaire, 1% contre un cycliste, 1% contre un piéton et 2% contre un autre véhicule (engin agricole, charrette, ...).

Nombre de cyclomotoristes tués selon les tiers antagonistes



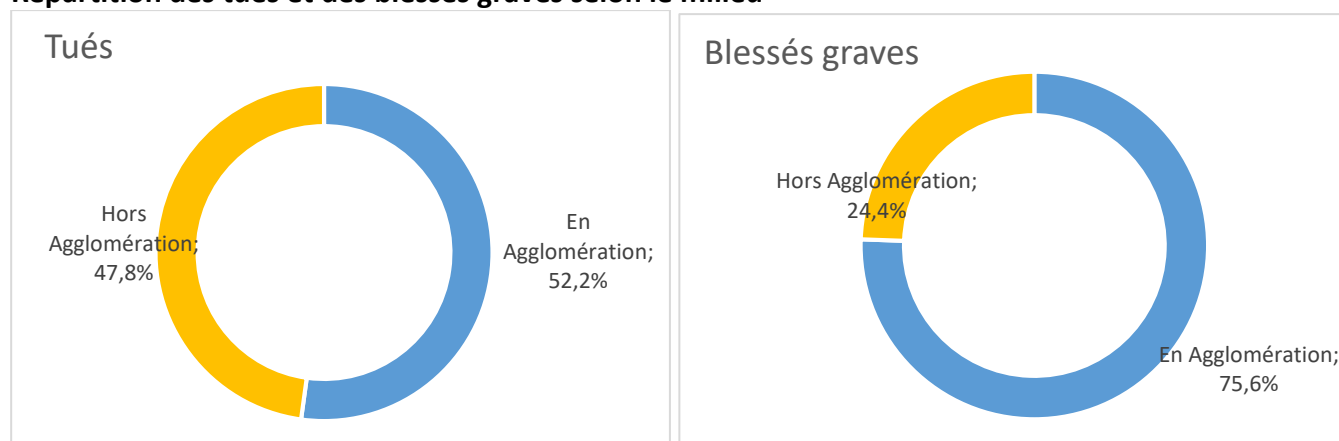
3. Équipement

L'absence de casque reste un facteur de gravité. En 2023, 408 conducteurs tués ne portaient pas de casque, soit 56,4% des conducteurs de 2-3RM tués et 26,5% de la mortalité des cyclomotoristes (conducteurs et passagers).

4. Selon le milieu

52,2% des usagers 2-3RM tués et 75,6% des blessés graves le sont en agglomération. 69% des accidents en agglomération impliquant les usagers des 2-3RM se produisent hors intersection.

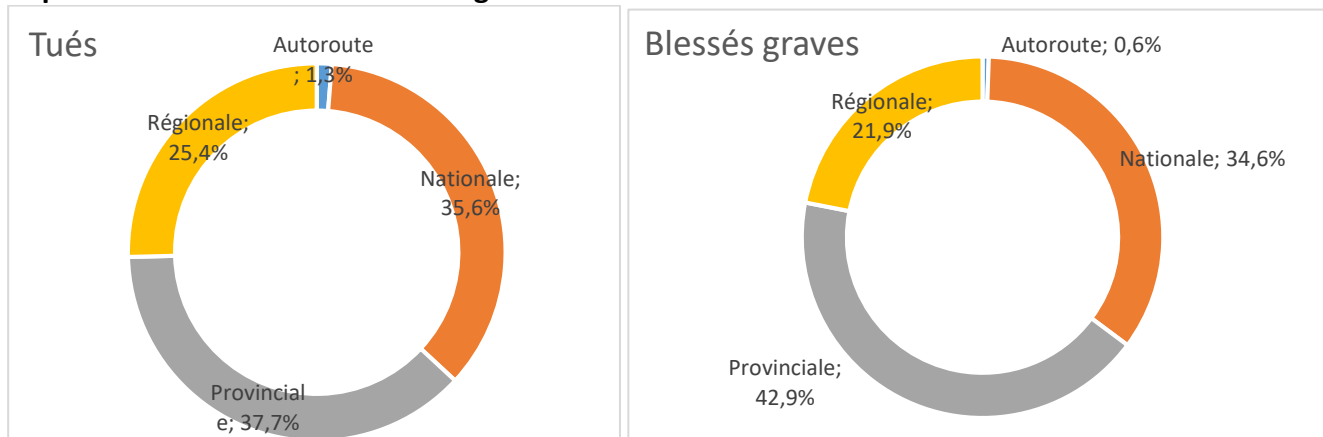
Répartition des tués et des blessés graves selon le milieu



5. Selon le type de route

37,7% des usagers 2-3RM tués et 42,9% des blessés graves le sont sur les routes provinciales. En deuxième place viennent les routes nationales qui concentrent 35,6% des tués et 34,6% des blessés graves usagers des 2-3RM.

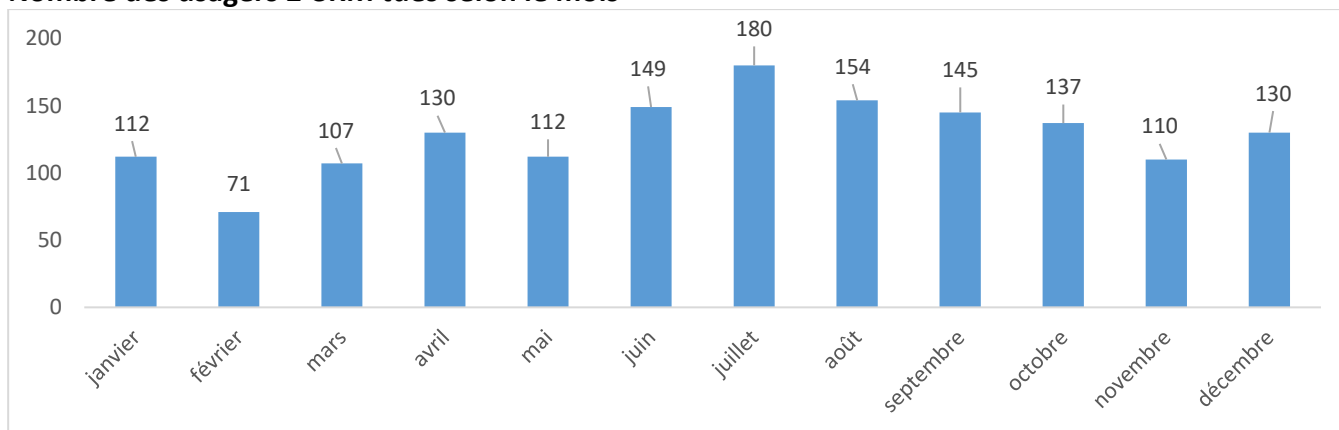
Répartition des tués et des blessés graves selon le milieu



6. Selon le mois, le jour et la nuit

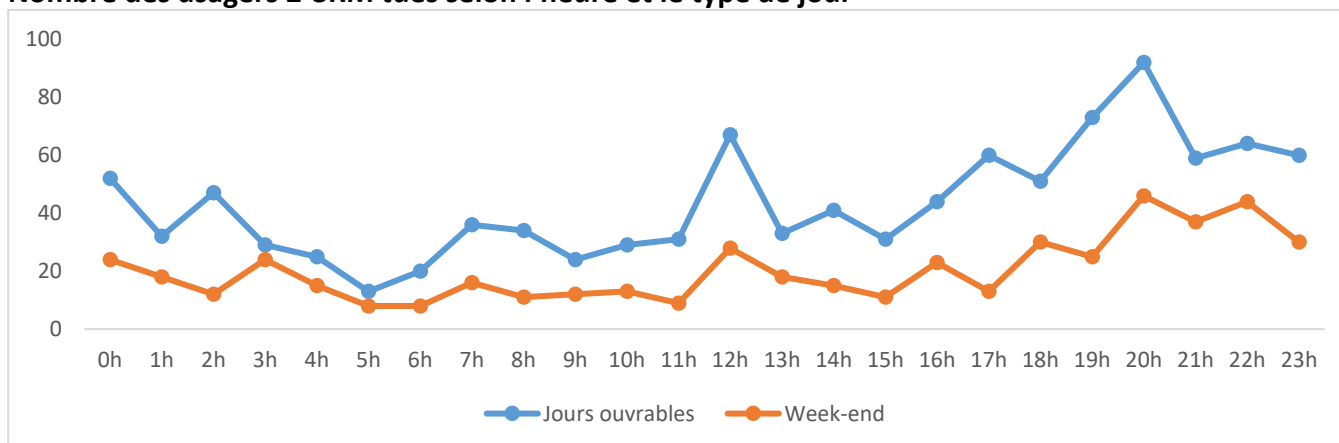
La répartition des usagers des 2-3RM tués selon les mois montre des pics en juillet (180 tués) et en août (154 tués). En revanche, c'est le mois de février qui a enregistré le moins de décès (71 tués).

Nombre des usagers 2-3RM tués selon le mois



Des pics de la mortalité sont enregistrés à midi et entre 19h et 20h notamment, les jours ouvrables.

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



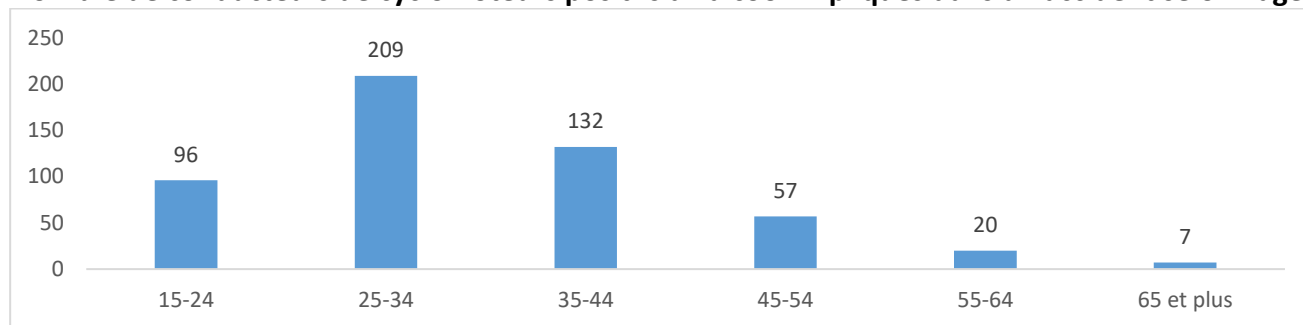
La mortalité des usagers des 2-3RM varie selon le jour ou la nuit. En effet, 57% des tués parmi cette catégorie d'usagers le sont de nuit, dont 39% le sont entre 20h et 22h.

7. Alcool

Le facteur « alcool » est relevé chez 533 conducteurs des 2-3RM impliqués dans les accidents routiers. Ces accidents ont provoqué 35 cas de mortalité : 31 usagers des 2-3RM (25 conducteurs et 6 de passagers), 3 piétons et 1 cycliste. Parmi ces cas, 31 tués sont intervenus de nuit.

La tranche d'âge 20-34 ans constitue 64% des conducteurs des 2-3RM **alcoolisés** impliqués dans les accidents de la circulation routière en 2023.

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



8. Trajet

Selon le trajet effectué, 24,5% des usagers des 2-3RM tués le sont sur un trajet domicile-travail et 19% lors d'un trajet promenade/loisir.

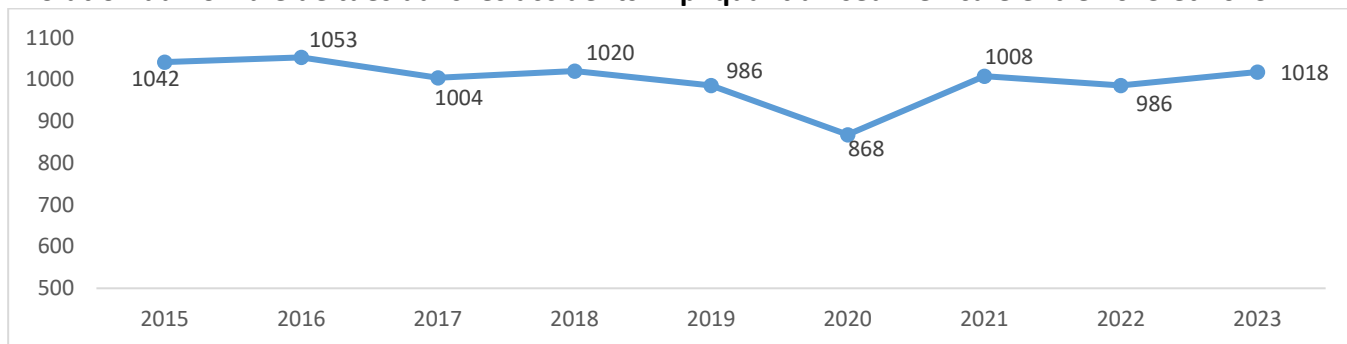
Les accidents impliquant un véhicule seul

Plus d'un quart des personnes tuées dans les accidents de la route le sont dans des accidents impliquant un véhicule seul, parmi lesquelles 89% sont des usagers de voitures de tourisme et de deux ou trois roues motorisés.

En 2023, on compte 13 749 accidents de la route impliquant un véhicule seul, soit 11,2% de l'ensemble des accidents. 1 018 personnes ont été tuées et 2 162 grièvement blessés dans ces accidents, soit 26,7% de la mortalité routière et 18,5% des blessés graves.

La mortalité due aux accidents impliquant un véhicule seul a peu varié sur la période 2015-2023. En effet, à l'exception de l'année 2020, marquée par la pandémie liée au Covid-19, cette mortalité a connu des faibles fluctuations aux alentours de 1020 tués. En 2023, la mortalité due aux accidents impliquant un véhicule seul a connu une hausse de 3,2% par rapport à 2022, soit 32 tués de plus.

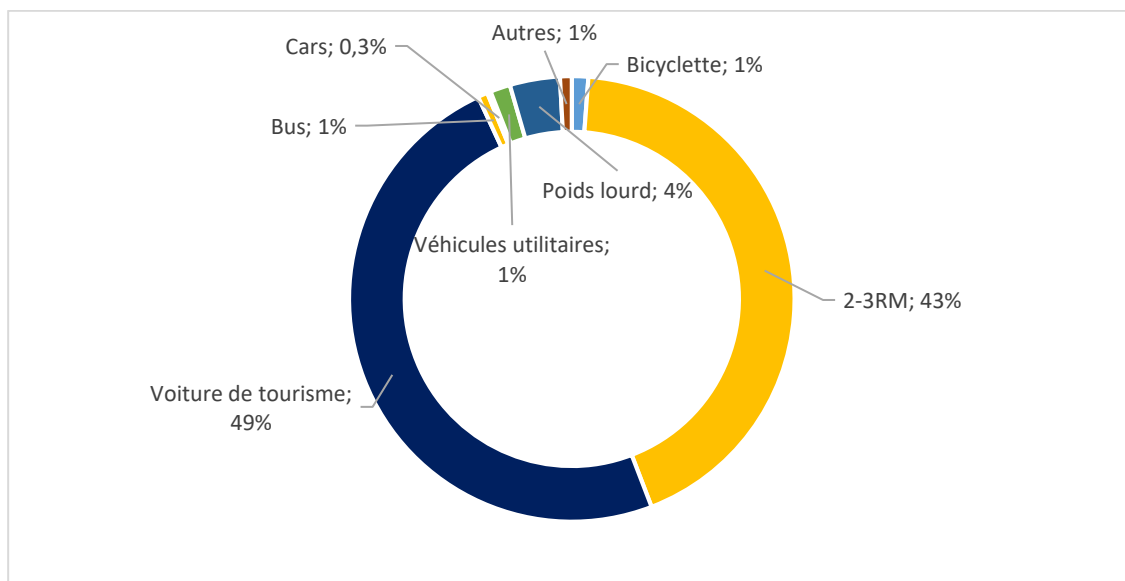
Évolution du nombre de tués dans les accidents impliquant un seul véhicule entre 2015 et 2023



1. Véhicules impliqués

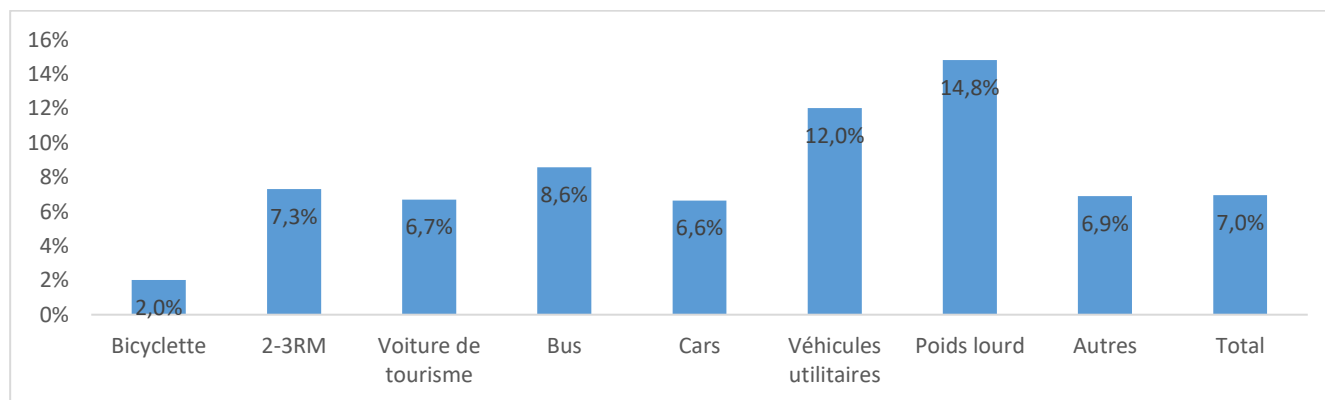
92% des véhicules impliqués dans des accidents sans tiers sont des véhicules de tourisme à hauteur de 49% et des véhicules à deux ou trois roues motorisés à hauteur de 43%.

Répartition des véhicules impliqués dans les accidents sans tiers selon le type de véhicule



Les véhicules utilitaires et les poids lourds, avec respectivement, 12% et 14,8% des véhicules impliqués de leurs catégories, sont ceux qui ont les taux d'implication les plus élevés dans les accidents sans tiers.

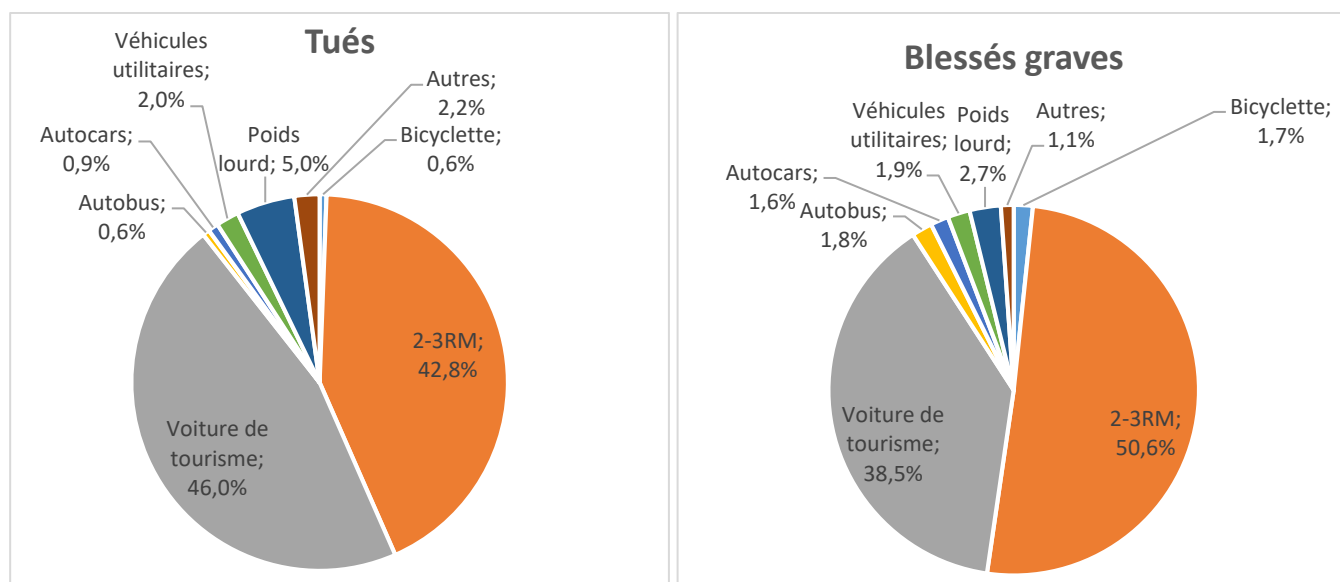
Parts des véhicules impliqués dans les accidents sans tiers par rapport aux véhicules impliqués de la catégorie



2. Usagers impliqués

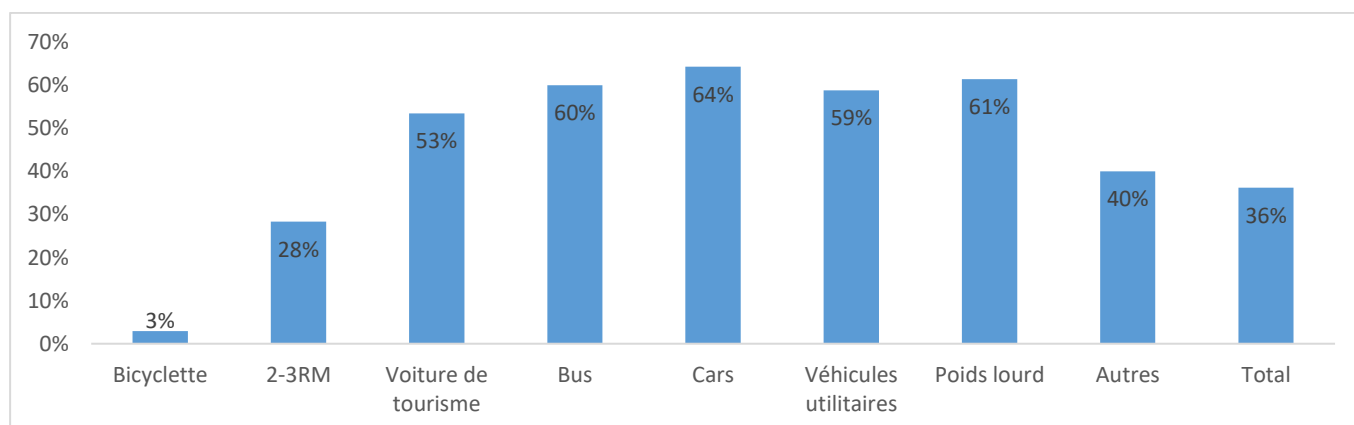
89% des tués et même proportion des blessés graves dans des accidents sans tiers sont des véhicules de tourisme et des véhicules à deux ou trois roues motorisés.

Répartition des tués et des blessés graves dans les accidents sans tiers selon le type de véhicule



Les autocars, les poids lourds, les bus et les véhicules utilitaires sont ceux qui présentent les taux de mortalité les plus élevés dans les accidents sans tiers, avec des proportions qui dépassent de plus de 60% le taux de mortalité dans les accidents sans tiers tous types de véhicules confondus.

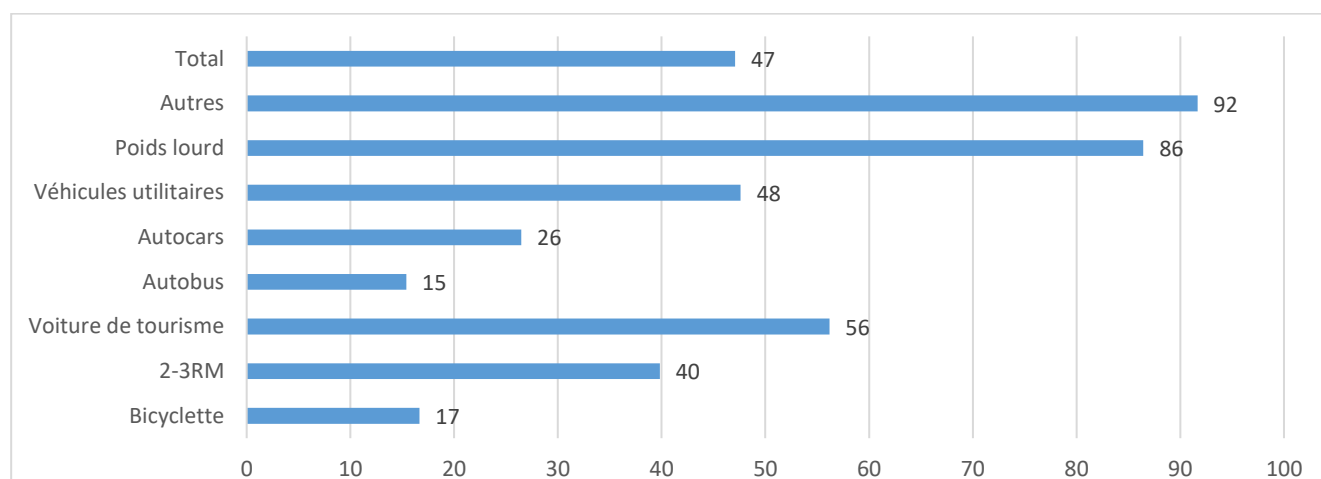
Parts de la mortalité dans les accidents sans tiers selon le type de véhicule



3. La gravité

Les accidents impliquant un véhicule seul sont généralement graves : ils sont mortels dans 6,3% des cas, contre 2,8% pour les accidents tous modes confondus. Les accidents impliquant un véhicule comptent 47 tués pour 100 blessés graves, contre 33 tués pour 100 blessés graves dans les accidents en général. Ce taux diffère selon le type de véhicule. Il est le plus élevé, et supérieur à la moyenne de 47 tués pour 100 blessés graves, pour les véhicules utilitaires, les voitures de tourisme, les poids lourds et la catégorie « Autres » notamment, les engins agricoles.

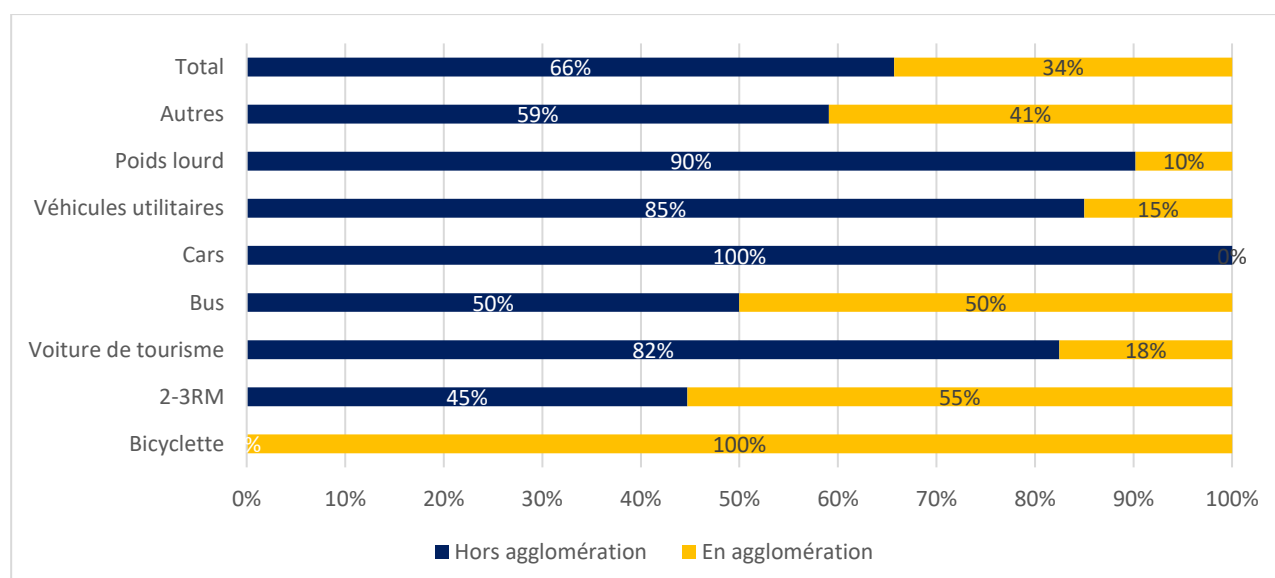
Taux de gravité des accidents avec véhicule seul selon le type de véhicule



4. Selon le milieu

La mortalité due aux accidents sans tiers est plus élevée en agglomération (66% des tués dans les collisions sans tiers) que hors agglomération (44% de cette mortalité). D'autres parts, la mortalité due accidents impliquant une bicyclette sans tiers est exclusivement urbaine alors que celle impliquant des autocars est exclusivement hors agglomération.

Répartition des tués dans les accidents avec véhicule seul selon le milieu

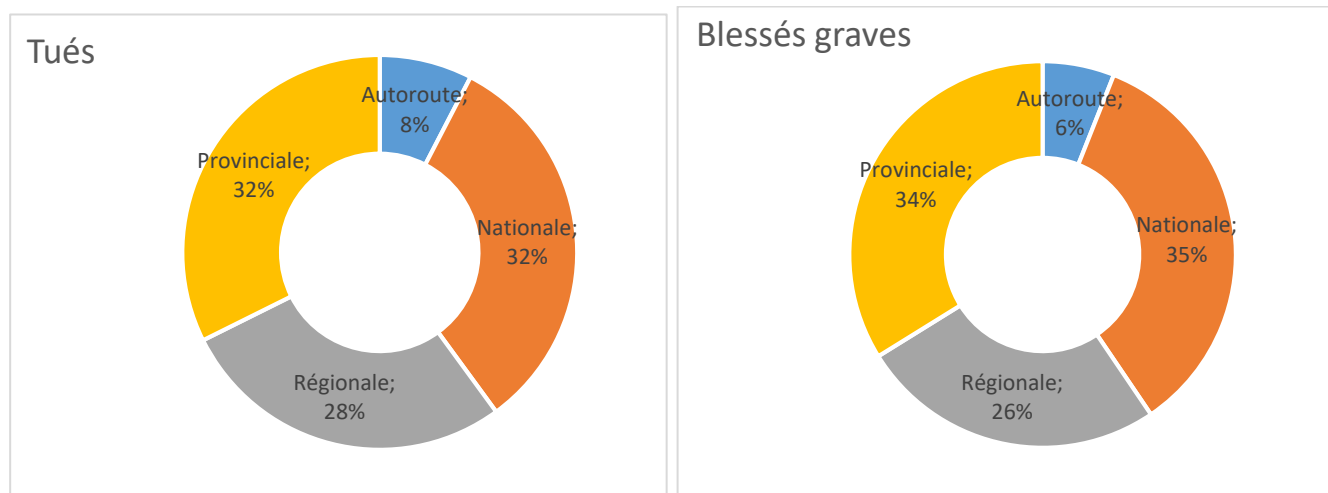


5. Selon le type de route

La gravité dans les accidents impliquant un véhicule seul est plus élevée sur les routes nationales et provinciales (65% des tués et 68% des BG). D'autres parts, les tués dans les accidents avec un véhicule

seul sont un peu plus fréquents sur le réseaux régionaux et provinciaux (respectivement, 28% et 29% des tués sur le réseau routier classé) que ceux sur les réseaux autoroutiers et nationaux (respectivement, 20% et 22% des tués sur le réseau routier classé).

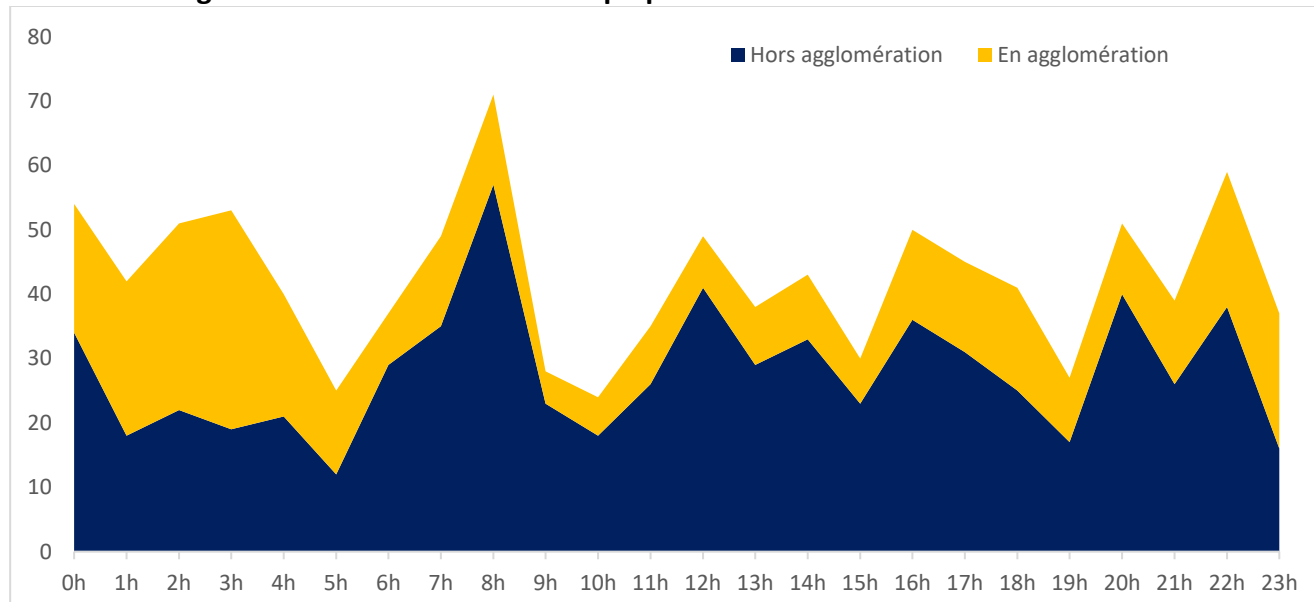
Répartition des tués et des blessés graves dans les accidents avec véhicule seul selon le type de réseau classé



6. Selon l'heure et le jour

66% des accidents impliquant un véhicule seul ont lieu de nuit, cette proportion est de 44% pour l'ensemble des accidents. On observe un pic du nombre de tués dans les accidents impliquant un véhicule seul aux alentours de 8h du matin, avec 71 tués.

Nombre d'utilisateurs tués dans les accidents impliquant un véhicule seul selon l'heure et le milieu



7. Alcool

Sur les 125 cas de décès dus à l'alcool, 39 personnes sont tuées dans un accident impliquant un véhicule seul dont le conducteur est alcoolisé : 22 conducteurs et 17 passagers.

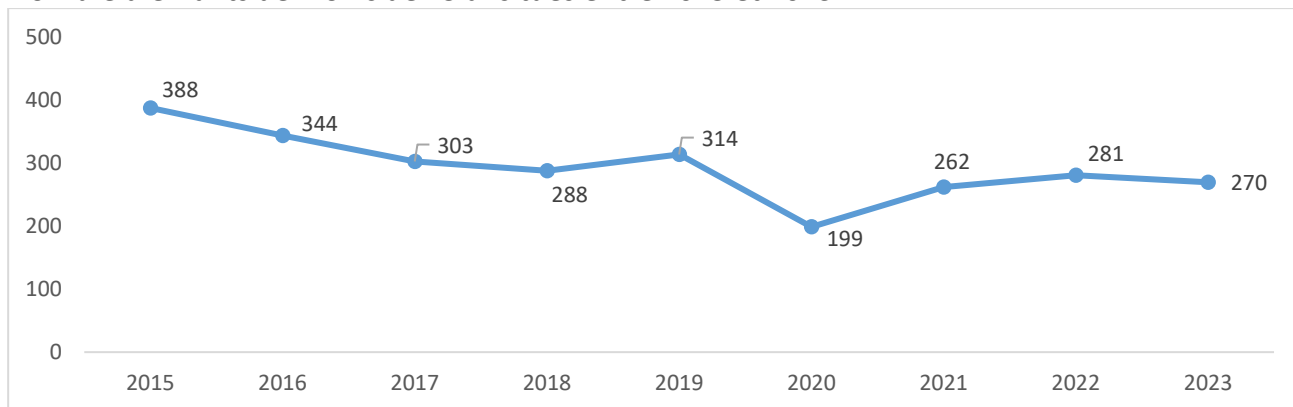
Les enfants de 0 à 14 ans

71% des enfants (0-14 ans) tués ou blessés graves sont des piétons, 16,4% sont des usagers de véhicule de tourisme et 8,5% sont des cyclistes.

En 2023, 13 457 accidents corporels ont impliqué un **enfant (0-14 ans)**, soit +10,9% des accidents. 270 enfants ont perdu la vie dans ces accidents, soit **7,1% de la mortalité routière**. Ce ratio est très inférieur aux 25% qu'ils représentent dans la population marocaine. Parmi les enfants décédés, 99 avaient entre 5 et 9 ans, 90 avaient entre 10 et 14 ans et 81 avaient moins de 5 ans.

Le nombre d'enfants tués a fortement varié entre 2015 et 2018, en passant de 388 enfants tués en 2015 à 288 tués en 2018, soit une baisse de -25,8%. Ce nombre a connu une augmentation de +9% en 2019 par rapport à 2018, pour atteindre 314 tués. Sans compter l'année 2020, marquée par la pandémie liée au Covid-19, la période 2021-2023 a connu des fluctuations du nombre d'enfants sans pour autant dépasser le niveau enregistré en 2018. En 2023, on dénombre 11 décès de moins chez les enfants âgés de 0 à 14 ans, soit une baisse de -3,9% par rapport à 2022.

Nombre d'enfants de moins de 15 ans tués entre 2015 et 2023

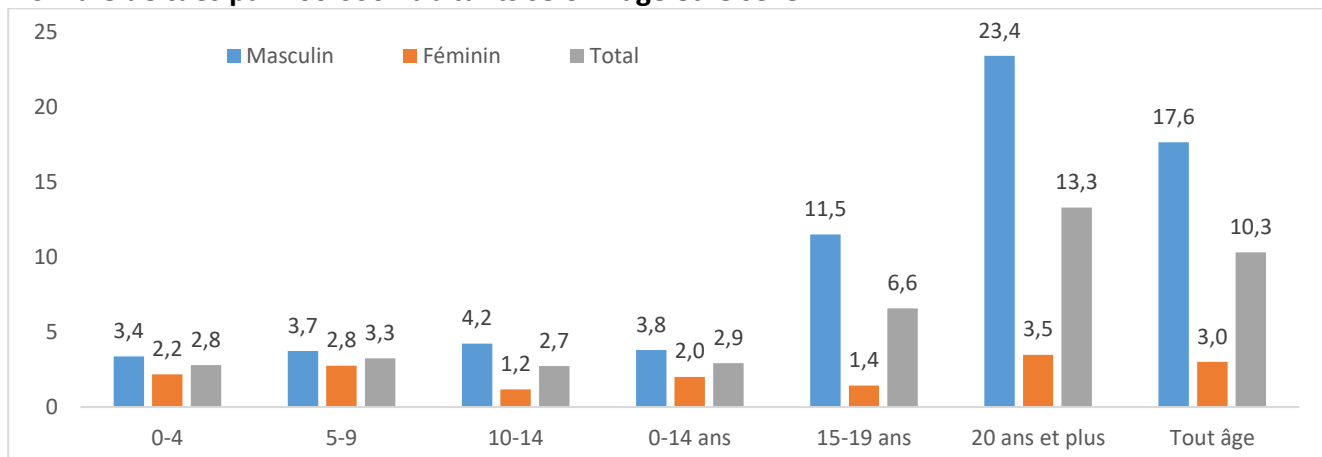


Le nombre de blessés graves chez les enfants de 0 à 14 ans est de 1 043 en 2023 (+3,7% par rapport à 2022), soit un ratio de 25,9 personnes tuées pour 100 blessés graves (ce ratio étant de 32,7 pour les accidents tout âge confondu).

1. Risque et gravité

On recense **2,9 décès pour 100.000 habitants pour les 0-14 ans contre 13,3 pour les adultes**. Le nombre de tués pour 100 blessés graves (26) est moins élevé que pour les adultes (35).

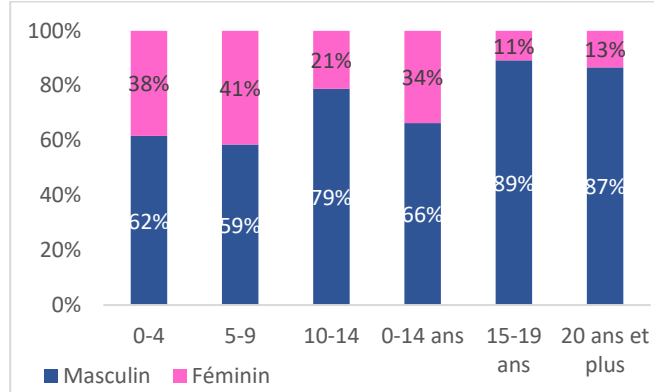
Nombre de tués par 100.000 habitants selon l'âge et le sexe



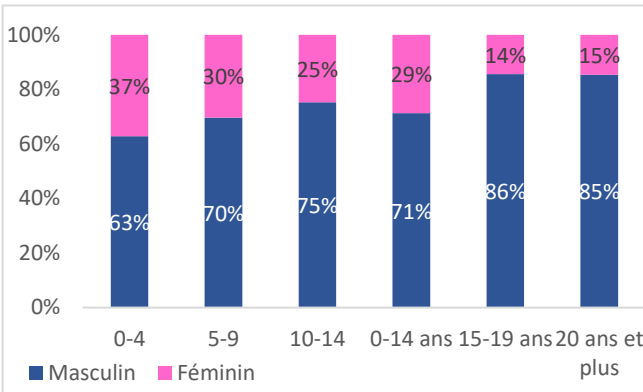
2. Selon le sexe

Les parts de **garçons** de 0-14 ans tués (66%) ou blessés graves (71%) sont moins élevées que pour les adultes (87% des tués et 85% des blessés graves).

Distribution des tués selon l'âge et le sexe



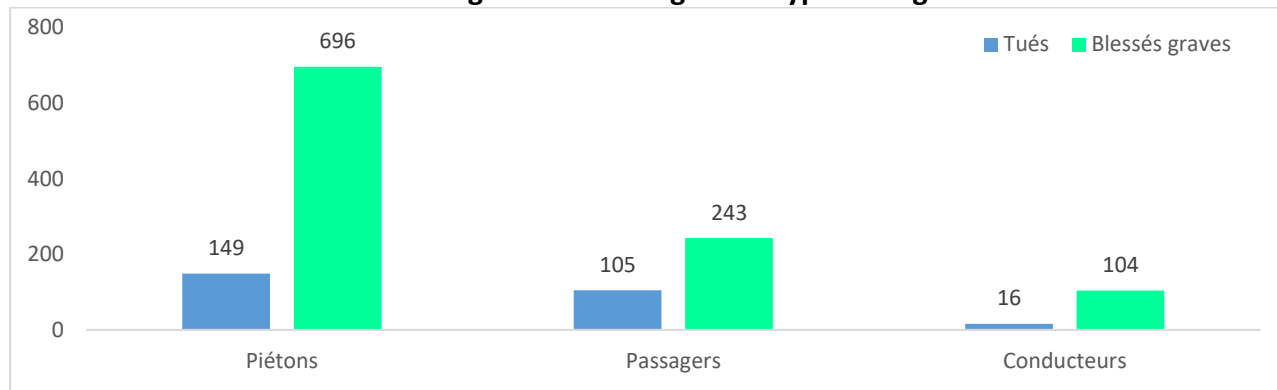
Distribution des blessés graves selon l'âge et le sexe



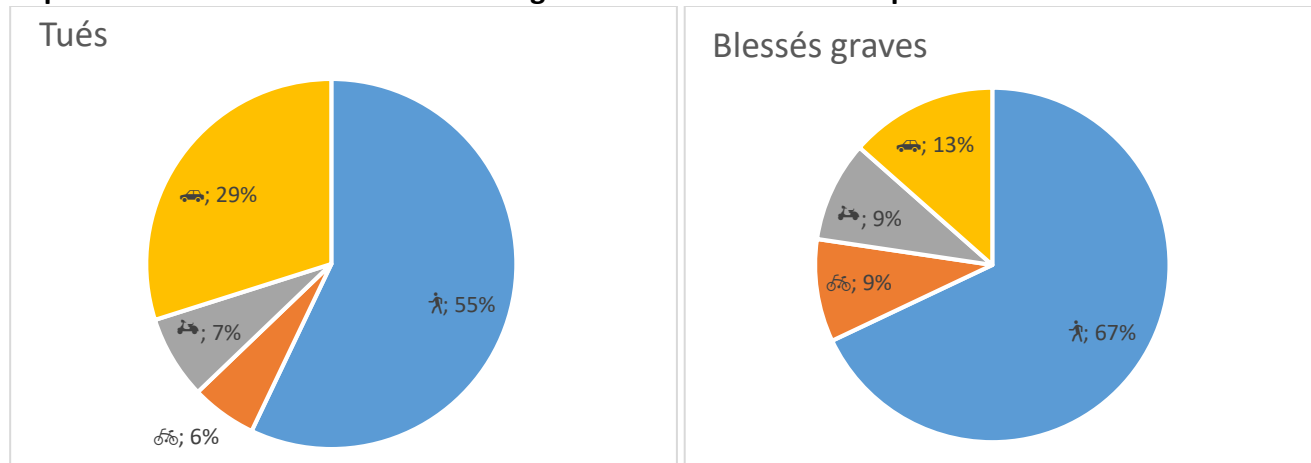
3. Selon le mode de déplacement

Parmi les 270 enfants tués, 16 conduisaient un véhicule, 105 étaient passagers et 149 étaient piétons. Parmi les 0-14 ans tués, 55% sont des piétons, 30% des usagers de véhicules de tourisme, 6% des cyclistes et 7% des usagers de deux-roues motorisés.

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



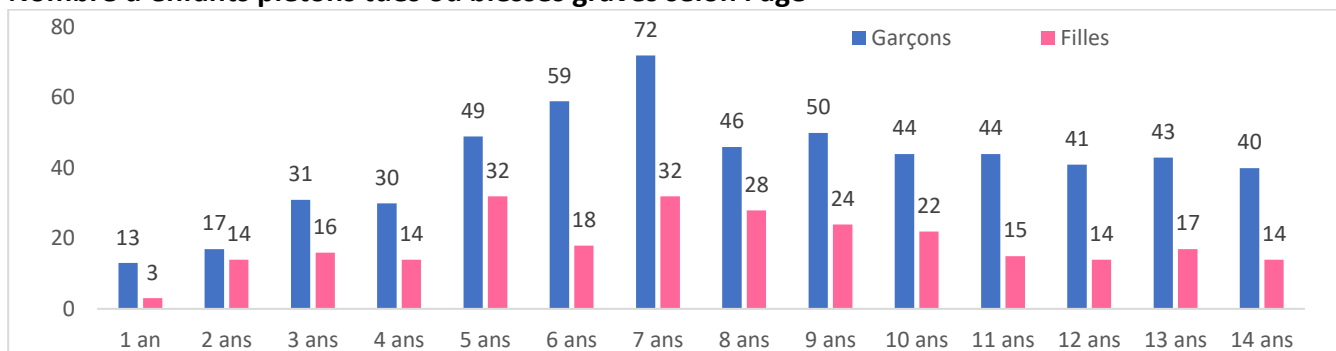
Répartition des enfants tués et blessés graves selon le mode de déplacement



4. Selon l'âge

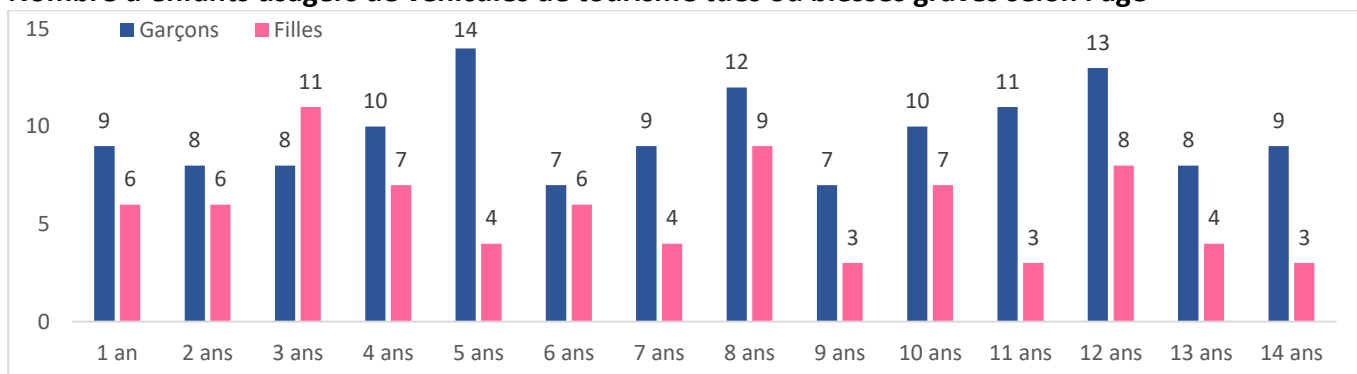
71% des 0-14 ans tués ou blessés graves sont des **piétons**. Ce taux est de 76% pour les enfants victimes graves âgés de 5-9 ans. Des pics sont présents à 7 ans chez les garçons et à 5 et 7 ans chez les filles.

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



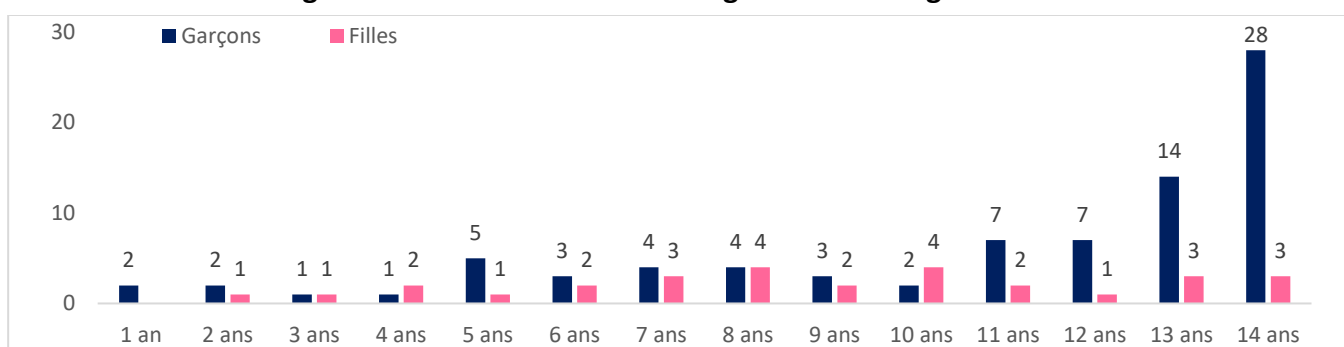
16,4% des enfants de 0-14 ans victimes graves sont des **usagers de véhicules de tourisme**. Ce taux est de 29,6% pour les enfants victimes graves âgés de 0-4 ans. Des pics sont observés à 5, 8 et 12 ans chez les garçons et à 3 ans chez les filles.

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



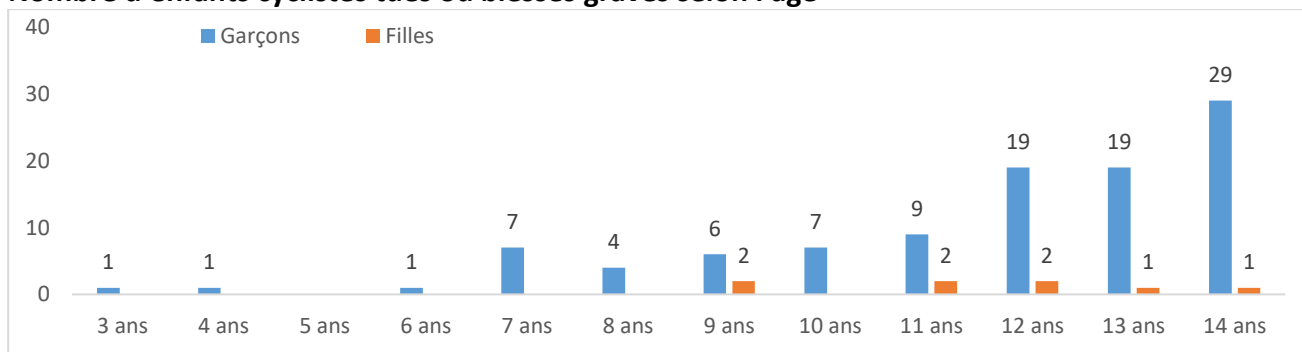
8,6% des enfants de 0-14 ans victimes graves sont des **usagers des 2-3RM**. Ce taux est de 12,8% pour les enfants victimes graves âgés de 10-14 ans. Des pics sont observés à 13 et 14 ans chez les garçons et à 8 et 10 ans chez les filles.

Nombre d'enfants usagers des 2-3RM tués ou blessés graves selon l'âge



8,5% des 0-14 ans victimes graves sont des **cyclistes**. Ce taux est de 16% pour les enfants victimes graves âgés de 10-14 ans. Des pics sont observés à 12 et 14 ans chez les garçons.

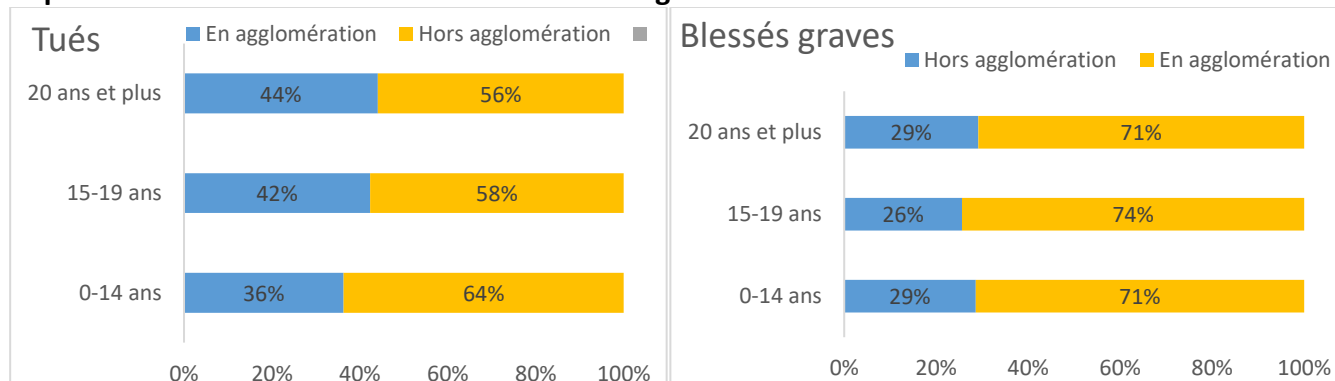
Nombre d'enfants cyclistes tués ou blessés graves selon l'âge



5. Selon le milieu

Parmi les 0-14 ans tués, 36% le sont en agglomération (44% pour les 20 ans et plus) et 64% le sont sur routes hors agglomération. Pour les blessés graves, 7 enfants sur dix (71%) sont dénombrés en agglomération (même proportion pour les adultes âgés de 20 ans et plus).

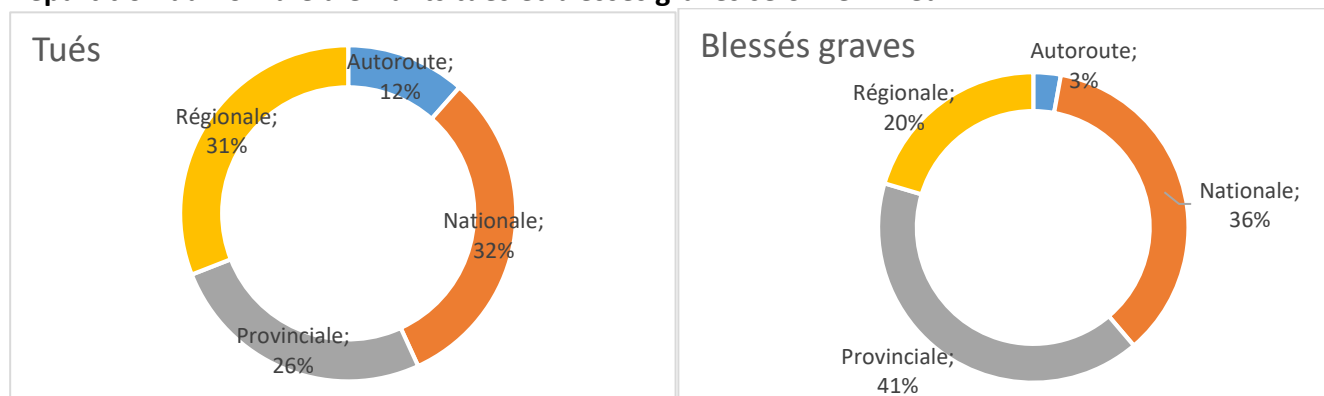
Répartition du nombre d'enfants tués et blessés graves selon le milieu



6. Selon le type de route

Selon le réseau routier classé, 32% des 0-14 ans tués, le sont en sur les routes nationales, 31% sur les routes régionales et 26% le sont sur les routes provinciales. Pour les blessés graves, 41% des 0-14 ans grièvement blessés, le sont en sur les routes provinciales, 36% sur les routes nationales et 20% le sont sur les routes régionales.

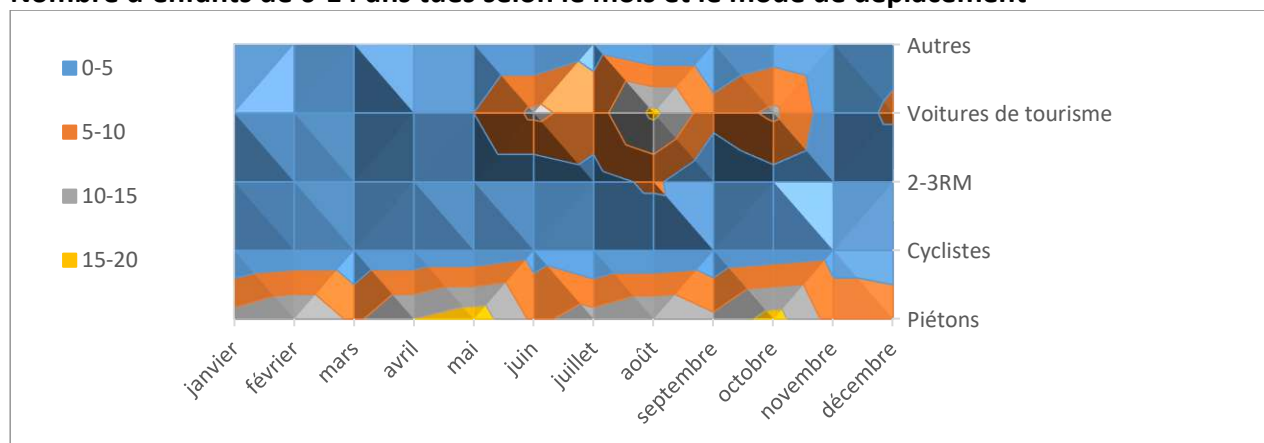
Répartition du nombre d'enfants tués et blessés graves selon le milieu



7. Selon la période

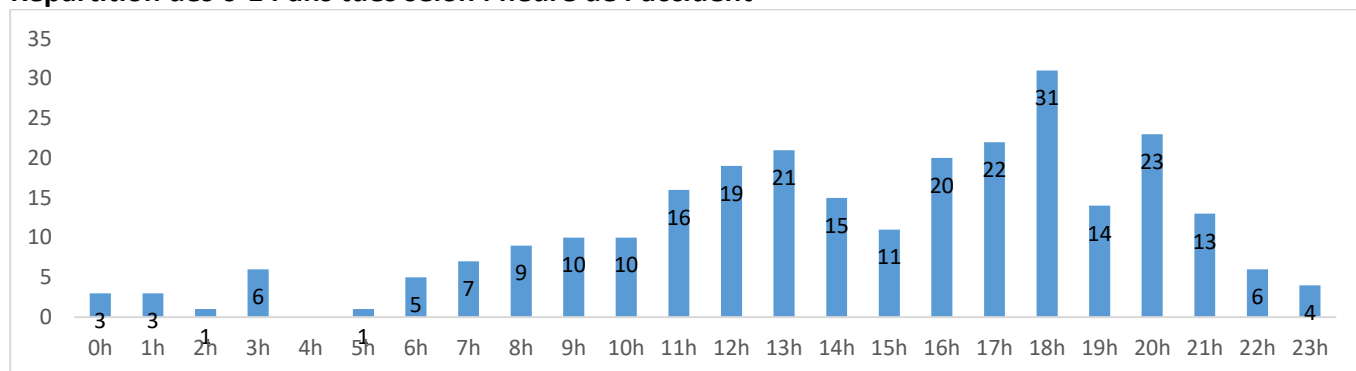
Août et octobre sont les mois les plus meurtriers pour les enfants de 0-14 ans (72 tués en 2023, soit 26,7% des décès constatés).

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



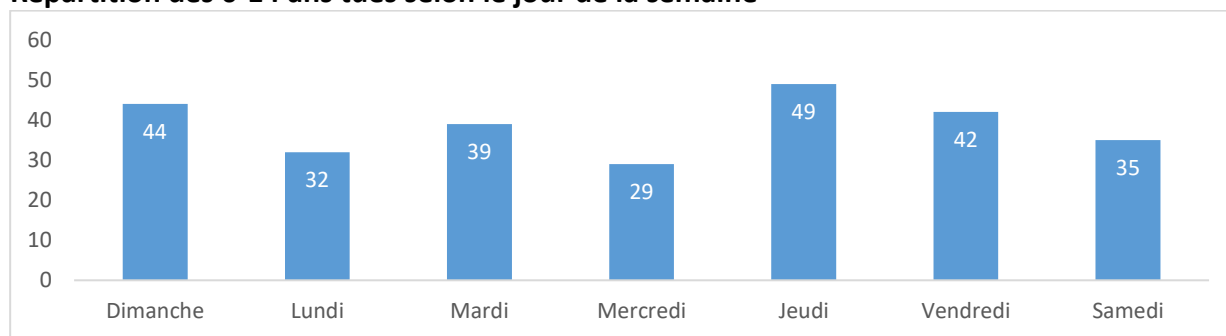
Au niveau de la répartition horaire, on observe des pics de la mortalité aux alentours de 13 heures, 17 heures, 18 heures et 20 heures.

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



Les jeudis sont les jours qui comptent le plus de personnes tuées âgées de 0-14 ans (49 tués) et les mercredis sont les jours qui en comptent le moins (29 tués).

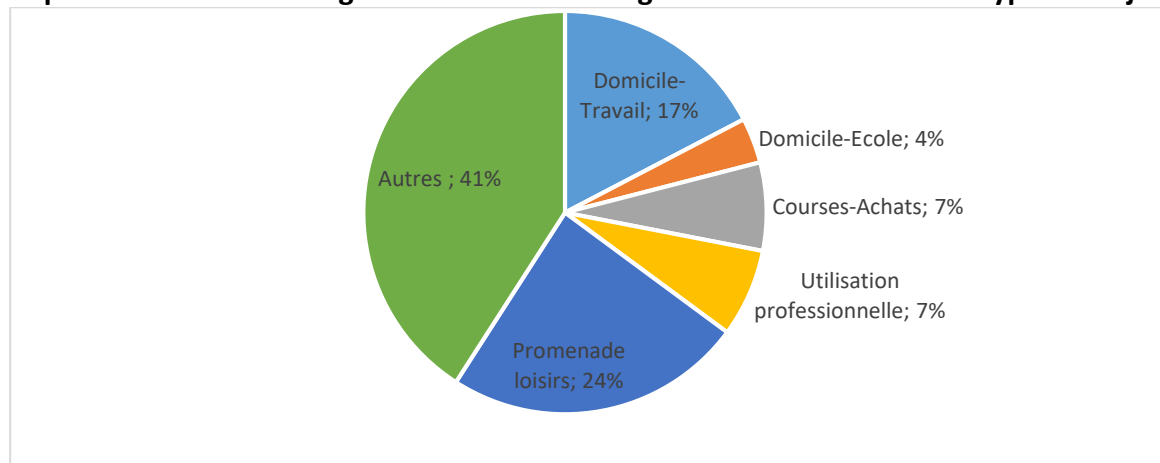
Répartition des 0-14 ans tués selon le jour de la semaine



8. Type de trajet effectué

74% des usagers de véhicules âgés de 0 à 14 ans victimes graves sont des passagers et 26% sont des conducteurs. Parmi ces victimes, 24% le sont lors d'un trajet promenade et loisirs, 17% lors d'un trajet domicile-travail, 7% lors d'un trajet pour des raisons professionnelles, 7% lors des déplacements pour faire des courses ou des achats et 4% lors d'un trajet domicile-école.

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



Les véhicules de transport professionnel

Près de 8 personnes tuées sur 10 dans des accidents impliquant un véhicules de transport professionnel ne sont pas des usagers de ces véhicules, parmi ceux-ci 78% sont des usagers vulnérables (piéton, cycliste, usager de deux-roues motorisé).

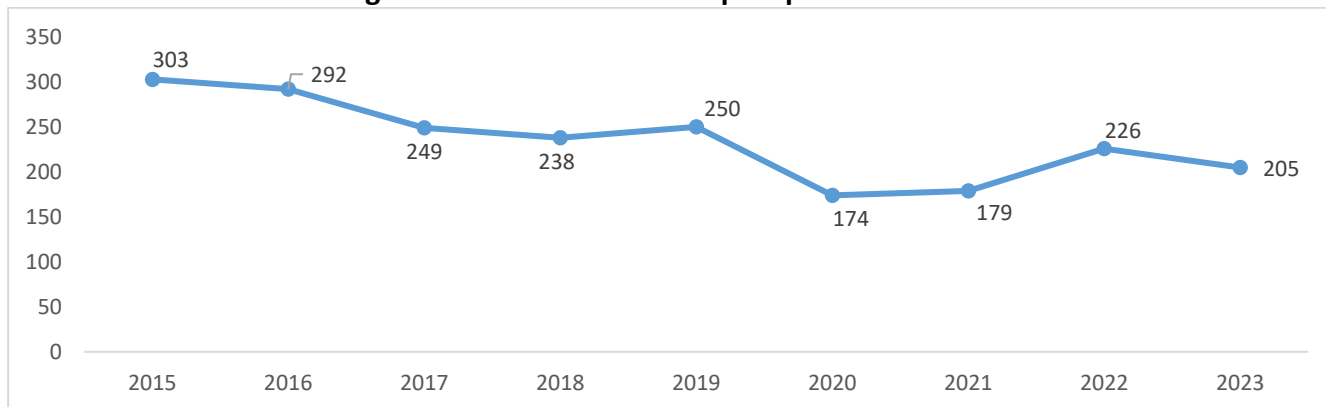
On entend par le transport professionnel, les véhicules destinés aux transport public de voyageurs (autobus, autocars et taxis (voiture de tourisme à usage de taxi)) et les véhicules de transport public de marchandises (véhicules utilitaires et poids lourds).

En 2023, on compte 16 647 accidents de la route impliquant un véhicule de transport professionnel. 864 personnes ont été tuées dans ces accidents, soit 22,6% de la mortalité routière, dont 659 personnes qui n'étaient pas usagers de ces véhicules.

Le nombre de blessés graves dans les accidents impliquant un véhicule de transport professionnel est de 1 559 en 2023, soit 13,3% de l'ensemble des blessés graves. Parmi eux, 1 115 n'étaient pas des usagers des véhicules de transport professionnel.

Globalement, la tendance de la mortalité des usagers de véhicules de transport professionnel est bassière sur la période 2015-2023. Avec 205 usagers tués en 2023, la mortalité au sein de cette catégorie d'usagers a enregistré une baisse importante de l'ordre de -32,3% par rapport à l'année 2015.

Évolution du nombre d'usagers des véhicules de transport professionnel tués entre 2015 et 2023



1. La gravité

Les accidents impliquant un véhicule de transport professionnel sont généralement graves : ils sont mortels dans 4,5% des cas, contre 2,8% pour les accidents tous modes confondus. Les accidents impliquant un véhicule de transport professionnel comptent 55 tués pour 100 blessés graves, contre 33 tués pour 100 blessés graves dans les accidents en général.

2. Exposition au risque

Les véhicules de transport professionnel représentent 8,3% des véhicules impliqués dans les accidents corporels alors qu'ils constituent environ 17% du parc automobile immatriculé (y compris les cyclomoteurs).

3. Usagers externes impliqués

659 usagers tués dans les accidents impliquant un véhicule de transport professionnel ne sont pas des usagers de ces véhicules. Parmi ceux-ci :

- 21% sont des usagers de véhicules de tourisme (non compris les taxis) ;
- 78% sont des usagers vulnérables (240 piétons, 232 usagers de 2-3RM et 42 cyclistes).

4. Usagers des véhicules de transport professionnel

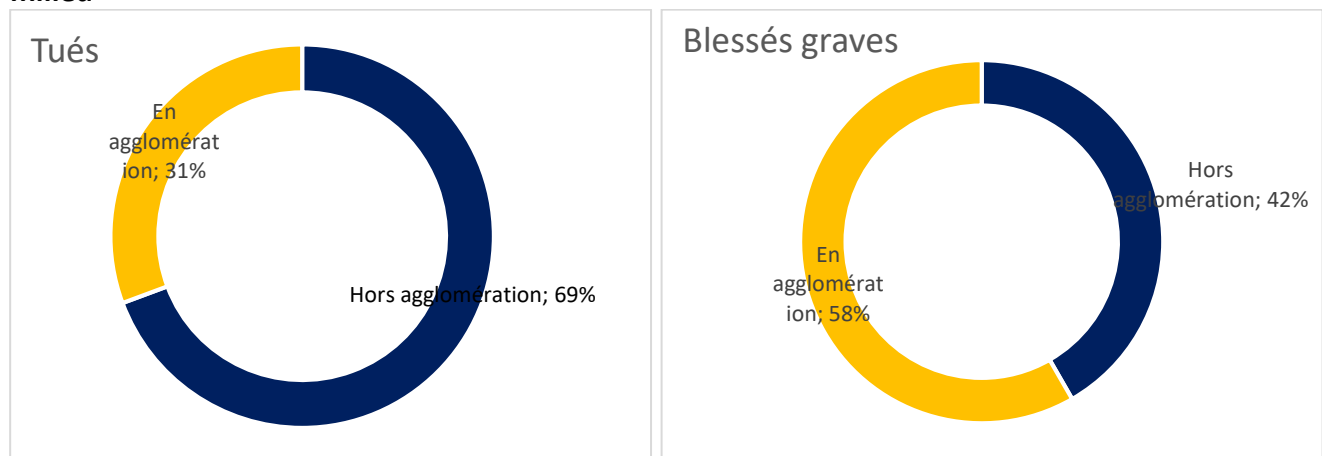
Sur les 205 usagers des véhicules de transport professionnel tués en 2023 :

- 64 sont des usagers des taxis ;
- 10 des usagers des autobus ;
- 14 des usagers des autocars ;
- 34 usagers des véhicules utilitaires ;
- 83 usagers des poids lourds.

5. Selon le milieu

Les tués dans les accidents impliquant un véhicule de transport professionnel sont beaucoup moins fréquents en agglomération (19% des tués et 12% des BG) que hors agglomération (25% des tués et 17% des BG).

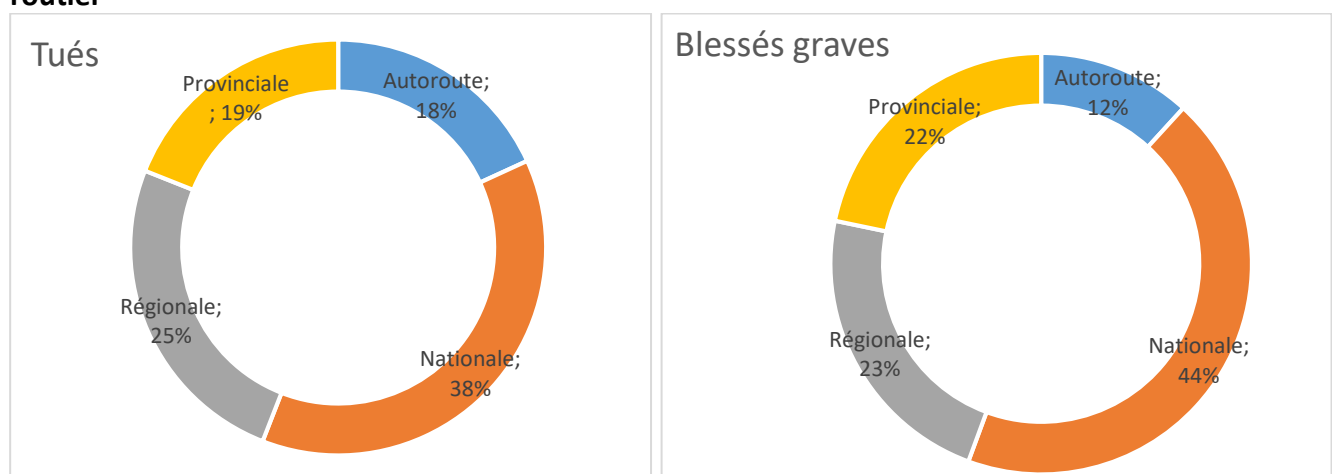
Répartition des tués et blessés graves usagers des véhicules de transport professionnel selon le milieu



6. Selon le type de route

La gravité dans les accidents impliquant un un véhicule de transport professionnel est plus élevée sur les routes nationales (38% des tués et 44% des BG sur le réseau routier classé) que celle sur les autres types de réseaux routiers classés.

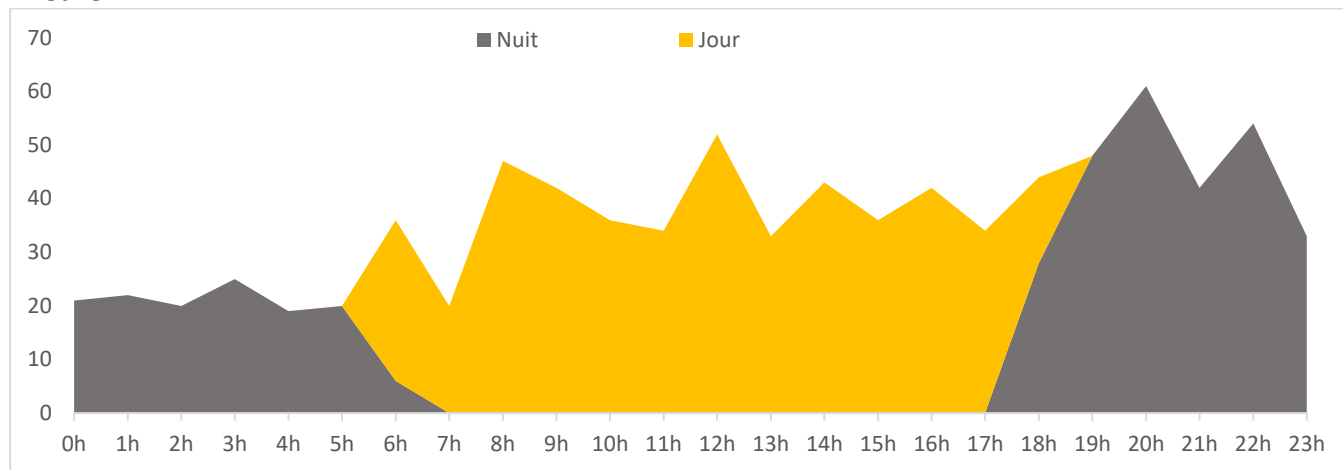
Répartition des tués et blessés graves usagers du transport professionnel selon le type du réseau routier



7. Selon l'heure et le jour

54% des tués dans les accidents impliquant un véhicule de transport professionnel le sont de jour, cette proportion est de 48% pour l'ensemble des tués. On observe trois pics du nombre de tués dans les accidents impliquant un véhicule de transport professionnel: aux environs de 12h, de 20h et de 22h.

Nombre d'usagers tués dans les accidents impliquant des véhicules de transport professionnel selon l'heure



Analyses thématiques

Les cyclistes

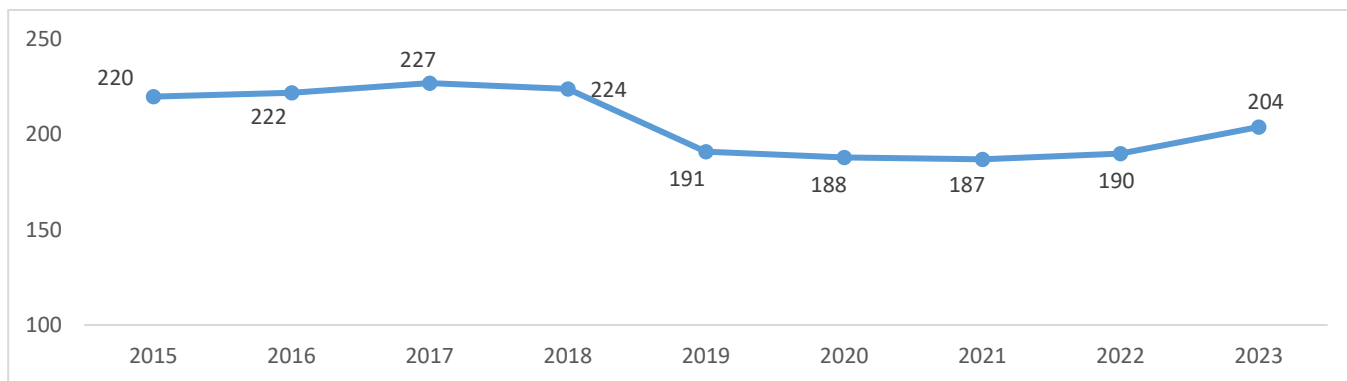
30% des cyclistes tués en 2023 ont 65 ans ou plus et 17,6% ont entre 55 et 64 ans. 41% des cyclistes tués ou blessés graves étaient sur un trajet Domicile-Travail.

En 2023, 204 cyclistes ont été tués dans 8 148 accidents de la route, en hausse de +7,4% par rapport à 2022 (14 cyclistes tués de plus). Les cyclistes représentent 5,3% de la mortalité routière. Depuis 2015, le nombre de cycliste tués a baissé de -7,3%, soit une diminution de -0,9% en moyenne par an.

Entre 2015 et 2018, le nombre de cyclistes tués sur la route fluctue autour de 220 personnes tuées, avec une évolution moyenne annuelle de +0,6%, alors que dans le même temps le nombre des 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. Puis, le nombre de cyclistes tués a diminué pour se stabiliser autour de 190 tués entre 2019 et 2022, avant d'enregistrer une hausse en 2023 et atteindre 204 tués.

En 2023, on compte 551 cyclistes blessés graves, soit un taux de gravité de 37 tués pour 100 blessés graves.

Evolution des nombres de cyclistes tués entre 2015 et 2023

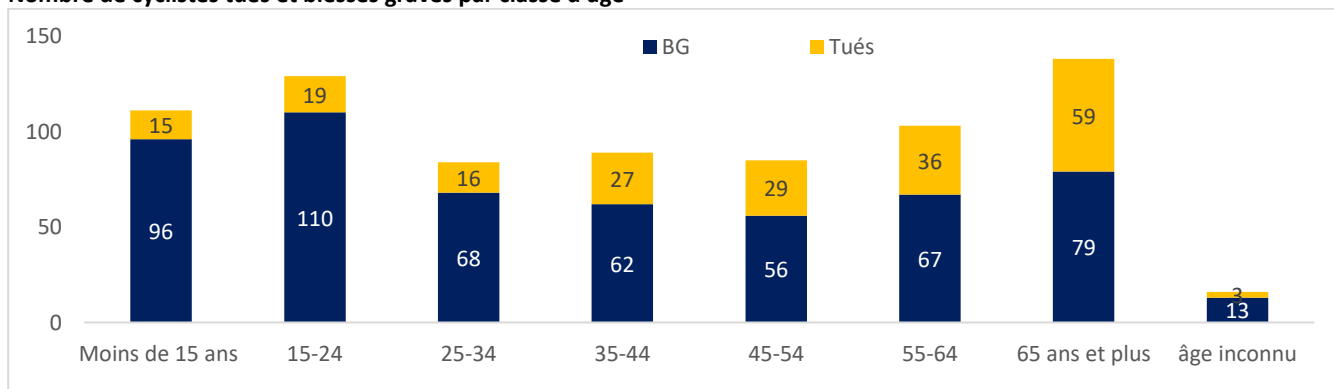


1. Selon l'âge

En 2023, le **risque** cycliste concerne majoritairement les **personnes les plus âgées** : le nombre de cyclistes tués par 100 milles habitants est plus élevé pour **la tranche 65 ans et plus** et s'établit à 19,4 alors qu'il est de 5,5 pour les cyclistes, tous âges confondus.

Ainsi au cours de l'année 2023, la classe d'âge **65 ans et plus** (8,2% de la population) **représente 30% de la mortalité cycliste**, alors que sa part dans la mortalité générale est de 14,1%. Les 55-64 ans (9,2% de la population) constituent quant à eux **17,6% de la mortalité cycliste**, leur part dans la mortalité générale étant de 11,4%.

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

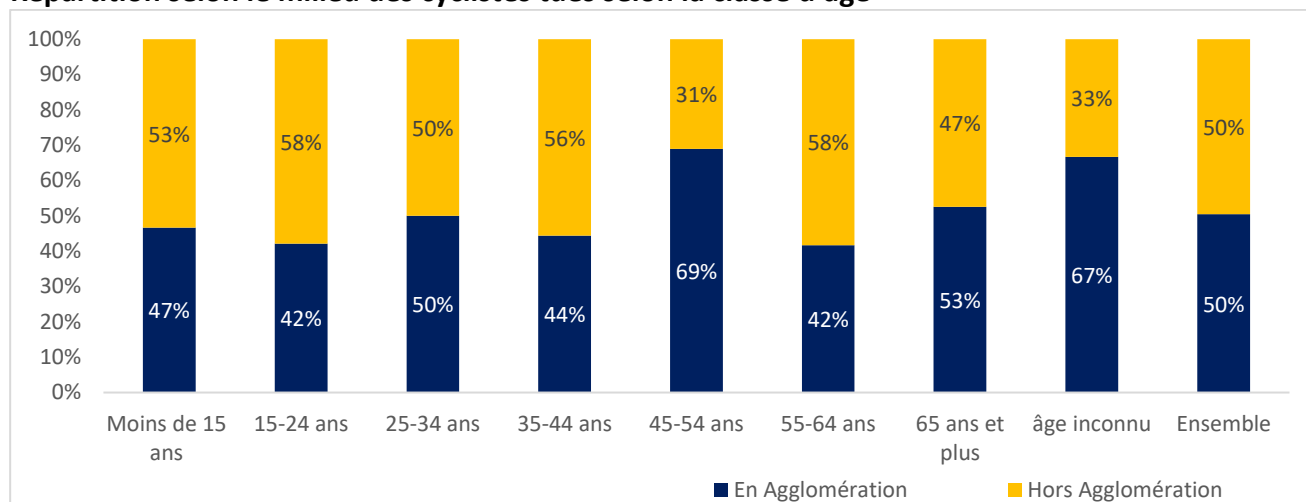


2. Selon le milieu

Les agglomérations concentrent 82% des accidents des cyclistes, 50% de leur mortalité et 79% des blessés graves. La gravité hors agglomération (89 cyclistes tués pour 100 cyclistes blessés graves) est 3,8 fois plus élevée que celle en agglomération (24 cyclistes tués pour 100 cyclistes blessés graves).

Selon la tranche d'âge, la part de la mortalité hors agglomération est la plus élevée pour la tranche d'âge 55-64 ans : 58% des cyclistes de 55-64 ans tués le sont hors agglomération. Pour les blessés graves, cette part est la plus élevée pour la tranche d'âge 45-54 ans, avec 86% des blessés graves parmi cette tranche d'âge le sont en agglomération.

Répartition selon le milieu des cyclistes tués selon la classe d'âge

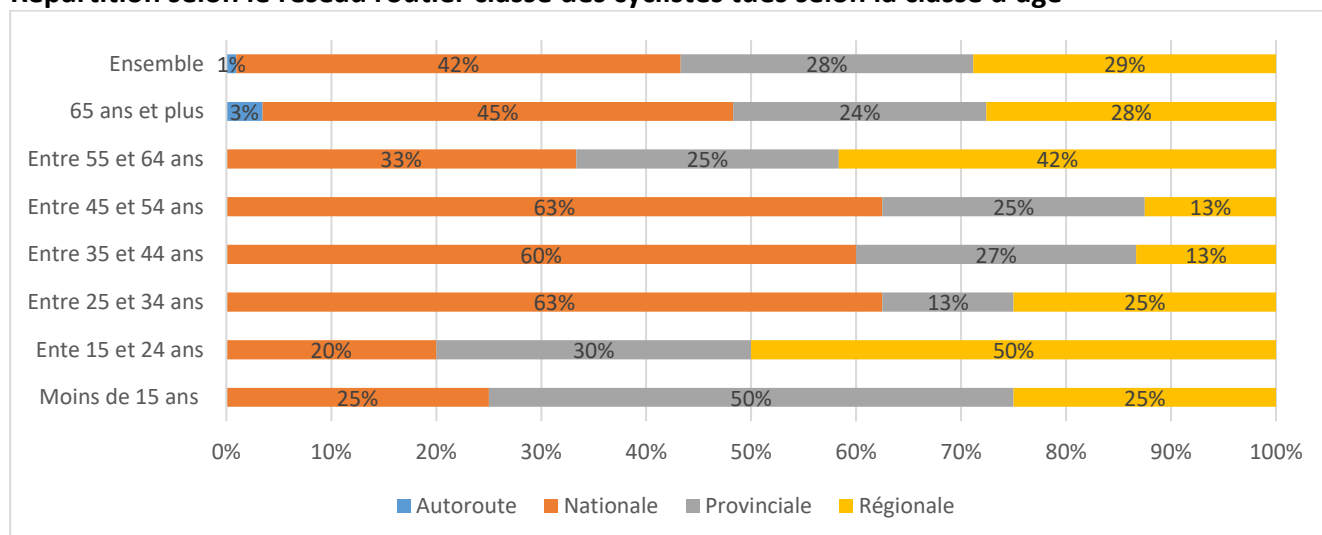


3. Selon le type de route

Les routes nationales représentent 42% de mortalité des cyclistes sur le réseau routier classé, suivies par les routes régionales avec 29% et les routes provinciales avec 28% des cyclistes tués sur le réseau routier classé. La gravité des accidents avec les cyclistes est de 105 sur ce réseau. Elle est la moins élevée sur les routes nationales (94 cyclistes tués pour 100 cyclistes blessés graves) et la plus élevée sur les routes régionales (130 cyclistes tués pour 100 cyclistes blessés graves).

Selon la tranche d'âge, la part de la mortalité sur le réseau classé est la plus élevée pour la tranche d'âge 25-54 ans sur les routes nationales. En effet, 61% des cyclistes tués de 25-54 ans sur le réseau routier classé le sont sur les routes nationales.

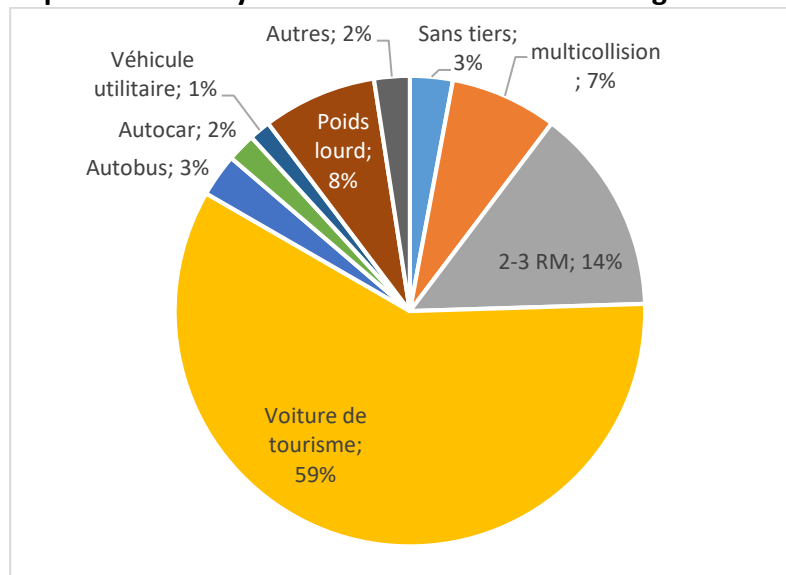
Répartition selon le réseau routier classé des cyclistes tués selon la classe d'âge



4. Selon les tiers antagonistes

En 2023, **59% des cyclistes tués le sont dans un accident contre un véhicule de tourisme**, 14% contre des deux-roues motorisés, 8% contre des poids lourds, 7% en multi-collision, 5% contre les bus et autocars, 3% dans un accident sans tiers, 1% contre un véhicule utilitaire et 2% contre un autre véhicule (engin TP, charrette,...).

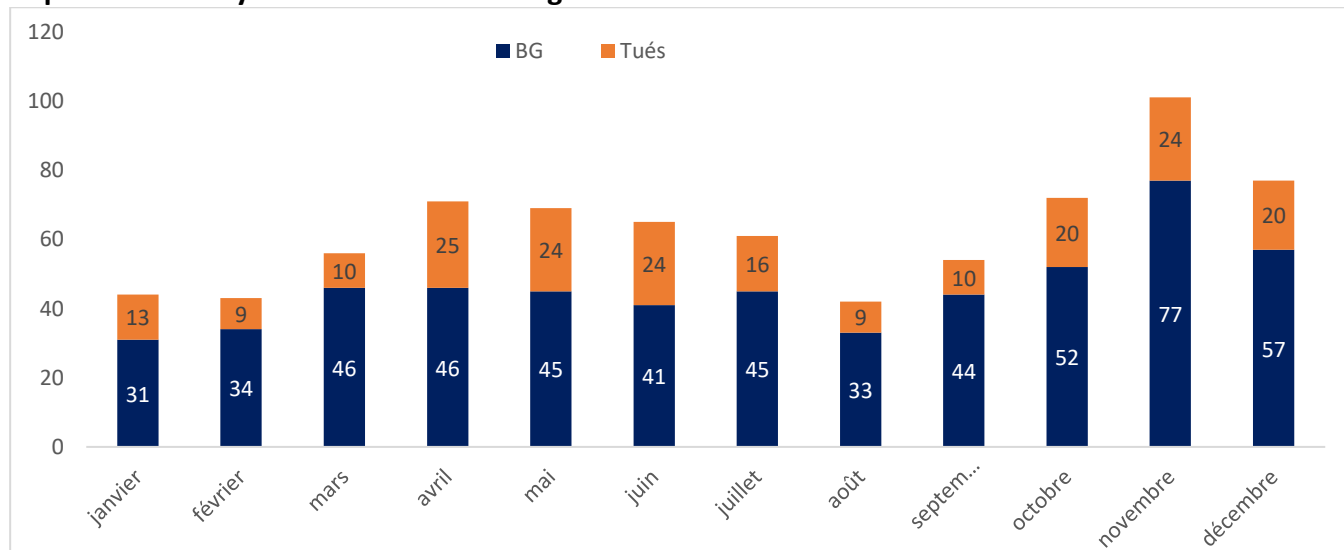
Répartition des cyclistes tués selon les tiers antagonistes



5. Selon la temporalité

Le nombre de cyclistes tués est plus élevé en avril, mai, juin et novembre mais moins élevé en février, mars, août et septembre. Cependant, le nombre de blessés graves le plus élevé a été enregistré en novembre, octobre et décembre. La part des cyclistes tués ou blessés graves de nuit est de 44%.

Répartition des cyclistes tués ou blessés graves selon le mois

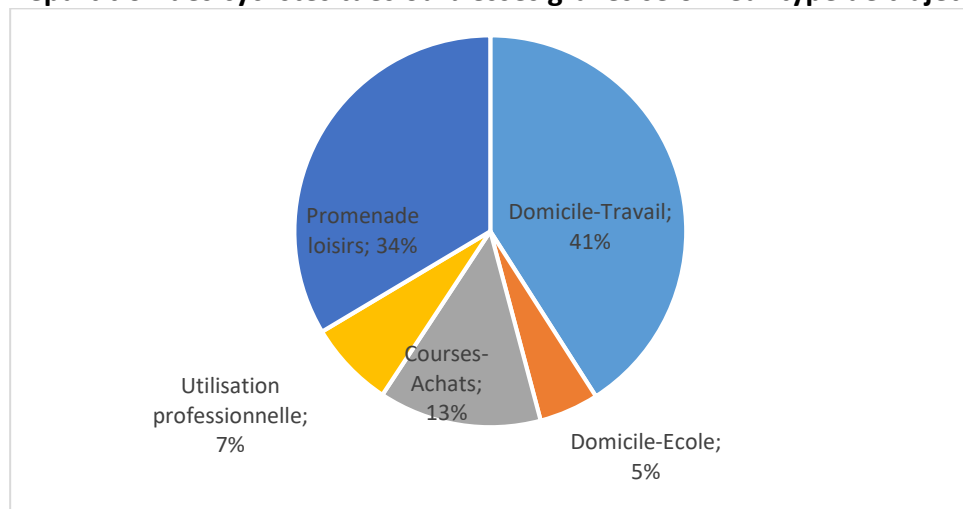


1. Type de trajet

En 2023, pour au moins les cas spécifiés (59% 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 34% des cas et celles qui se déplacent pour faire des courses dans 13% des cas.

Pris globalement, en tenant compte des non spécifiés, 24% des cyclistes tués ou blessés graves effectuaient un trajet Domicile/Travail et 20% effectuaient un trajet Promenade/Loisir.

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



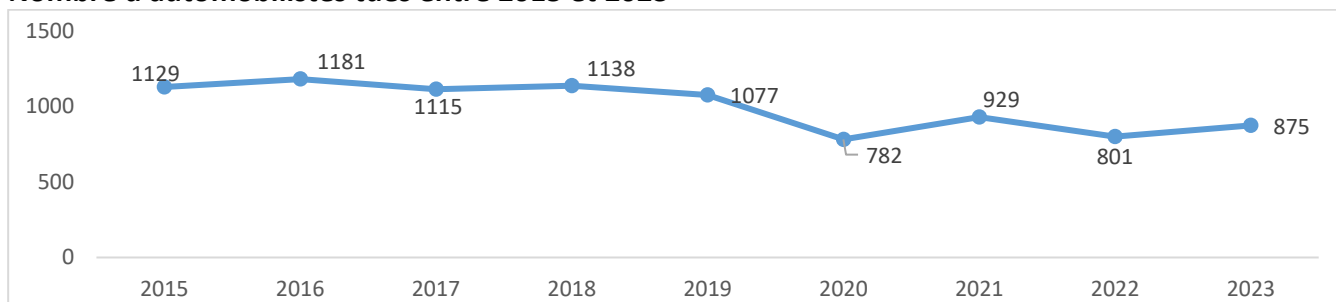
Les usagers de véhicule de tourisme

Près de deux tiers (60,1%) de la mortalité routière impliquent un automobiliste (tué ou non). Les usagers de 25-34 ans représentent 22,7% de la mortalité des automobilistes. 53,5% des automobilistes tués le sont dans un accident sans tiers.

En 2023, 875 automobilistes ont été tués dans 90 341 accidents de la circulation (22,9% de la mortalité routière). Leur mortalité a augmenté de +9,24% par rapport à 2022. Ces accidents ont produit également 1 989 blessés graves, soit un taux de gravité égal à 44 tués pour 100 blessés graves, ce ratio étant de 33 pour l'ensemble des usagers.

Le nombre d'automobilistes tués a peu varié entre 2015 et 2018, en se situant aux alentours de 1 130 tués par an. Ce nombre a connu une baisse de -5,4% en 2019 par rapport à 2018, pour descendre en-dessous de 1 100 tués. Sans compter l'année 2020, marquée par la pandémie liée au Covid-19, cette tendance à la baisse sera confirmée en 2021, puis en 2022 où le nombre d'automobilistes tués a régressé jusqu'à 801 tués, avant d'augmenter en 2023 (875 tués), mais sans pour autant dépasser les 900 tués.

Nombre d'automobilistes tués entre 2015 et 2023



1. Exposition au risque

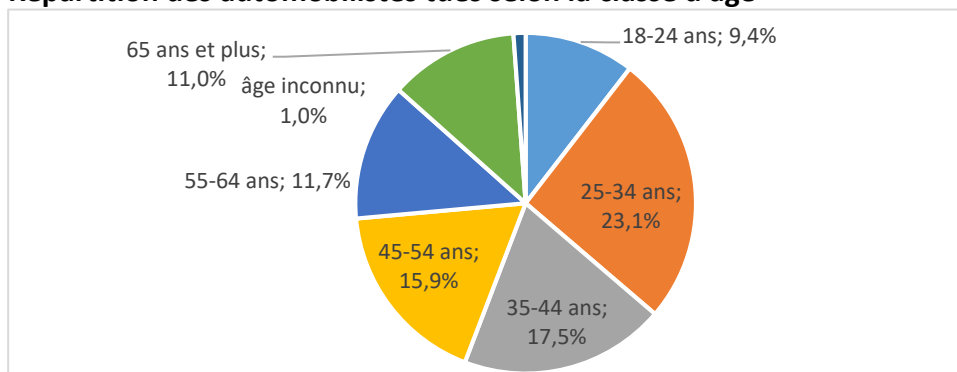
En 2023, le parc des véhicules de tourisme s'établit à 2.965.738 véhicules, soit 44% du parc automobile national (y compris les cyclomoteurs), en progression de +5,8% par rapport à l'année 2022. D'un autre côté, 50,6% des véhicules impliqués dans les accidents corporels de la route sont des véhicules de tourisme.

2. Selon l'âge

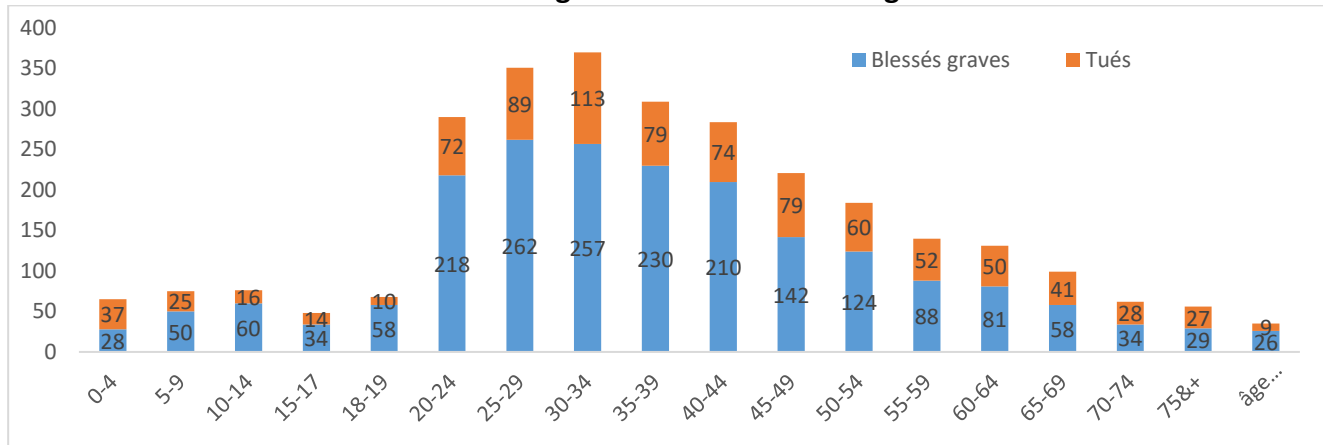
Avec 202 personnes tuées (nombre en augmentation de +18,8% par rapport à 2022), les **25-34 ans** représentent **23,1% des automobilistes tués** alors qu'ils constituent 15,8% de la population.

De même et avec 153 tués, les automobilistes âgés de **35-44 ans** représentent **17,5% de la mortalité automobiliste** pour 14,1% de la population.

Répartition des automobilistes tués selon la classe d'âge



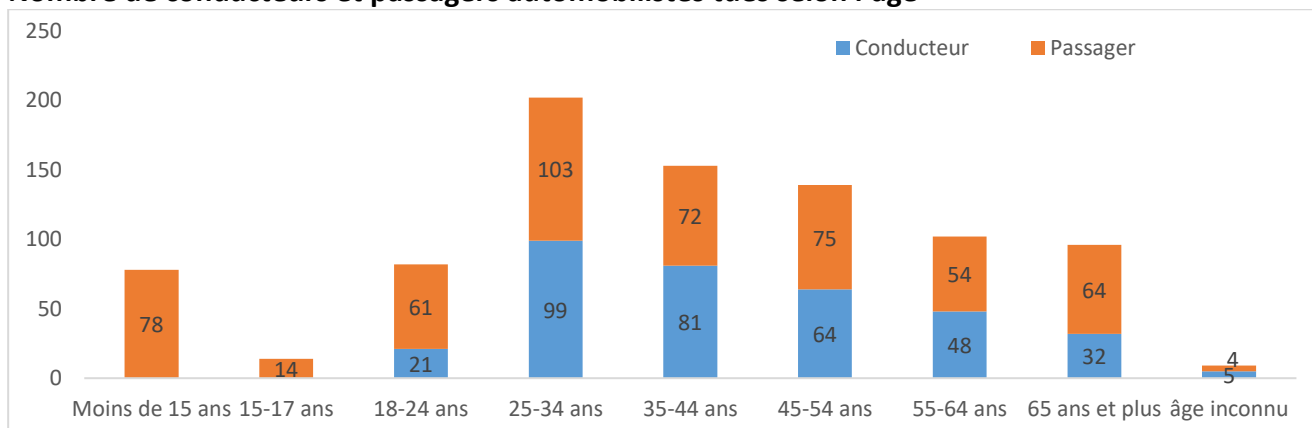
Nombre d'automobilistes tués et blessés graves selon la classe d'âge



3. Usagers impliqués

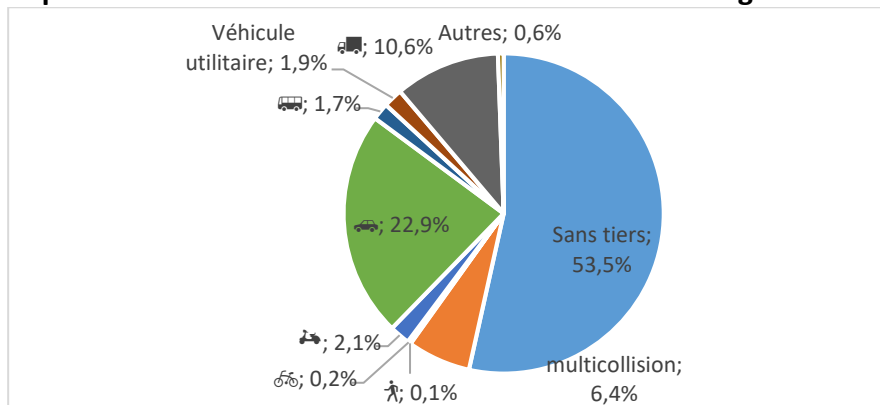
Parmi les 875 automobilistes tués, on compte 350 conducteurs (soit 40% de la mortalité automobiliste) et 525 passagers, dont 19,6% ont entre 25 et 34 ans. La hausse de la mortalité des automobilistes est imputée exclusivement aux passagers puisque les conducteurs ont enregistré une baisse (-2,2% pour les conducteurs contre +18,5% pour les passagers). La mortalité des conducteurs a diminué pour toutes les classes d'âge sauf pour les 25-34 (+12,5%) ans et les 45-54 ans (+8,5%). Pour les jeunes de 15-24 ans, la mortalité a connu une forte baisse de -43,2% pour les conducteurs et de -3,8% pour les passagers. S'agissant des automobilistes de 65 ans et plus, la mortalité a connu une baisse de -11,1% (4 tués de moins) chez les conducteurs contre une hausse de +20,8% (11 tués de plus) chez les passagers.

Nombre de conducteurs et passagers automobilistes tués selon l'âge



468 automobilistes ont été tués dans les accidents sans tiers, soit 53,5% de la mortalité des accidents impliquant cette catégorie d'usagers et 12,3% de la mortalité routière totale. 22,9% ont été tués dans des accidents impliquant un autre véhicule de tourisme, 10,6% dans des accidents impliquant un poids lourd et 6,4% dans des accidents avec des multi-collisions.

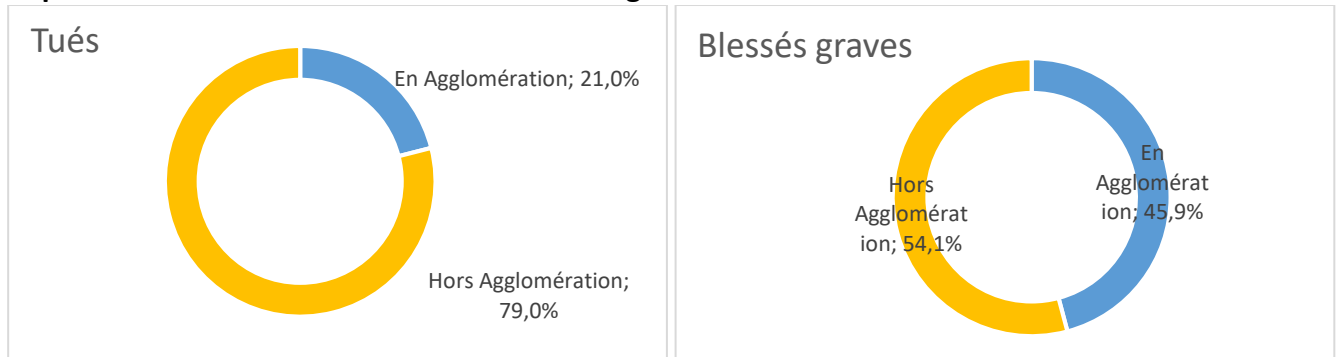
Répartition des automobilistes tués selon les tiers antagonistes



4. Selon le milieu

Avec 184 décès en 2023, soit 21% de l'ensemble des automobilistes tués, la mortalité des automobilistes en agglomération a diminué de -14,4% par rapport à 2022. Hors agglomération, 691 automobilistes ont été tués en 2023, soit 79% de la mortalité totale des automobilistes, en augmentation de +17,9% par rapport à l'année 2022.

Répartition des automobilistes tués et blessés graves selon le milieu

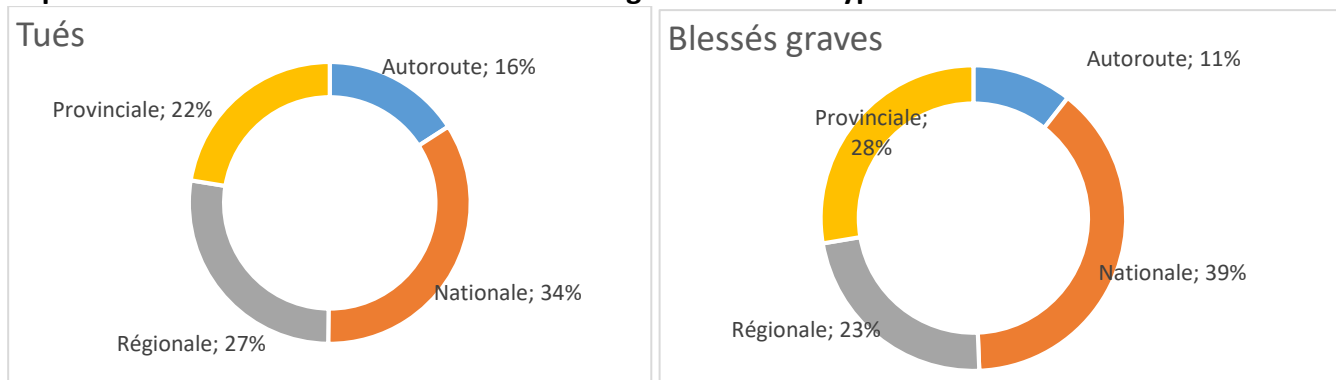


5. Selon le type de route

Sur les autoroutes, on dénombre 90 automobilistes tués, soit 10,3% de l'ensemble des automobilistes tués. La mortalité des automobilistes sur ce type de réseau a baissé de -4,3% par rapport à 2022.

Les accidents des automobilistes sont plus graves sur les routes nationales : elles représentent 34% des automobilistes tués et 39% des blessés graves sur le réseau routier classé.

Répartition des automobilistes tués et blessés graves selon le type de réseau routier

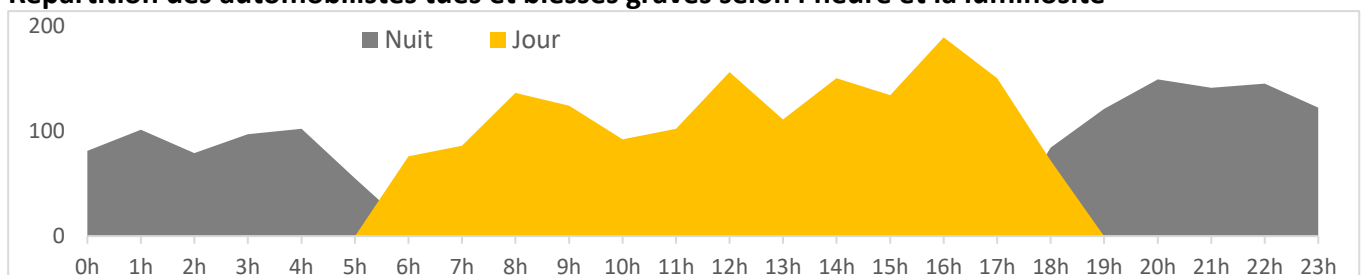


6. Jour et nuit

La mortalité des automobilistes intervient pour 43,2% de nuit, alors que le trafic nocturne est significativement inférieur au trafic de jour. 378 automobilistes ont été tués de nuit en 2023, dont 164 entre minuit et 5 heures du matin.

A l'inverse de l'ensemble des usagers, les accidents sont globalement plus graves le jour que la nuit pour les automobilistes : le nombre d'automobilistes tués pour 100 blessés graves est de 42 de nuit et de 46 de jour.

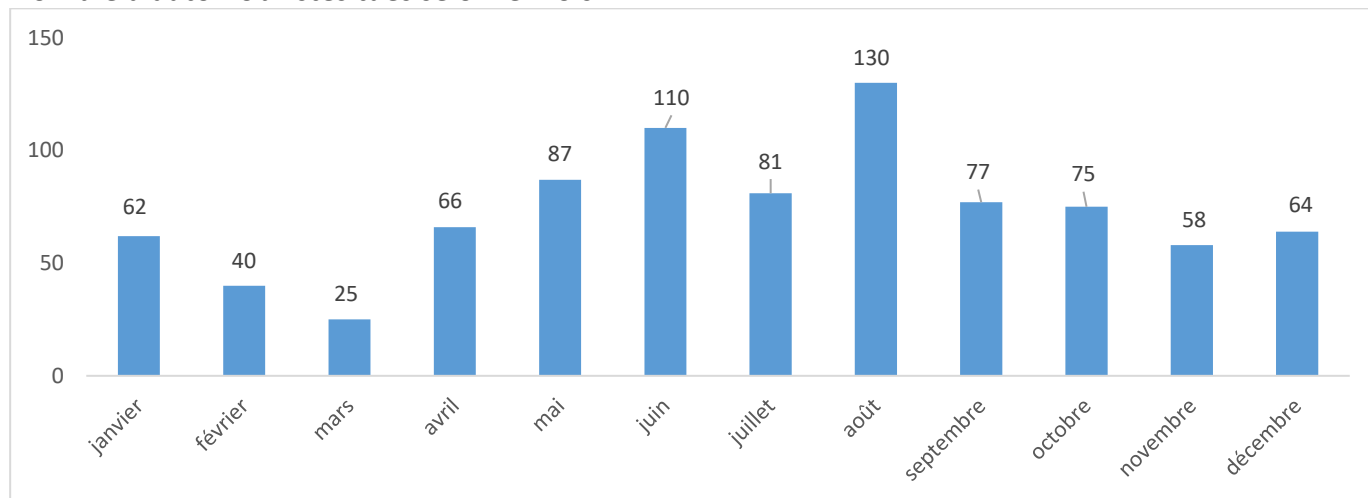
Répartition des automobilistes tués et blessés graves selon l'heure et la luminosité



7. Selon les mois et les jours

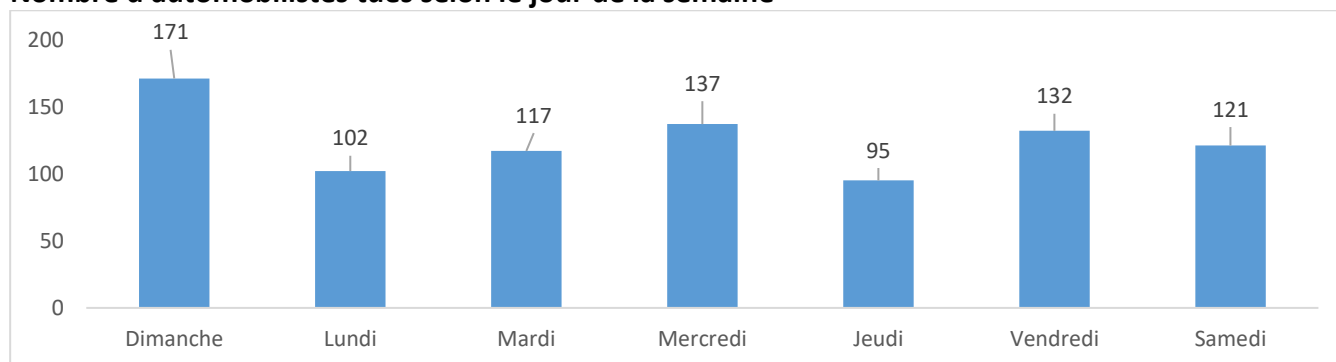
En 2023, les mois de plus faible mortalité pour les usagers de VT sont février et mars, soit respectivement -45% et -66% de moins que la moyenne mensuelle de l'année (73 tués). Et ceux de la plus forte mortalité sont juin et août, avec respectivement 110 et 130 tués, soit 27,4% de la mortalité des usagers de VT.

Nombre d'automobilistes tués selon le mois



Les deux jours de fin de semaine, le samedi et le dimanche, regroupent plus d'un tiers (33,4%) des automobilistes tués.

Nombre d'automobilistes tués selon le jour de la semaine



8. Alcool

En 2023, sur les 350 conducteurs de véhicules de tourisme tués, 12 conducteurs étaient sous l'emprise de l'alcool.

9. Ceinture de sécurité

Parmi les conducteurs automobilistes dont le port de la ceinture est renseigné, 17% des tués ne portaient pas la ceinture de sécurité, soit 45 conducteurs. Cette proportion reste moins élevée pour les blessés graves (7,4%) et pour les blessés légers (5,1%). Pour les conducteurs automobilistes tués, la ceinture est moins souvent mise le jour (81,2% des cas) que la nuit (84,7% des cas).

Les accidents impliquant un véhicule utilitaire

Dans les accidents impliquant un véhicule utilitaire (VU), 7 tués sur 10 (71%) ne sont pas des usagers de VU. Parmi ceux-ci, 76% des personnes tuées sont des usagers vulnérables (piétons, cyclistes et usagers de deux-roues motorisés).

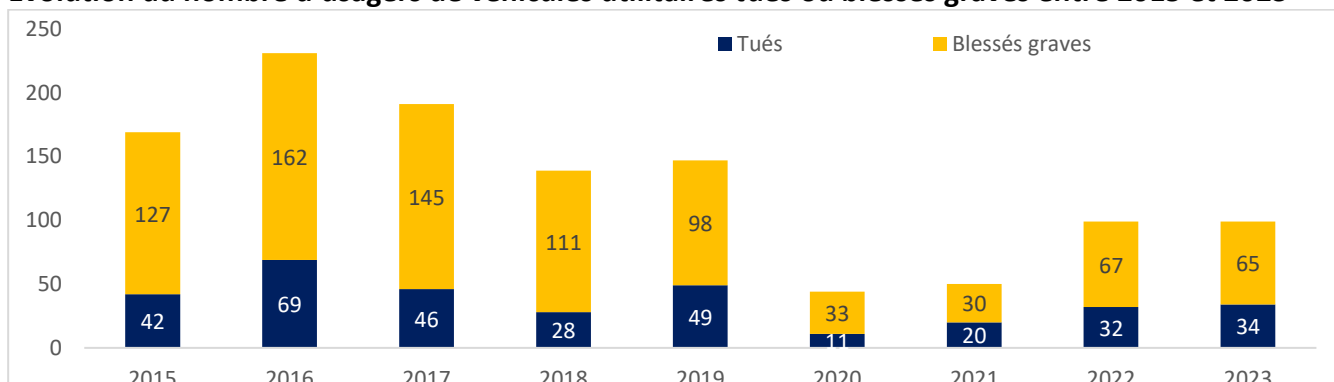
En 2023, on dénombre 1 823 accidents de la circulation impliquant un véhicule utilitaire (VU). 116 personnes ont été tuées dans ces accidents, parmi lesquelles 82 personnes hors VU. Les personnes tuées dans les accidents de véhicule utilitaire représentent 3% de la mortalité routière.

Le nombre de blessés graves dans les accidents impliquant un VU est de 208 en 2023 (dont 143 blessés graves hors VU), soit un ratio de 56 personnes tuées pour 100 blessés graves (ce ratio étant de 33 pour les accidents tous modes confondus).

1. Usagers des véhicules utilitaires

En 2023, le nombre d'usagers de véhicules utilitaires tués a augmenté de +6,25% par rapport à 2022. Entre 2015 et 2023, ce nombre a baissé de -19,05%, soit une diminution en moyenne de -2,61% par an. Quant aux blessés graves, leur nombre a connu une baisse de -3% en 2023 par rapport à 2022. Entre 2015 et 2023, le nombre de blessés graves usagers des véhicules utilitaires a baissé de 48,8%, soit une diminution en moyenne de -8% par an.

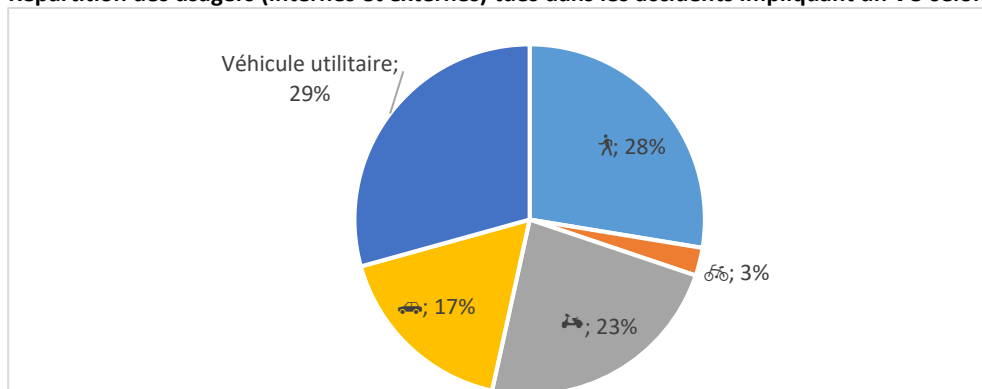
Evolution du nombre d'usagers de véhicules utilitaires tués ou blessés graves entre 2015 et 2023



2. Usagers impliqués

71% des personnes tuées dans les accidents impliquant un VU sont en-dehors du VU. Parmi ces derniers (82 tués), **76% sont des usagers vulnérables** (32 piétons, 27 usagers de deux roues motorisés, 3 cyclistes). 20 automobilistes ont perdu la vie dans ces accidents.

Répartition des usagers (internes et externes) tués dans les accidents impliquant un VU selon le mode de déplacement



3. Selon le parties antagonistes

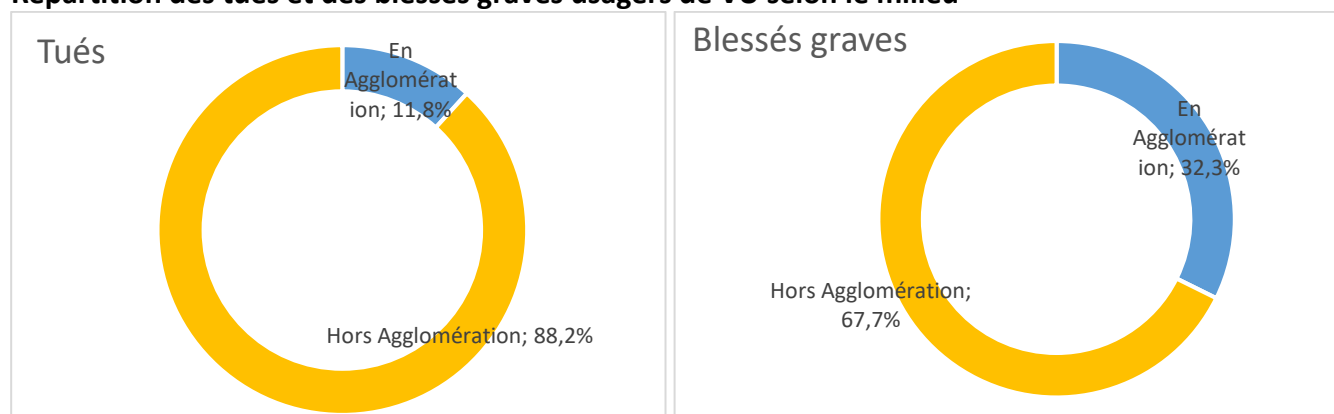
Sur les 34 usagers de véhicules utilitaires tués, 20 le sont dans un accident sans tiers et 14 le sont dans un choc contre un autre véhicule, principalement un poids lourd (6 usagers de véhicules utilitaires tués), un autocar (3 tués) et une voiture de tourisme (2 tués).

4. Selon le milieu

Les accidents impliquant des véhicules utilitaires se concentrent en agglomération : 74% de ces accidents surviennent en agglomération et 26% sur les routes hors agglomération.

88,2% des usagers de véhicule utilitaire tués le sont sur les routes hors agglomération et 11,8% en agglomération. Les blessés graves se répartissent à 67,7% en hors agglomération et 32,3% en agglomération.

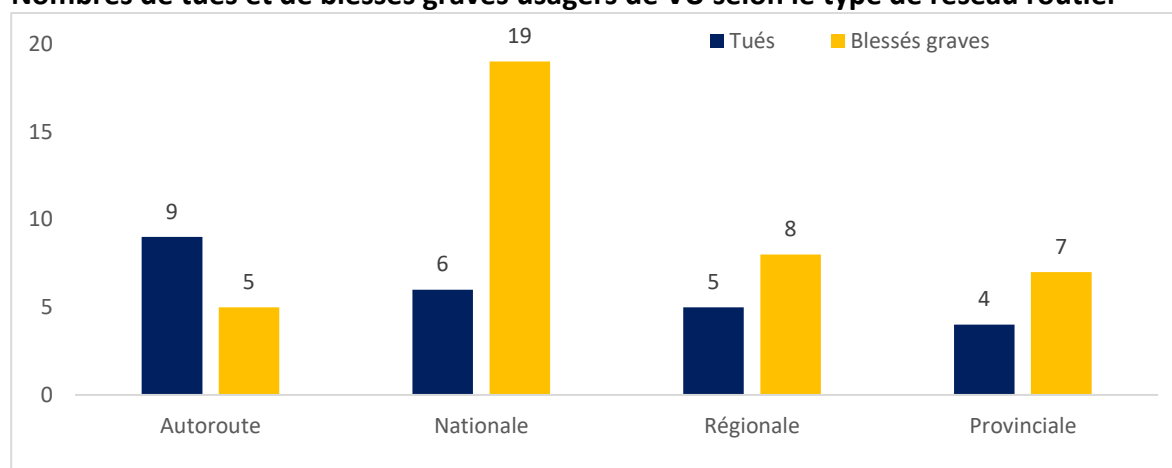
Répartition des tués et des blessés graves usagers de VU selon le milieu



5. Selon le type de route

Sur les 24 usagers de véhicule utilitaire tués sur le réseau routier classé, 9 le sont sur les autoroutes, 6 sur les routes nationales, 5 sur les routes régionales et 4 sur les routes provinciales. S'agissant des 39 blessés graves, ils se répartissent comme suit : 5 sur les autoroutes, 19 sur les routes nationales, 8 sur les routes régionales et 7 sur les routes provinciales.

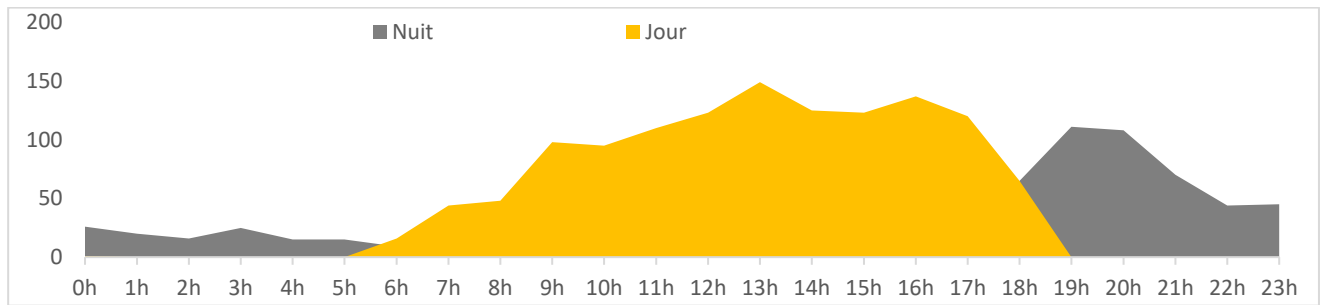
Nombres de tués et de blessés graves usagers de VU selon le type de réseau routier



6. Heure, jour et mois

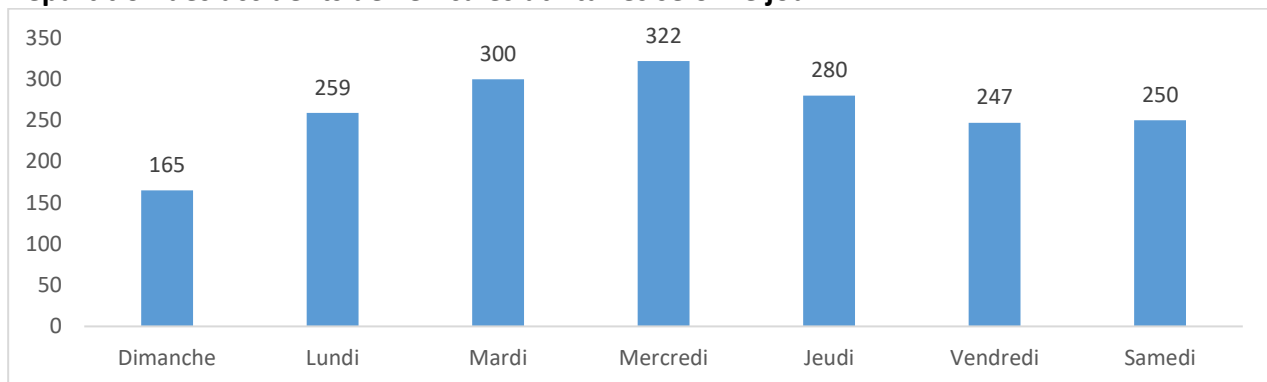
69% des accidents impliquant un véhicule utilitaire surviennent de jour, principalement sur la période du 11h jusqu'à 16h, ce qui représente 55,8% des accidents impliquant un véhicule utilitaire.

Nombre d'accidents de véhicules utilitaires selon l'heure et les conditions de la lumière

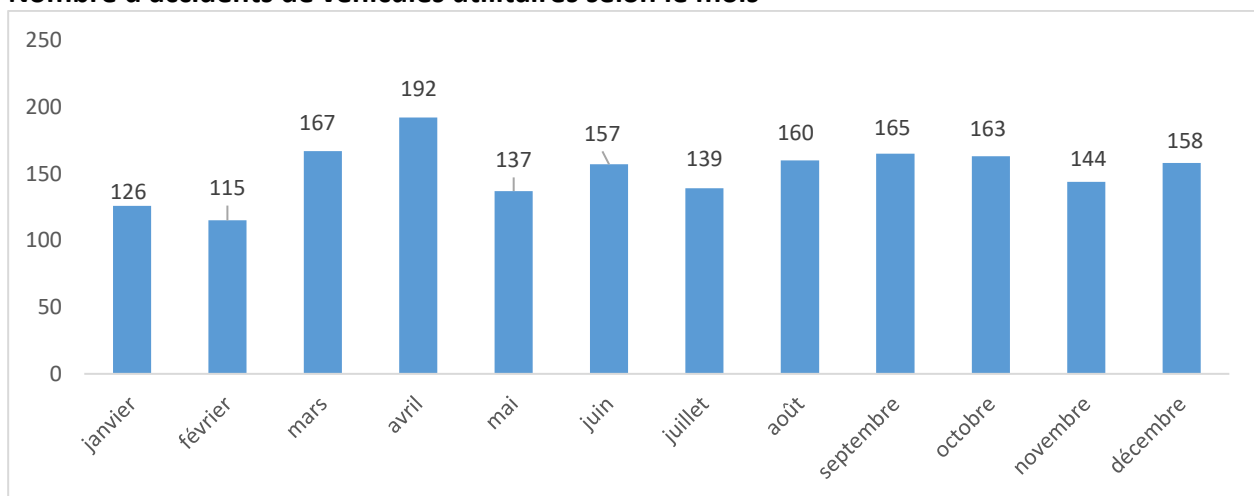


64% des accidents impliquant un véhicule utilitaire ont lieu de lundi à jeudi. La répartition de ces accidents selon le mois montre un pic en avril suivi par le mois de mars. En revanche, le mois de février compte le plus faible nombre d'accident impliquant un véhicule utilitaire.

Répartition des accidents de véhicules utilitaires selon le jour



Nombre d'accidents de véhicules utilitaires selon le mois



7. Usagers de véhicules utilitaires

70,6% des usagers de véhicules utilitaires tués ont entre 20 et 59 ans. 20,6% ont plus de 60 ans et 8,8% ont moins de 20 ans.

Parmi les 34 usagers de véhicule utilitaire tués dont le type de trajet effectué est spécifié, 14 utilisaient le véhicule dans le cadre professionnel.

8. Conducteurs de véhicules utilitaires

79% des conducteurs de véhicules utilitaires impliqués dans un accident corporel portaient la ceinture de sécurité. Le facteur alcool est présent dans 7 cas d'accidents impliquant un véhicule utilitaire (où le conducteur du VU est alcoolisé) mais dans aucun cas d'accident mortel.

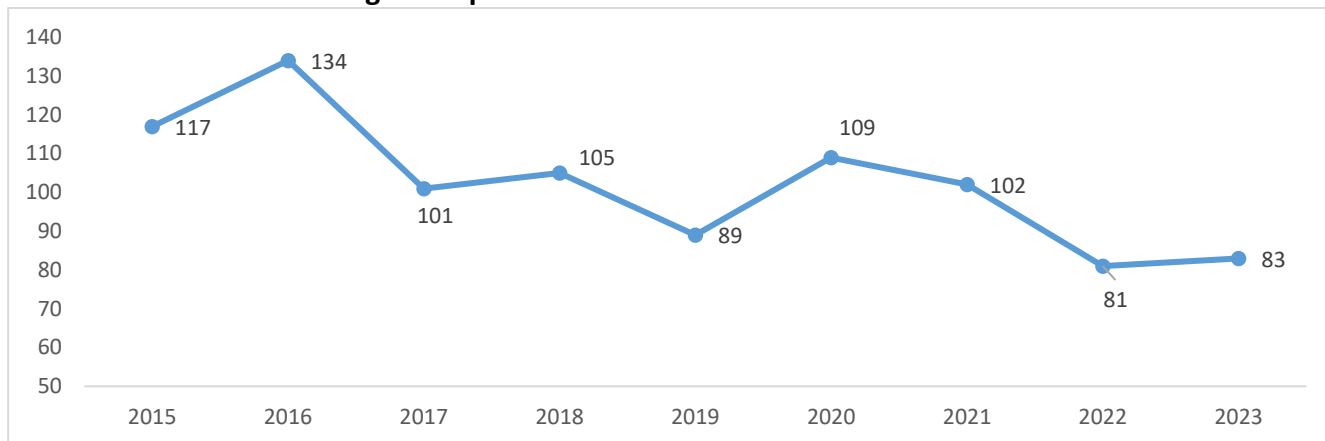
Les accidents impliquant un poids lourd

8 personnes tuées sur 10 dans des accidents impliquant un poids lourd (PL) ne sont pas des usagers de poids lourd, parmi ceux-ci 67% sont des usagers vulnérables (piéton, cycliste, usager de deux-roues motorisé).

En 2023, on compte 3 704 accidents de la route impliquant un poids lourd. 443 personnes ont été tuées dans ces accidents, soit 11,6% de la mortalité routière, dont 360 personnes qui n'étaient pas usagers de PL. Le nombre de blessés graves dans les accidents impliquant un PL est de 482 en 2023 (dont 385 blessés graves hors PL).

A l'exception de l'année 2019, où on a enregistré 89 tués, la mortalité des usagers de poids lourds sur la période 2015-2021 a connu des fluctuations sans pour autant descendre en-dessous du seuil de 100 tués. En 2022, avec 81 tués, cette mortalité a diminué de -20,6%, soit 21 tués de moins par rapport à l'année 2021. En 2023, la mortalité des usagers de PL a marqué une hausse de +2,5% par rapport à 2022, soit 2 tués de plus.

Évolution du nombre d'usagers de poids lourds tués entre 2015 et 2023



1. La gravité

Les accidents impliquant un PL sont généralement graves : ils sont mortels dans 10,3% des cas, contre 2,8% pour les accidents tous modes. Les accidents impliquant un PL comptent 92 tués pour 100 blessés graves, contre 33 tués pour 100 blessés graves dans les accidents en général.

2. Exposition au risque

Les PL représentent 1,8% des véhicules impliqués dans les accidents corporels alors qu'ils constituent 3,3% du parc automobile immatriculé (y compris les cyclomoteurs).

3. Usagers impliqués (externes aux PLs)

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

- 29,4% sont des usagers de véhicules de tourisme ;
- Deux tiers sont des usagers vulnérables (98 piétons, 20 cyclistes, 123 usagers de 2-3RM).

4. Victimes usagers de poids lourds

Sur les 83 usagers de PL tués en 2023 :

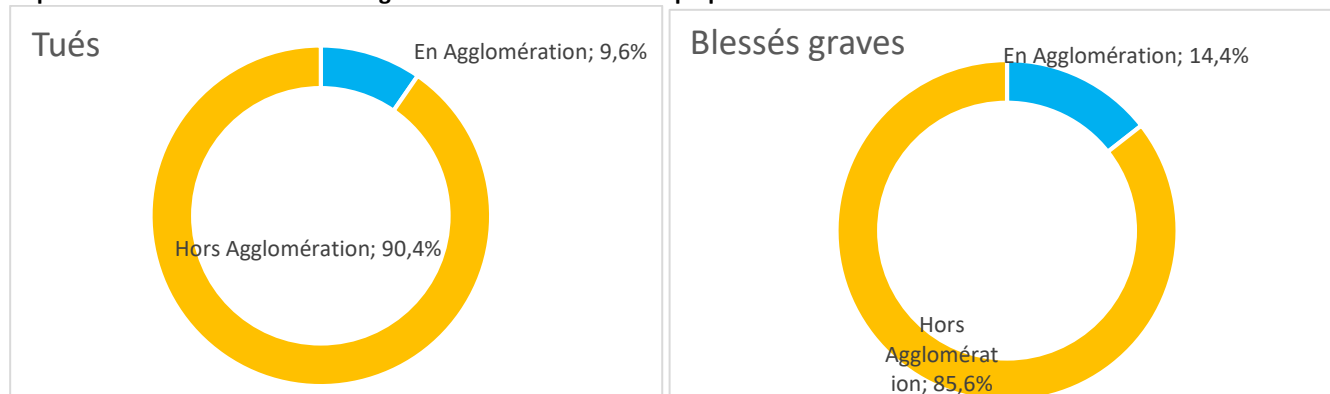
- 43 sont conducteurs et 40 passagers ;
- 51 le sont dans des accidents sans tiers ;

Parmi les 25 conducteurs tués pour lesquelles l'information est connue, 18 ne portaient pas leurs ceintures.

5. Selon le milieu

Le taux de gravité des accidents impliquant un PL est plus élevé (92 tués pour 100 blessés graves) que celle n'impliquant pas de PL (30 tués pour 100 blessés graves). Ce résultat est valable que ce soit en agglomération ou hors agglomération. D'autres parts, les victimes graves dues aux accidents impliquant un PL sont moins fréquents en agglomération (32% des tués et 39% des BG) que hors agglomération (68% des tués et 61% des BG).

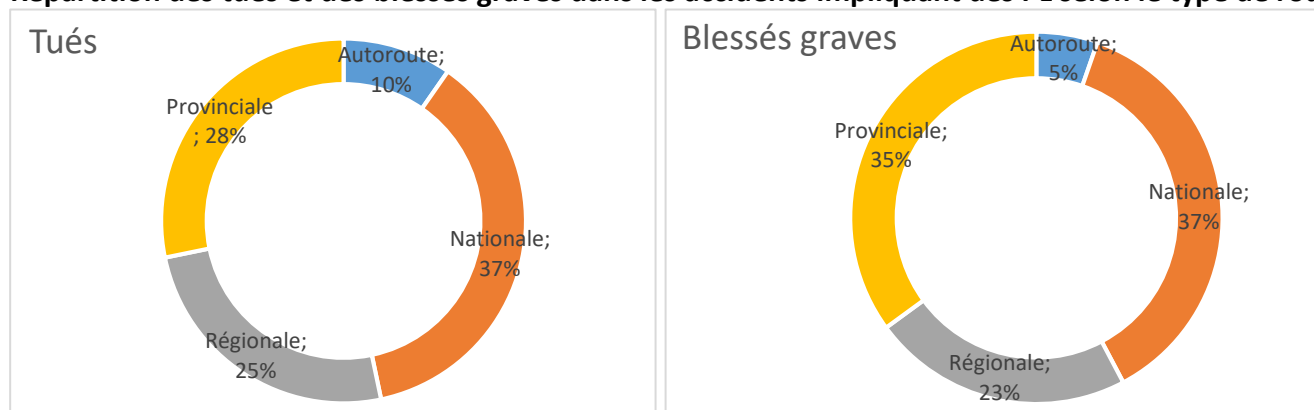
Répartition des tués et des blessés graves dans les accidents impliquant des PL selon le milieu



6. Selon le type de route

La gravité dans les accidents impliquant un PL est plus élevée sur les routes nationales (37% des tués et 37% des BG sur le réseau routier classé), suivies des routes provinciales (28% des tués et 35% des BG sur le réseau routier classé).

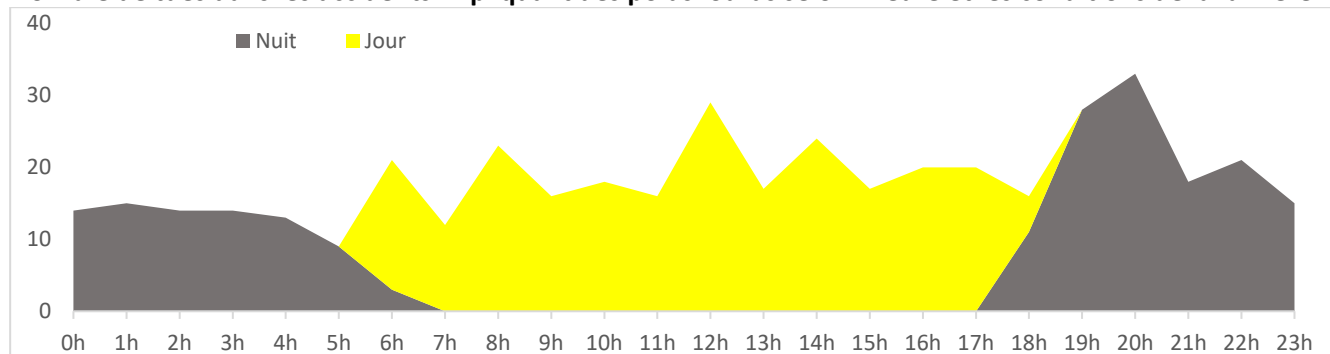
Répartition des tués et des blessés graves dans les accidents impliquant des PL selon le type de route



7. Selon l'heure et le jour

66% des accidents impliquant un PL ont lieu de jour, cette proportion est de 56% pour l'ensemble des accidents. On observe deux pics du nombre de tués dans les accidents impliquant un PL : aux environs de 12h et de 19h à 20h.

Nombre de tués dans les accidents impliquant des poids lourds selon l'heure et les conditions de la lumière



Les accidents impliquant un autocar

66% des personnes tuées ou blessées graves ne sont pas des occupants de l'autocar mais des usagers tiers.

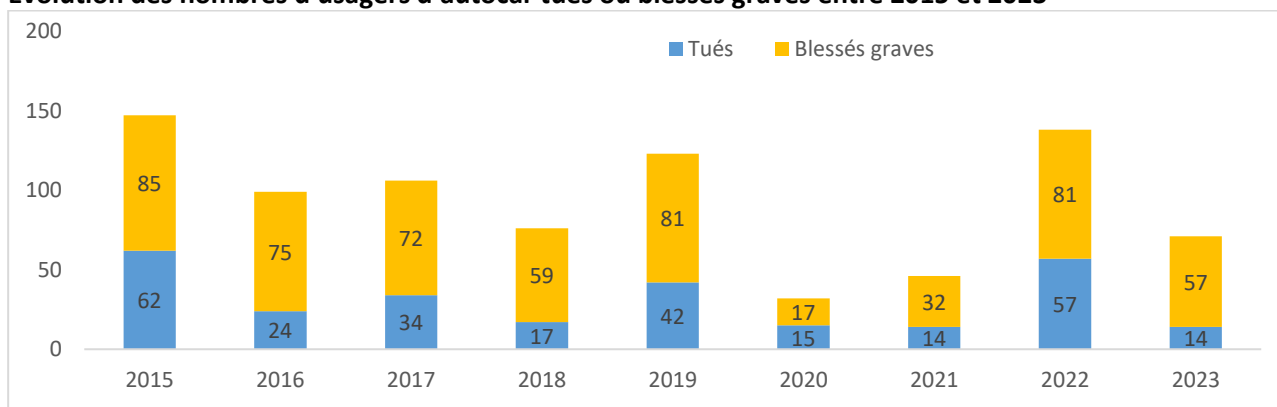
En 2023, 554 accidents corporels ont impliqué un autocar, soit 0,4% des accidents corporels. 73 personnes ont été tuées : 40 usagers vulnérables, 14 automobilistes, 14 occupants d'autocars, 3 usagers de véhicules légers et 2 usagers d'autres véhicules. Entre 2022 et 2023, le nombre tués dans les accidents impliquant un autocar a baissé de -26,3%.

Le nombre de blessés graves dans les accidents impliquant un autocar est de 133 en 2023, soit un ratio de 55 personnes tuées pour 100 blessés graves (ce ratio étant de 33 pour les accidents tous modes confondus).

1. Usagers des autocars

S'agissant d'un mode de transport à capacité élevée, conçu pour les longues distances, le risque et la gravité des accidents impliquant les autocars fluctue considérablement d'une année à une autre. Les variations les plus marquées entre 2015 et 2023 sont celles enregistrées en 2022 (+307%, soit 43 tués de plus par rapport à 2021) et 2023 (-75%, soit 43 tués de moins par rapport à 2022).

Evolution des nombres d'usagers d'autocar tués ou blessés graves entre 2015 et 2023



La baisse notoire de la mortalité des usagers des autocars en 2023 est expliquée par le fait de comparer le bilan de l'année 2023 aux données de l'année 2022, année exceptionnelle pour la mortalité impliquant les autocars. En effet, l'année 2022 est caractérisée par une série d'accidents impliquant ce type de véhicules ayant enregistré des nombres élevés de tués : Khouribga (25 tués), Taza (12 tués), Ameskroud (4 tués), Essaouira (3 tués) et Sidi Slimane (3 tués).

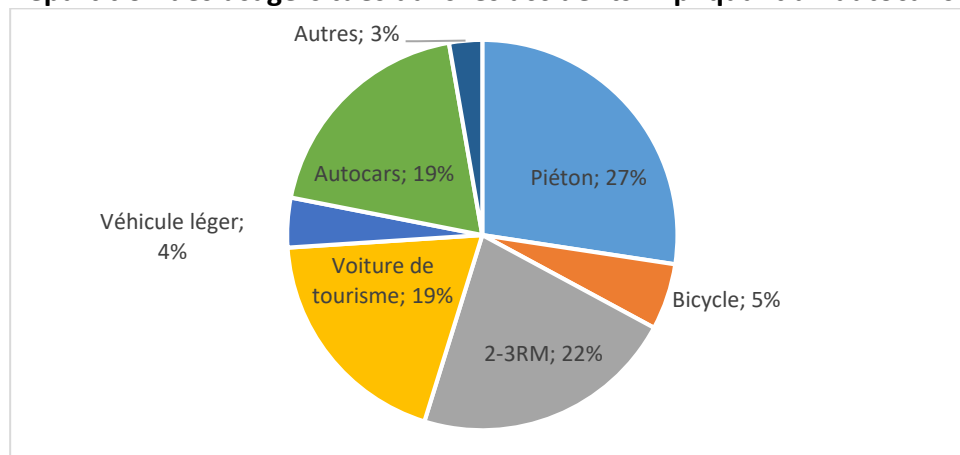
2. Selon les usagers impliqués

9 usagers d'autocars sur 14 tués en 2023, **l'étaient dans des accidents sans véhicule tiers ni piéton.**

Parmi les 206 personnes tuées ou blessées graves dans les accidents impliquant un autocar, 66% ne sont pas des occupants de l'autocar. Parmi ceux-ci :

- 38 sont des usagers de véhicules de tourisme (VT),
- 41 sont des usagers de deux-roues motorisé,
- 39 sont des piétons et 8 sont des cyclistes.

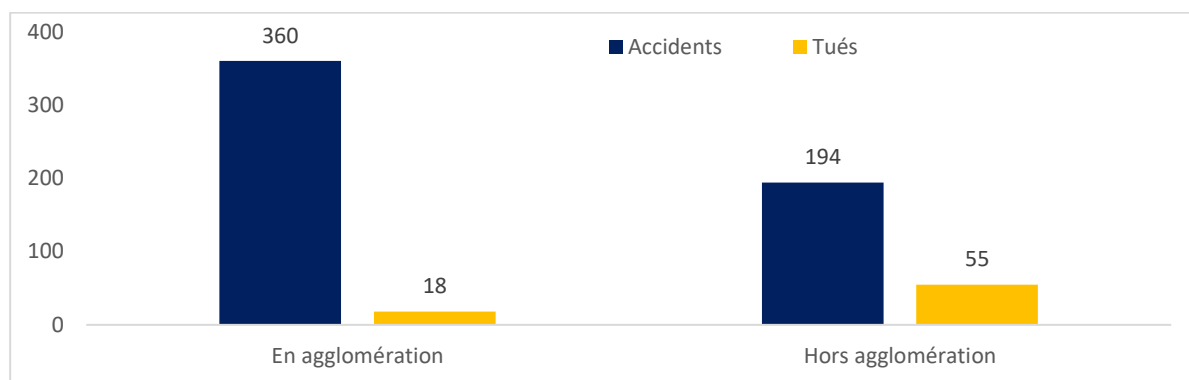
Répartition des usagers tués dans les accidents impliquant un autocar selon le mode de déplacement



3. Selon le milieu

72% des accidents corporels d'autocars ont eu lieu en agglomération, ils ont provoqué 25% des tués. 156 accidents ont eu lieu hors agglomération, soit seulement 28% des accidents d'autocars mais, ils ont provoqué 75% des tués.

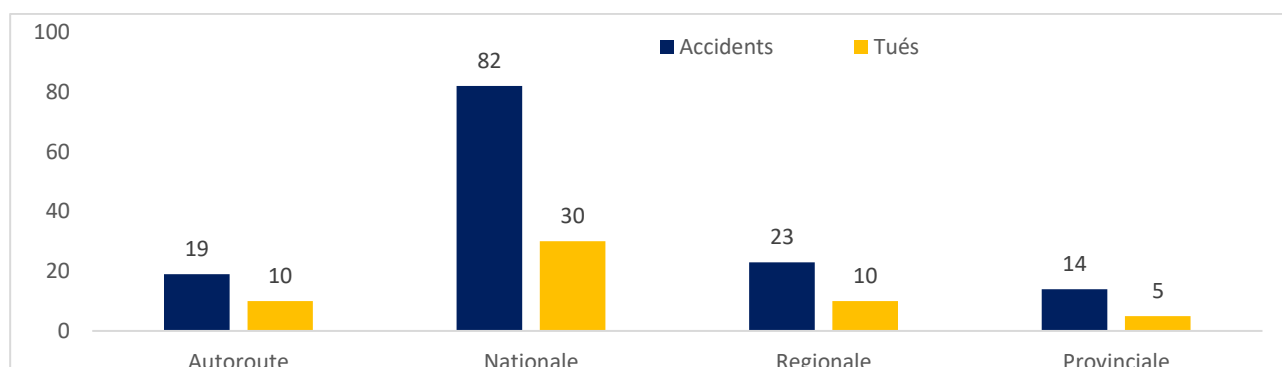
Répartition des tués et des accidents impliquant un autocar selon le milieu



4. Selon le type de route

Selon le type de réseau classé, 59% des accidents corporels d'autocar ont eu lieu sur les routes nationales, ils ont provoqué 55% des tués. 19 accidents ont eu lieu sur les autoroutes, soit 14% des accidents d'autocars mais, ils ont provoqué 18% des tués.

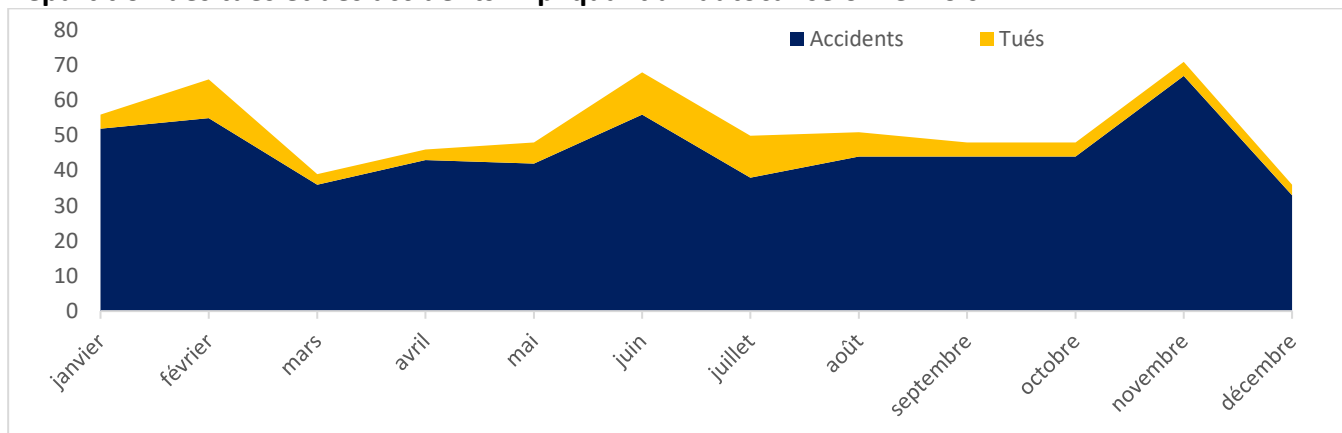
Répartition des tués et des accidents impliquant un autocar selon le type de route



5. Selon le mois

Des pics du nombre d'accidents impliquant un autocar sont observés en janvier, février et novembre (31% des accidents). Le nombre des tués présente trois pics marqués en février, juin et juillet (48% de la mortalité).

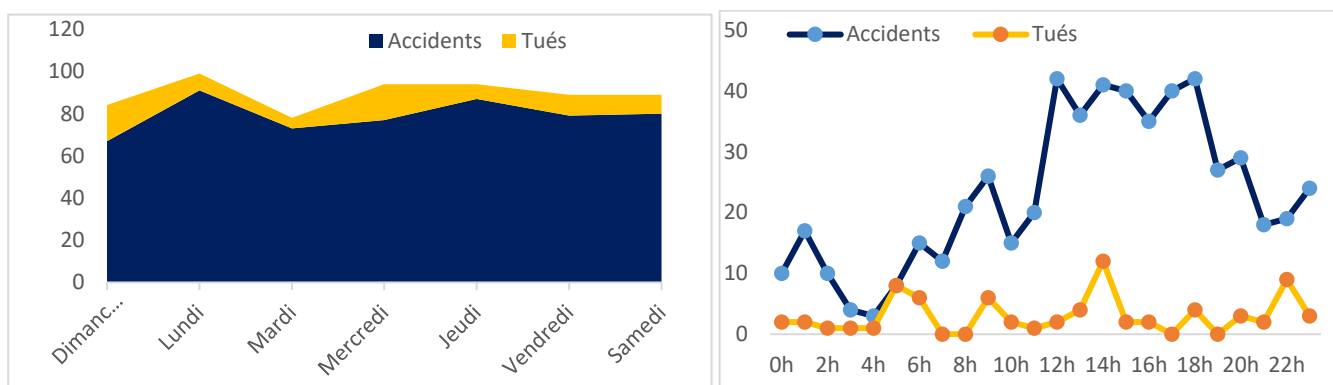
Répartition des tués et des accidents impliquant un autocar selon le mois



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

73% des accidents d'autocars se sont produits lors des jours ouvrables (du lundi au vendredi). 65% des accidents impliquant un autocar ont lieu de jour, cette proportion est de 56% pour l'ensemble des accidents. On observe des pics du nombre de tués dans des accidents avec autocar aux environs de 5h, 14h et 22h.

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



Les accidents impliquant un autobus

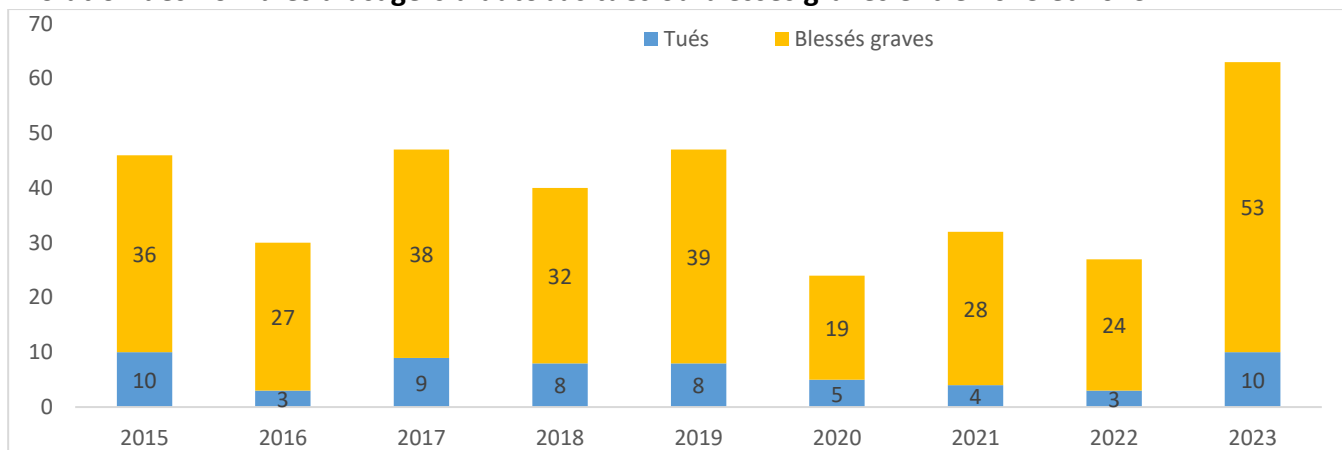
81% des personnes tuées dans les accidents impliquant un autobus ne sont pas des passagers de l'autobus ; 36% sont des piétons.

En 2023, 1 216 accidents corporels ont impliqué un autobus, soit 1% des accidents corporels. 53 personnes ont été tuées et 141 personnes ont été gravement blessées dans ces accidents. 20% des victimes graves sont des piétons (19 tués et 20 blessés graves) ; 32% sont des usagers de cycles à moteur (14 tués et 49 blessés graves) ; 32% sont des usagers d'autobus (10 tués et 53 blessés graves).

1. Usagers des autobus

S'agissant d'un mode de transport à capacité élevée, conçu pour le transport urbain à faible vitesse, la mortalité des usagers des autobus demeure faible, en variant entre 3 et 10 tués sur la période 2015-2023, soit moins de 0,3% de la mortalité routière. Il n'en demeure pas moins que la mortalité et la gravité des victimes usagers des autobus ont connu des hausses alarmantes en 2023, soit respectivement, 7 tués de plus et 29 blessés de plus, par rapport à l'année 2022.

Evolution des nombres d'usagers d'autobus tués ou blessés graves entre 2015 et 2023

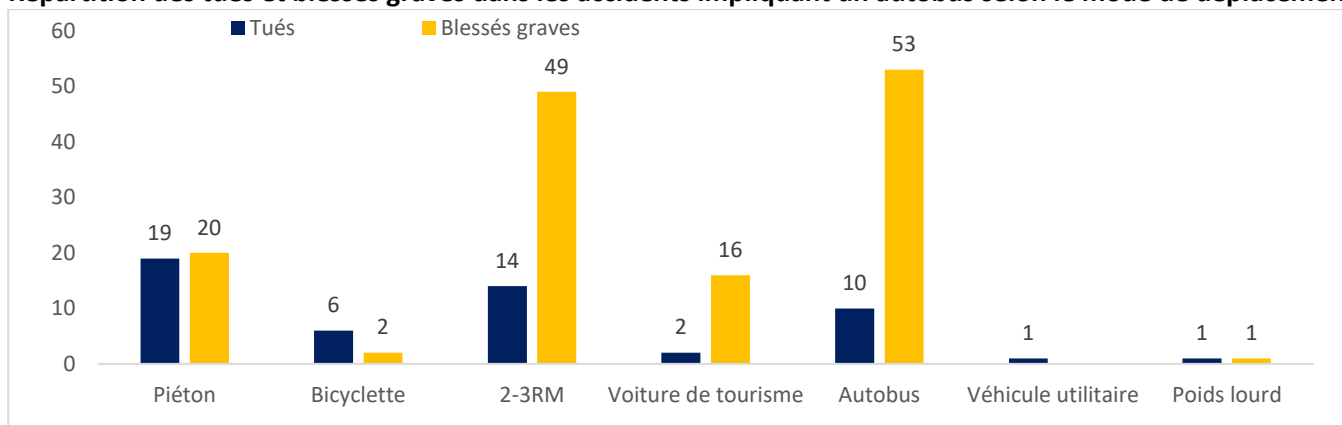


2. Selon les parties antagonistes

En 2023, parmi les 53 personnes tuées dans les accidents d'autobus, 19 sont des piétons, 14 sont des usagers de deux-roues motorisés, 10 des usagers d'autobus, 6 des cyclistes, 2 des automobilistes, 1 usager de véhicules utilitaires et 1 usager de poids lourds.

Les piétons impliqués dans un accident avec un autobus sont majoritairement des hommes (79% d'hommes pour 21% de femmes).

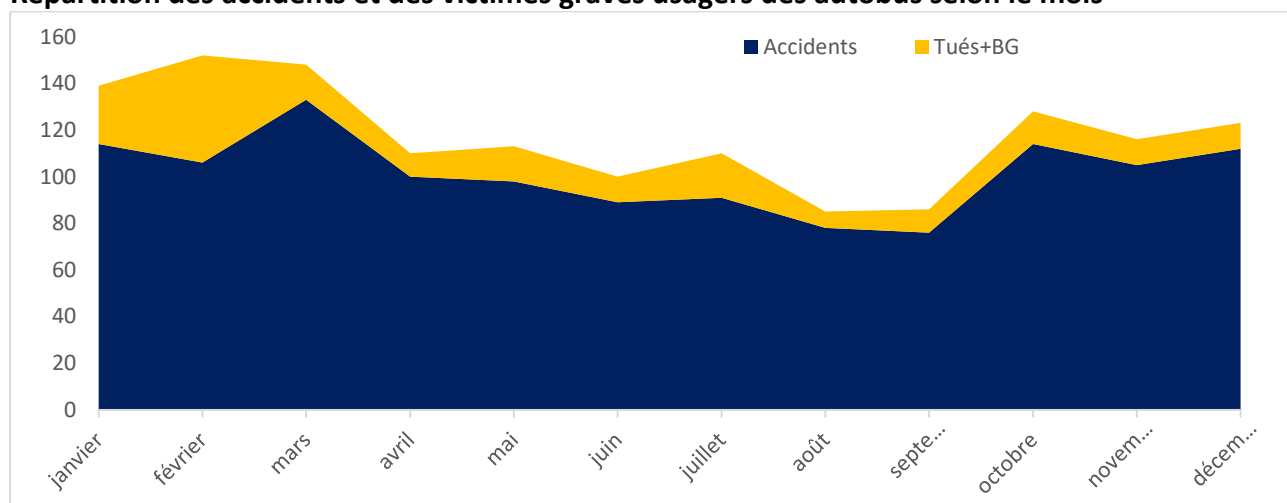
Répartition des tués et blessés graves dans les accidents impliquant un autobus selon le mode de déplacement



3. Selon le mois

Un pic du nombre d'accidents impliquant un autocar est observé en mars (11% des accidents). Le nombre des victimes graves usagers des autobus présente un pic marqué en février (24% des victimes graves).

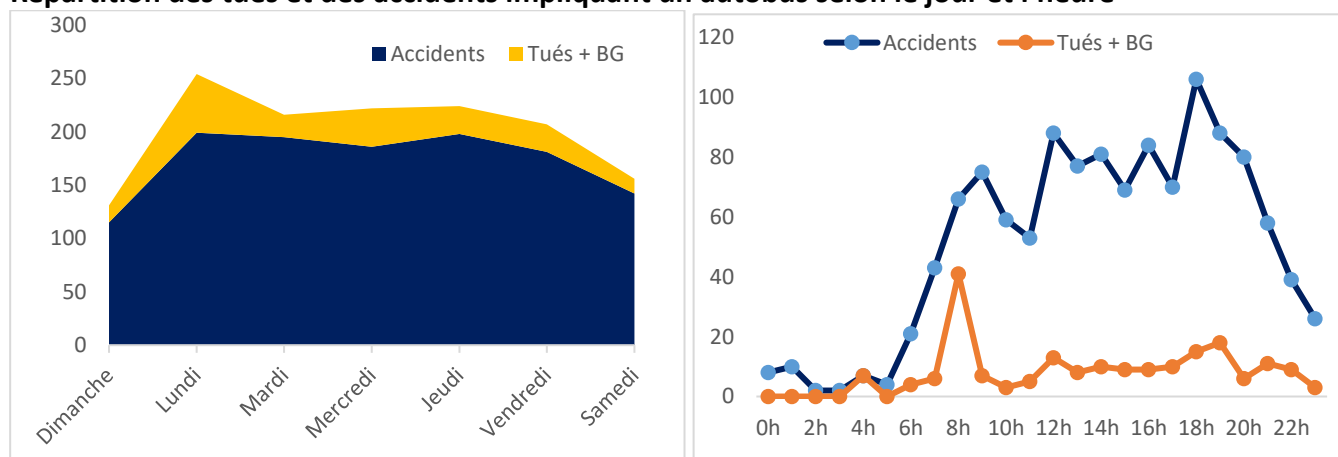
Répartition des accidents et des victimes graves usagers des autobus selon le mois



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

68% des accidents et 66% des victimes graves usagers des autobus ont lieu de jour. Ce sont le samedi et le dimanche qui ont enregistré le moins d'accidents d'autobus et le moins de victimes graves. La tranche horaire de 16h à 20h concentre le plus d'accidents d'autobus (35%). On observe un pic du nombre de victimes graves aux environs de 8h.

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



Les accidents impliquant des conducteurs novices

45% des tués dans les accidents impliquant des conducteurs novices sont des automobilistes. La tranche d'âge la plus touchée par ces accidents est celle comprise entre 25 et 34 ans.

En 2023, 4 898 accidents corporels impliquent au moins un conducteur novice, soit 4% de l'ensemble des accidents.

179 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un conducteur novice, ce qui représente 4,7% de la mortalité routière. Parmi ces personnes tuées, 26 sont des conducteurs novices, 77 sont des passagers, 36 sont des piétons et 40 d'autres conducteurs.

Répartition des tués dans les accidents impliquant un conducteur novice

	Piétons	Cyclistes	2-3RM	Voitures de tourisme	Autres	Total
Moins de 15 ans	10	1	2	12	0	25
15-24 ans	1	1	15	10	0	27
25-34 ans	6	3	10	26	2	47
35-44 ans	3	2	8	7	3	23
45-54 ans	5	1	3	16	2	27
54-64 an	4	0	2	8	1	15
65+ ans	7	1	4	2	1	15
Total	36	9	44	81	9	179

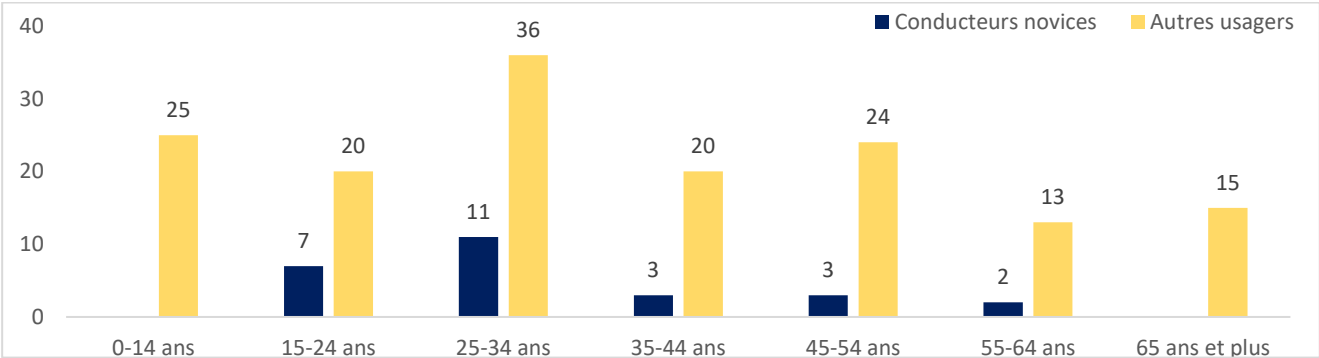
1. Risque et gravité

En 2023, on dénombre 558 blessés graves dans les accidents impliquant un conducteur novice. 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 (31 tués pour 100 blessés graves) est inférieure à celle des autres accidents (33 tués pour 100 blessés graves).

2. Selon l'âge

Les conducteurs novices sont à la fois source et victime du risque routier. La tranche d'âge la plus touchée par la mortalité routière impliquant des conducteurs novices est celle comprise entre 25 et 34 ans, avec 47 tués dont 11 sont des conducteurs novices.

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

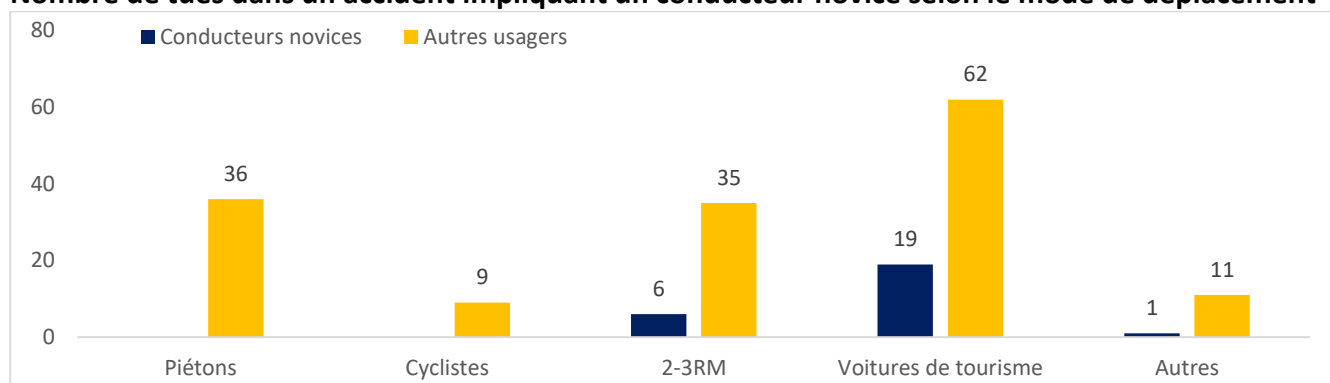


3. Selon le mode de déplacement

Parmi les 26 conducteurs novices tués, 19 sont des automobilistes, 6 sont des motocyclistes et un conducteur de véhicule utilitaire.

Parmi les autres usagers tués dans les accidents impliquant un conducteur novice, la répartition est différente : 41% d'automobilistes, 24% de piétons et 23% de motocyclistes.

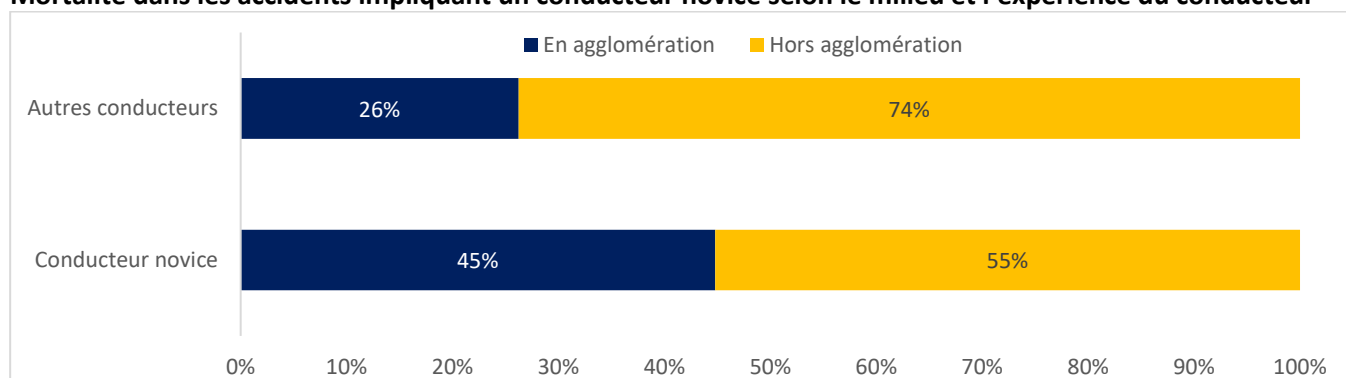
Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur novice selon le mode de déplacement



4. Selon le milieu

55% des personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur novice le sont hors agglomération contre 74% dans les accidents sans conducteur novice.

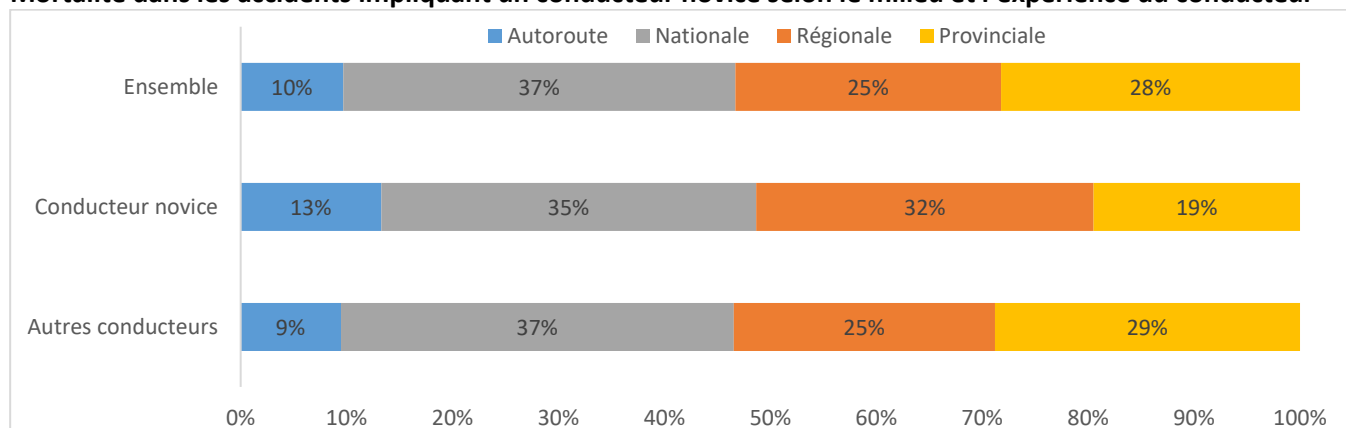
Mortalité dans les accidents impliquant un conducteur novice selon le milieu et l'expérience du conducteur



5. Selon le type de route

Selon le type de réseau routier classé, les parts de la mortalité impliquant un conducteur novice diffèrent peu de celles sans conducteurs novices sur les autoroutes et les routes nationales, mais diffèrent beaucoup sur les autres réseaux classés.

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



6. Alcool

5 personnes sont tuées dans un accident impliquant un conducteur novice alcoolisé : 4 passagers et un piéton.

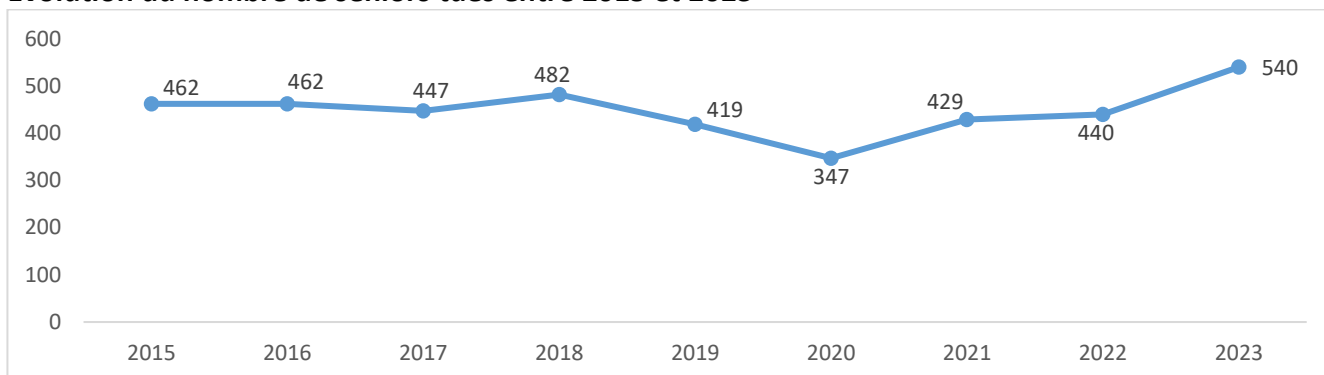
Les seniors (65 ans et plus)

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 (71% des seniors tués le sont en ville).

En 2023, 13 181 accidents de la route ont impliqué un senior (65 ans et plus). 540 seniors ont été tués dans ces accidents, dont 371 âgés de 65 à 74 ans et 169 de 75 ans ou plus, soit une augmentation de +22,7% par rapport à 2022. Les seniors représentent 14,1% de la mortalité routière, alors qu'ils constituent 8,2% de la population.

Le nombre de tués seniors a stagné à 462 décès entre 2015 et 2016, avant de connaître une baisse de -3,2% en 2017 pour descendre à 447 décès. Ce nombre connaîtra une augmentation de 7,8% en 2018 (482 décès) avant d'enregistrer une baisse importante en 2019 (-13,1%, soit 419 tués), suivie par une baisse plus importante en 2020 (-17,2%, soit 347 tués), quoiqu'il s'agit d'une année atypique (Covid-19). En 2021, le nombre de seniors tués retrouvera ses niveaux d'avant la pandémie, en se situant à 429 décès. Cette tendance sera confirmée en 2022, avec 440 décès, soit une augmentation de 2,6% par rapport à 2021. L'année 2023, est marquée par une hausse alarmante de la mortalité routière parmi les seniors (+22,7%), avec 540 tués, soit 100 décès de plus par rapport à 2022.

Evolution du nombre de seniors tués entre 2015 et 2023



Le nombre de blessés graves chez les seniors est de 746 en 2023, soit un ratio de 65 personnes tuées pour 100 blessés graves (ce ratio étant de 33 pour les accidents tous âges confondus).

1. La gravité

Une **gravité élevée** marque les accidents seniors : parmi les victimes seniors, on compte 65 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, soit respectivement 113 et 46 personnes tuées pour 100 blessés graves.

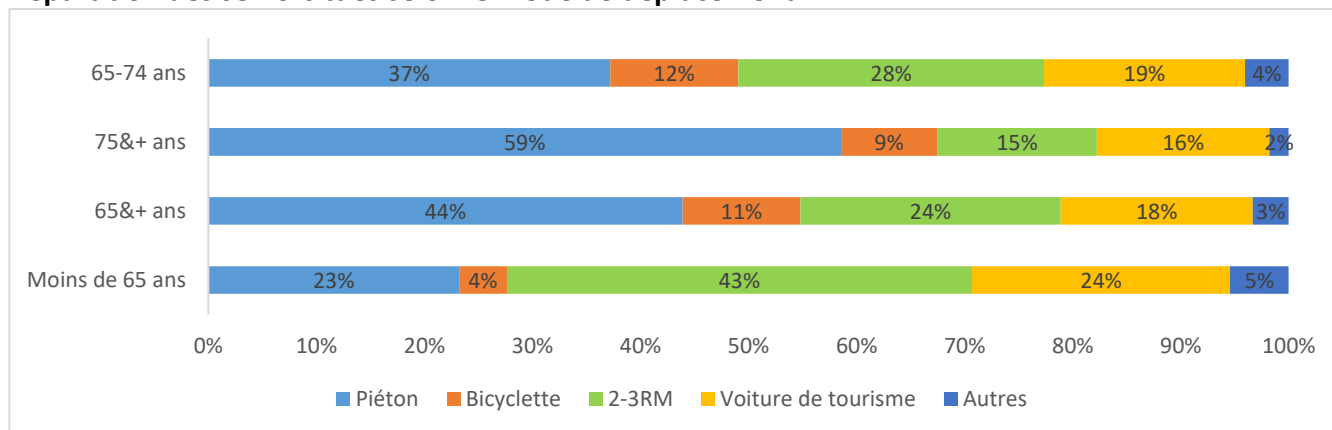
2. Le risque

Le nombre de personnes tuées ramené à la population montre **un sur-risque pour les seniors de 65 ans et plus** : 18 personnes tuées par 100.000 habitants en 2023 pour les seniors de 65 ans et plus contre 10 pour les moins de 65 ans. Parmi les seniors, les personnes âgées de 75 ans ou plus sont les plus à risque avec 19 personnes tuées par 100.000 habitants, suivies des 70-74 ans avec 18 personnes tuées par 100.000 habitants.

3. Selon le mode de déplacement

La part de la mortalité piétonne est nettement plus élevée chez les seniors (44% des personnes tuées) que chez les moins de 65 ans (23% des personnes tuées). Elle est plus élevée pour les seniors de 75 ans et plus (59%) que pour les 65-74 ans (37%). En revanche, la part des usagers de 2-3RM dans la mortalité des seniors (24%) est moins élevée que celle des moins de 65 ans (43%).

Répartition des seniors tués selon le mode de déplacement



La hausse entre 2023 et 2022 de +22,7% des seniors tués est générale à tous les modes de déplacements, dont les hausses les plus importantes sont comme suit :

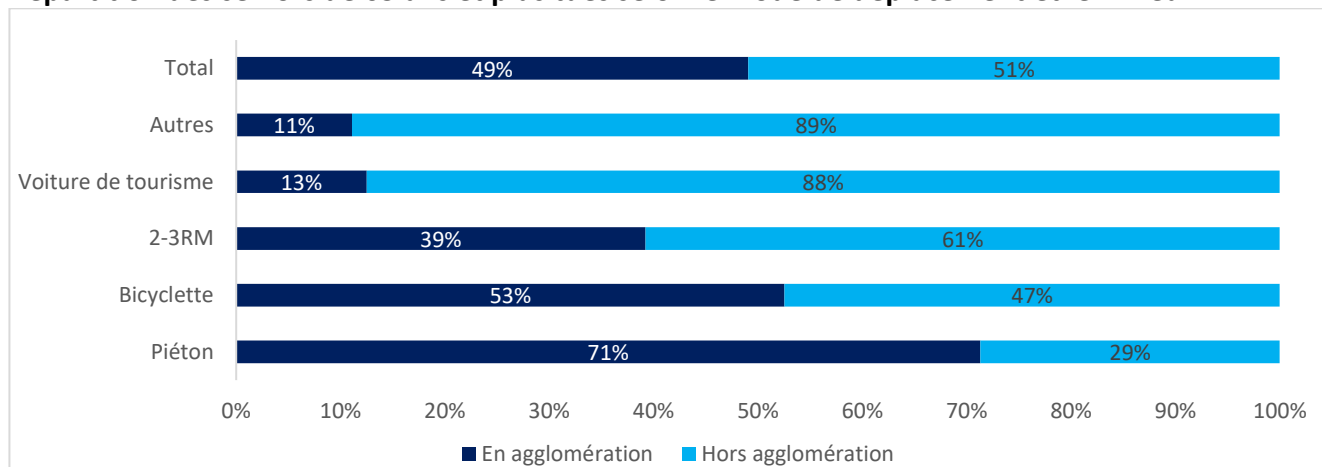
- le nombre de cyclistes seniors tués augmente de 55,3% (21 tués de plus) ;
- le nombre de piétons seniors tués augmente de 25,4% (48 tués de plus) ;
- le nombre de seniors usagers de 2-3RM tués augmente de +23% (23 tués de plus).

65 ans et plus	Piéton	Bicyclette	2-3RM	Voiture de tourisme	Autres	Total
2023	237	59	130	96	18	540
2022	189	38	107	89	17	440
Evolution (%)	25,4%	55,3%	21,5%	7,9%	5,9%	22,7%
Différence	48	21	23	7	1	100

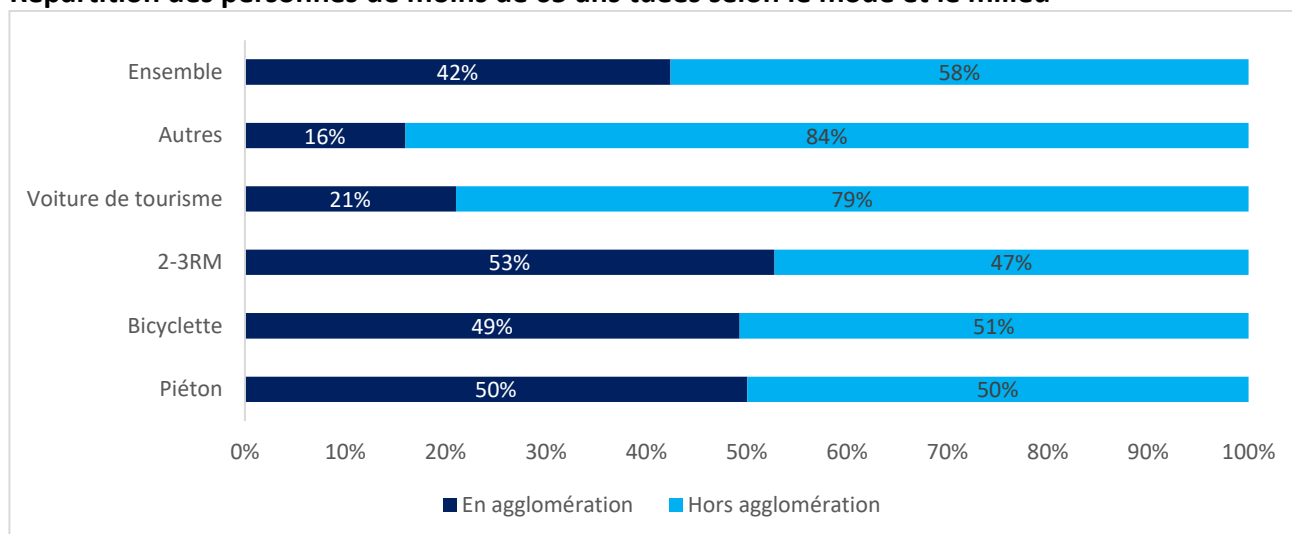
4. Selon le milieu

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. Cette différence est plus prononcée pour certaines catégories d'usagers plus que d'autres.

Répartition des seniors de 65 ans et plus tués selon le mode de déplacement et le milieu



Répartition des personnes de moins de 65 ans tuées selon le mode et le milieu



49% des 65 ans et plus tués le sont en ville, contre 42% pour les moins de 65 ans. Cet écart est avant tout lié au mode piéton, surreprésenté (44%) dans la mortalité des 65 ans et plus.

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

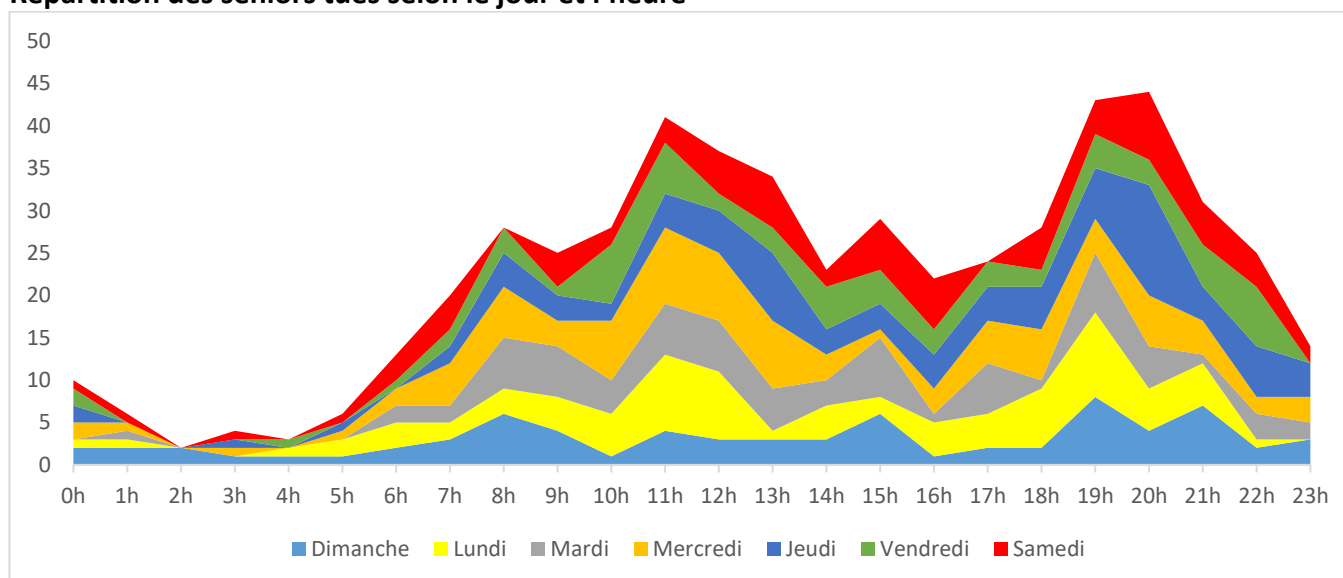
- Les seniors tués en véhicule de tourisme le sont dans 87% des cas hors agglomération, contre 79% pour les moins de 65 ans ;
- En revanche **les piétons de 65 ans et plus le sont à 71% en ville**, contre 50% pour les moins de 65 ans.

5. Selon le jour et l'heure

Les lundis, mercredis et jeudis sont les jours comptant le plus de seniors tués (47% au total). Ce sont les vendredis qui comptent le moins de personnes de moins de 65 ans tuées (12% au total). Le nombre de seniors tués selon l'heure présente des **pics marqués de 11h à 13h et de 19h et à 20h**.

La proportion de personnes tuées la nuit est plus faible pour les seniors (37%) que pour les moins de 65 ans (52%).

Répartition des seniors tués selon le jour et l'heure



Les accidents contre un obstacle fixe

7,4% des personnes tuées le sont dans des accidents contre un obstacle fixe.

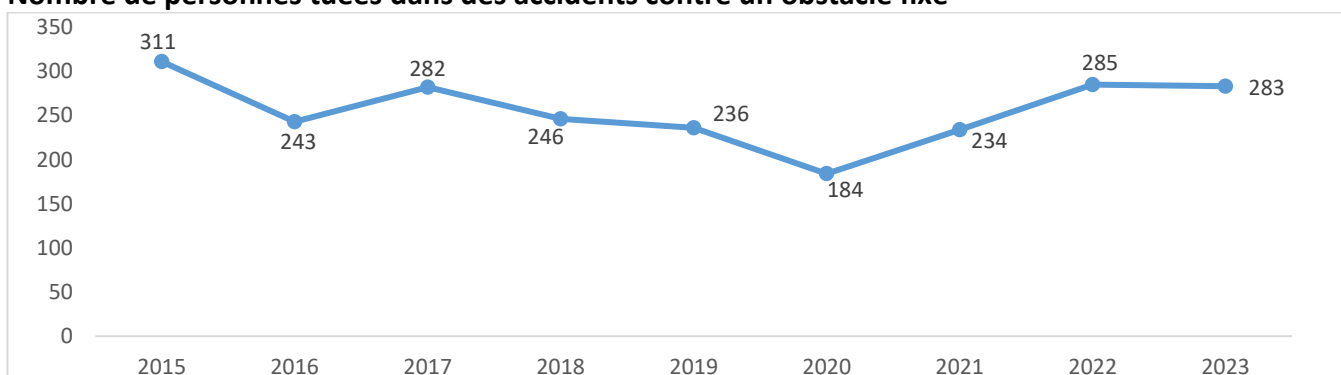
On entend par « obstacle fixe » tout dispositif ou objet en bord de route susceptible d'aggraver les conséquences de l'accident. Parfois, le dispositif, comme c'est le cas des glissières, est censé atténuer le choc contre un obstacle nettement plus dangereux. Les sorties de la chaussée sans collision ne sont pas considérées comme obstacle fixe.

En 2023, un choc contre obstacle fixe a été relevé dans 3 390 accidents corporels, soit 2,7% de l'ensemble des accidents. 283 usagers de véhicules ayant heurté un obstacle fixe ont été tués (-0,7% par rapport à 2022), soit 7,4% de la mortalité routière.

Le nombre de blessés graves dans les accidents contre obstacle fixe est de 504 en 2023, soit un ratio de 56 personnes tuées pour 100 blessés graves (ce ratio étant de 33 pour l'ensemble des accidents).

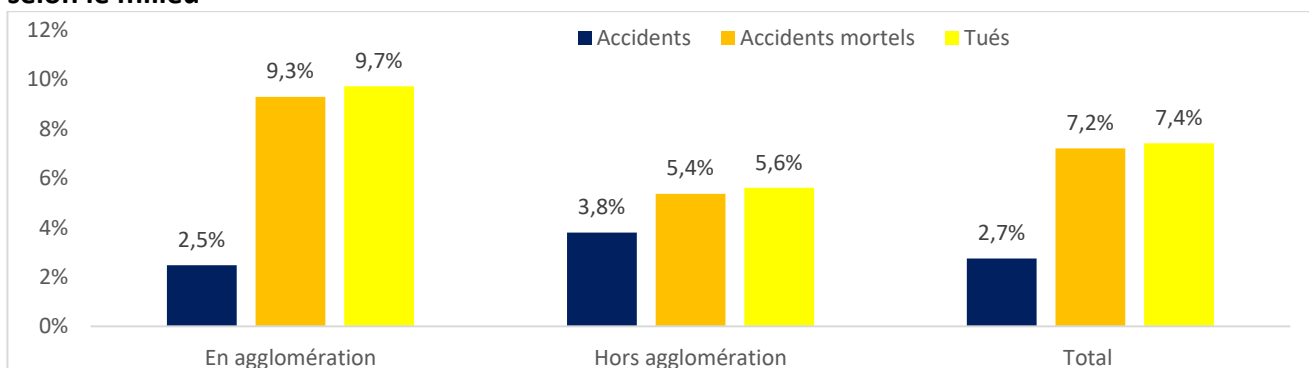
La mortalité due aux accidents contre un obstacle fixe a peu varié sur la période 2015-2023. En effet, à l'exception de l'année 2020, marquée par la pandémie liée au Covid-19, cette mortalité a connu de faibles fluctuations aux alentours de 280 tués. En 2023, la mortalité due aux accidents impliquant un véhicule seul a connu une baisse de -0,7% par rapport à 2022, soit 2 tués de moins.

Nombre de personnes tuées dans des accidents contre un obstacle fixe



La prévalence des accidents et de la mortalité routière liée aux collisions contre les obstacles fixes diffère notablement selon le type de milieu. Ces accidents constituent 3,8% de l'ensemble des accidents hors agglomération contre 2,5% en agglomération. En revanche, la mortalité dans les collisions contre les obstacles fixes est plus élevée en agglomération (9,3% des accidents mortels et 9,7% des tués) qu'en agglomération (5,4% des accidents mortels et 5,6% des tués).

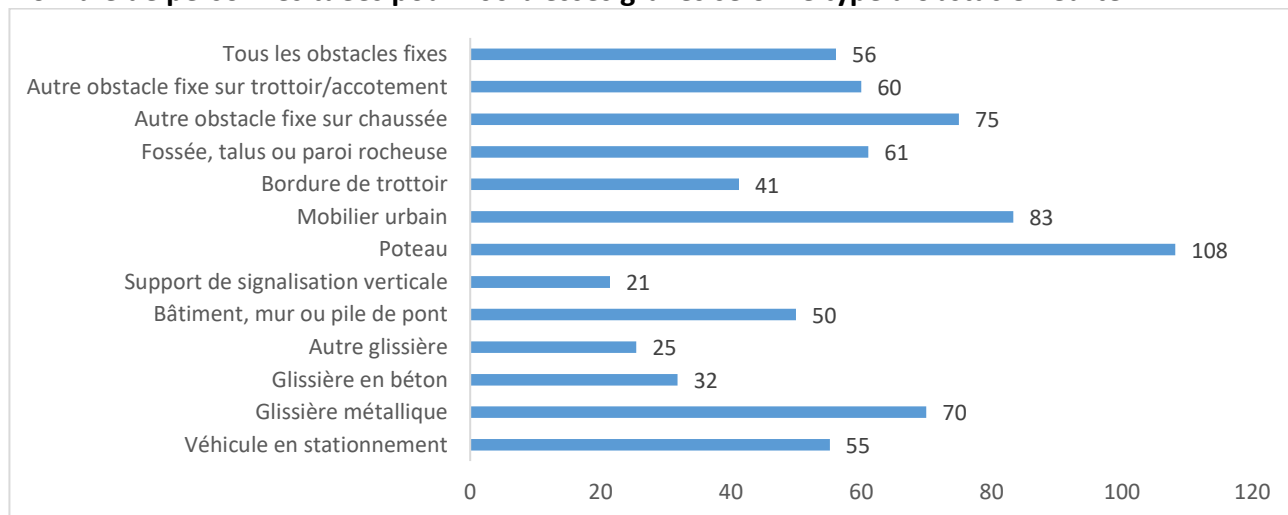
Parts des accidents contre un obstacle fixe dans l'ensemble des accidents et dans la mortalité selon le milieu



1. La gravité

Les accidents contre un obstacle fixe sont généralement graves : ils sont mortels dans 7,3% des cas, contre 2,8% pour les accidents tous modes confondus. Le nombre de personnes tuées pour 100 blessés graves, dans les accidents contre un obstacle fixe (56), varie entre 21 et 108 selon le type d'obstacle heurté. A titre d'exemple, il est de 70 dans le cas des collisions contre les glissières métalliques. Les collisions contre les poteaux sont associées au ratio le plus élevé (égal à 108 tués pour 100 blessés graves).

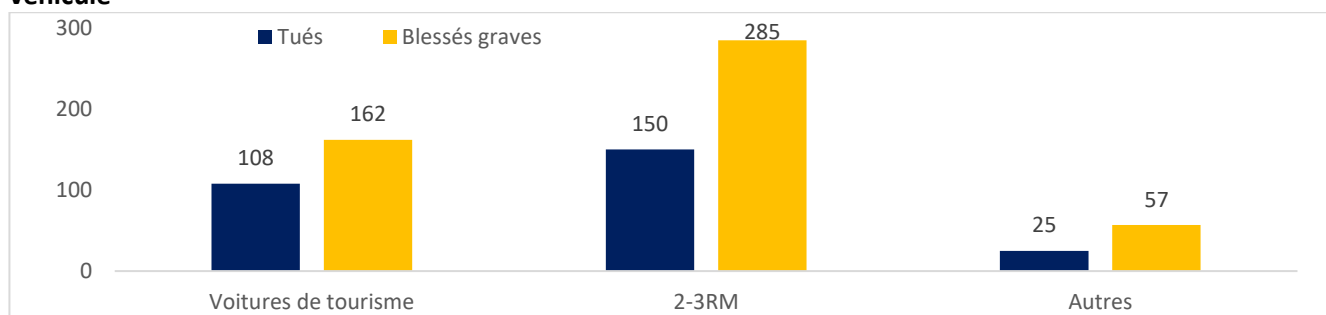
Nombre de personnes tuées pour 100 blessés graves selon le type d'obstacle heurté



2. Les usagers impliqués

La gravité des accidents contre un obstacle fixe est la plus élevée chez les deux et trois roues motorisés (53% des tués et 57% des blessés graves dans ces accidents), suivis par les voitures de tourisme (38% des tués et 32% des blessés graves dans les accidents contre un obstacle fixe).

Nombre de tués et blessés graves impliqués dans des accidents contre obstacle fixe selon le type de véhicule



En 2023, plus de 9,8% des **usagers des 2-3RM** tués le sont lors d'un accident contre un obstacle fixe. D'autre part, 53% des tués dans les accidents contre un obstacle fixe, sont des **usagers des 2-3RM**.

Les poteaux et les bordures de trottoir constituent un enjeu considérable pour les usagers des 2-3RM : ils représentent 57,3% des usagers des 2-3RM tués dans un accident contre obstacle ; cette proportion est de 21,3% pour les automobilistes.

En 2023, plus de 12% des **automobilistes** tués le sont lors d'un accident contre un obstacle. D'autre part, 38,2% des tués dans les accidents contre un obstacle fixe, sont des **automobilistes**.

Les bâtiments, les murs et les poteaux constituent un enjeu majeur pour les usagers des **automobilistes** : ils représentent 33,3% des usagers des **automobilistes** tués dans un accident contre.

3. Selon le milieu

Les types d'obstacles heurtés diffèrent selon le milieu. Sur **route hors agglomération**, les accidents contre les obstacles fixes sur chaussée ou accotement, poteau, talus ou parois rocheuses, les véhicules en stationnement et les glissières métalliques regroupent 81% de la mortalité suite aux collisions contre obstacle fixe hors agglomération.

En agglomération, la panoplie de types d'obstacles impliqués est plus considérable, et certains sont typiquement urbains tels que le mobilier urbain, les bâtiments, les murs, les poteaux, les bordures de trottoirs, les véhicules en stationnement et les autres obstacles fixes sur trottoir. Mais, trois types d'obstacles seulement (poteau, bordure de trottoir et bâtiment, mur ou pile de pont) regroupent 67,5% des tués dans les accidents contre obstacles fixes en agglomération.

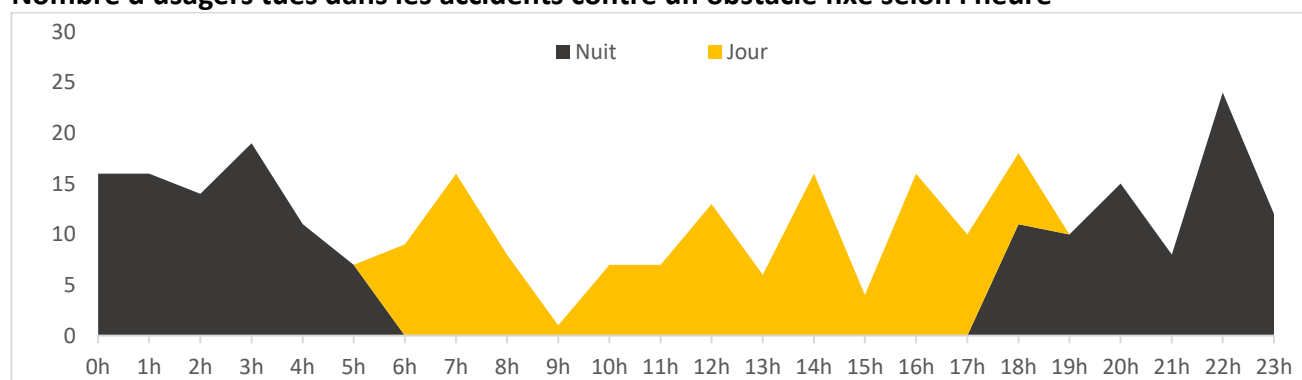
Nombre de personnes tuées usagers d'un véhicule ayant heurté un obstacle fixe selon l'obstacle et le milieu

	En agglomération	Hors agglomération	Total
Support signalisation verticale	0	3	3
Poteau	50	16	66
Mobilier urbain	5	0	5
Total obstacles amovibles	55	19	74
Bâtiment, mur ou pile de pont	14	9	23
Bordure de trottoir	46	1	47
Fossée, talus ou paroi rocheuse	6	16	22
Autre obstacle fixe sur chaussée	6	21	27
Autre obstacle fixe sur trottoir/accot.	12	12	24
Véhicule en stationnement	12	20	32
Total autres obstacles	96	79	175
Glissière métallique	2	12	14
Glissière béton	3	4	7
Autre glissière	7	6	13
Total dispositifs de retenue	12	22	34
Total obstacles fixes	163	120	283

8. Selon l'heure et le jour

58% des tués dans les accidents contre un obstacle fixe le sont de nuit, cette proportion est de 52% pour l'ensemble des tués. On observe un pic du nombre de tués dans les accidents contre un obstacle fixe aux environs de 22h.

Nombre d'usagers tués dans les accidents contre un obstacle fixe selon l'heure



Analyses territoriales

Les régions

1. Accidentalité dans les régions

En 2023, **trois régions** sur 12 (Casablanca-Settat, Marrakech-Safi et Rabat-Salé-Kénitra) regroupent **63% des accidents et 52% de la mortalité pour 48% de la population**. Pour la seule région de Casablanca-Settat, il s'agit de 33% des accidents corporels et 22% des usagers tués pour 21% de la population.

Entre 2023 et 2022, la hausse de la mortalité de +9,15% au niveau national masque d'importantes disparités régionales. Ainsi, cette hausse est imputée aux augmentations enregistrées dans 9 régions, dont principalement : Marrakech – Safi (97 décès de plus), Tanger - Tétouan - Al Hoceima (58 décès de plus), Casablanca – Settat (55 décès de plus) et L'Oriental (46 décès de plus). En revanche, la mortalité a connu des baisses aux niveaux des régions de Béni Mellal - Khénifra (-4,78%), Dakhla - Oued Ed-Dahab (-16,67%) et Guelmim - Oued Noun (-2,0%).

La part des usagers vulnérables dans la mortalité routière atteint 70% en 2023. Elle est plus forte dans les régions de Souss-Massa (78%), Marrakech-Safi (77%) et Casablanca-Settat (75%). En revanche, les usagers vulnérables représentent seulement 35% à Dakhla-Oued Ed-Dahab et 33% dans la région de Laâyoune-Sakia El Hamra.

Evolution de la mortalité et part des usagers vulnérables par région

Région	Tués	Evolution 2023/2022	Part mortalité	Part usagers vulnérables
Béni Mellal - Khénifra	279	-4,78%	7%	62%
Casablanca - Settat	844	6,97%	22%	75%
Dakhla - Oued Ed-Dahab	20	-16,67%	1%	35%
Drâa - Tafilalet	172	0,58%	5%	62%
Fès - Meknès	332	5,40%	9%	63%
Guelmim - Oued Noun	49	-2,00%	1%	51%
L'Oriental	258	21,70%	7%	65%
Laâyoune-Sakia El Hamra	60	22,45%	2%	33%
Marrakech - Safi	646	17,67%	17%	77%
Rabat - Salé - Kénitra	490	6,06%	13%	71%
Souss -Massa	348	8,07%	9%	78%
Tanger - Tétouan - Al Hoceima	321	22,05%	8%	69%
Total général	3819	9,15%	100%	70%

2. Mortalité par un 100 milles habitants dans les régions

En 2023, la mortalité par 100 milles habitants varie de 7,4 pour la région de Fès – Meknès à 14,4 pour la région de Laâyoune – Sakia El Hamra. De plus, 5 régions sur 12 ont enregistré un taux supérieur à la moyenne nationale de 10,3.

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

Région	Tués/100k habitants
Beni Mellal - Khénifra	10,5
Casablanca - Settat	11,0
Dakhla - Oued Ed-Dahab	10,0
Drâa - Tafilalet	10,0
Fès - Meknès	7,4
Guelmim - Oued Noun	10,8
L'Oriental	10,2
Laâyoune-Sakia El Hamra	14,4
Marrakech - Safi	13,2
Rabat - Salé - Kénitra	9,8
Souss -Massa	11,5
Tanger - Tétouan - Al Hoceima	8,1
Total général	10,3



L'objectif de moins de 2 454 personnes tuées en 2023 correspond à un ratio de 6,6 décès par 100 milles habitants. Toutefois, les chiffres de l'année 2023 montrent qu'aucune région n'est en dessous de cette valeur. Seule la région de Fès-Meknès (7,1) qui s'en rapproche.

Entre 2022 et 2023, la mortalité par 100 milles habitants a augmenté (+8,6%) au niveau national. Elle est en hausse dans 8 régions, dont les plus fortes sont enregistrées dans les régions de Tanger - Tétouan - Al Hoceima (+21,5%), Laâyoune-Sakia El Hamra (+20,7%), L'Oriental (+19,9%) et Marrakech – Safi (+16,7%). Toutefois, ce ratio est en baisse dans la région de Dakhla - Oued Ed-Dahab (-19,7%), Béni Mellal – Khénifra (-5,4%) et Drâa – Tafilalet (-0,1%).

Evolution de l'indicateur de la mortalité par région

Région	Tués/100k habitants	Evolution 2023/2022
Beni Mellal - Khénifra	10,5	-5,4%
Casablanca - Settat	11,0	5,6%
Dakhla - Oued Ed-Dahab	10,0	-19,7%
Drâa - Tafilalet	10,0	-0,1%
Fès - Meknès	7,4	4,2%
Guelmim - Oued Noun	10,8	-2,5%
L'Oriental	10,2	19,9%
Laâyoune-Sakia El Hamra	14,4	20,7%
Marrakech - Safi	13,2	16,7%
Rabat - Salé - Kénitra	9,8	5,2%
Souss -Massa	11,5	6,8%
Tanger - Tétouan - Al Hoceima	8,1	21,5%
Total général	10,3	8,6%

3. Mortalité par 10 000 véhicules dans les régions

En 2023, la mortalité par 10 000 véhicules varie de 5,2 dans la région de Casablanca-Settat à 26,3 dans la région de Guelmim-Oued Noun. 5 régions sur 12 ont un taux inférieur à la moyenne nationale de 8,5 tués par 10 000 véhicules : Casablanca-Settat (5,2), Rabat-Salé-Kénitra (5,7), l'Oriental (8,2) et

Fès-Meknès (8,3). 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	20,0
Casablanca-Settat	5,2
Dakhla-Oued Ed Dahab	17,0
Drâa-Tafilalet	20,6
Fès-Meknès	8,3
Guelmim-Oued Noun	26,3
L'Oriental	8,2
Laâyoune-Sakia El Hamra	15,3
Marrakech-Safi	17,7
Rabat-Salé-Kénitra	5,7
Souss-Massa	12,4
Tanger-Tétouan-Al Hoceïma	8,3
Total	8,5



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, 70% des personnes tuées sont des **usagers vulnérables : piétons, cyclistes et deux-roues motorisés**. Cette proportion est au-dessus de la moyenne nationale pour 4 régions : Souss-Massa (78%), Marrakech-Safi (77%), Casablanca-Settat (75%) et Rabat-Salé-Kénitra (71%).

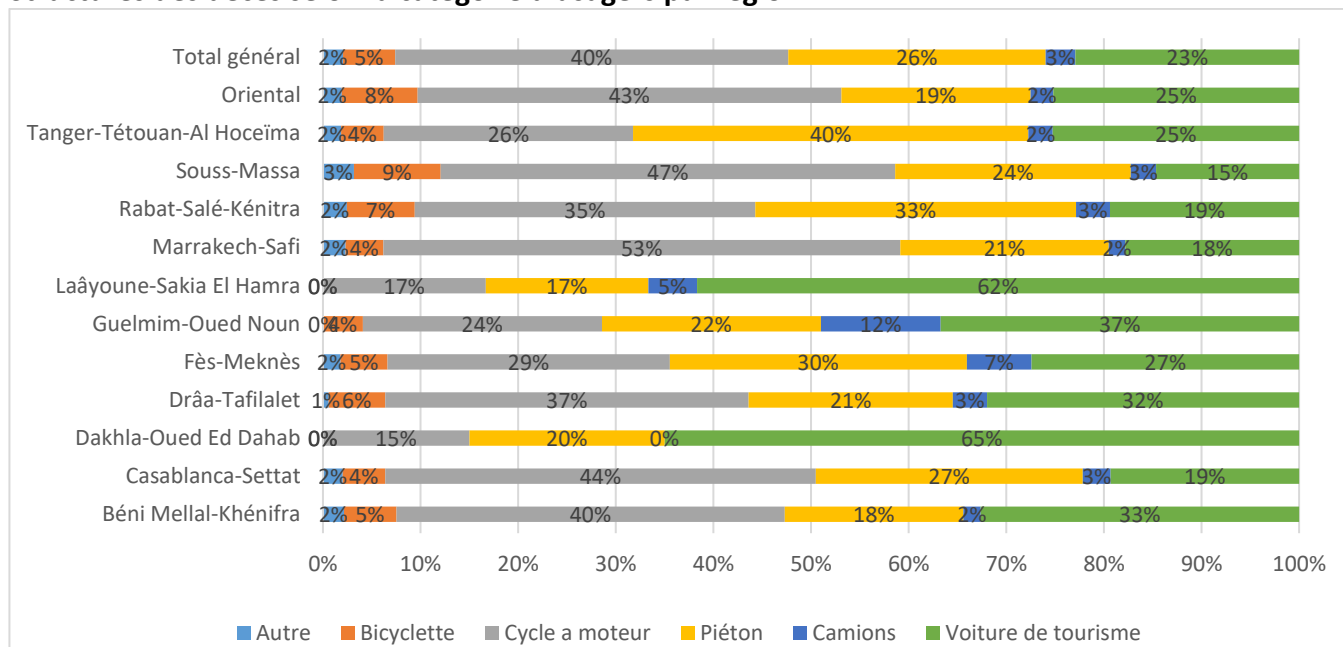
La part des **piétons** parmi les décès est supérieure à la moyenne nationale (26%) dans 4 régions : Tanger-Tétouan-Al Hoceïma (40%), Rabat-Salé-Kénitra (33%), Fès-Meknès (30%) et Casablanca-Settat (27%). Elle est la moins élevée dans la région de Laâyoune-Sakia El Hamra où elle n'atteint que 17%.

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 (53%), de Souss-Massa (47%), de Casablanca-Settat (44%) et L'Oriental (43%).

La part des **cyclistes** parmi les décès est de 5,3% au niveau national. Elle est supérieure à la moyenne nationale dans 5 régions : Souss-Massa (8,9%), Béni Mellal-Khénifra (5,4%), Rabat-Salé-Kénitra (6,9%), Drâa-Tafilalet (5,8%) et L'Oriental (7,8%). En revanche, dans les régions de Dakhla-Oued Ed Dahab et de Laâyoune-Sakia El Hamra aucun décès parmi les cyclistes n'a été enregistré en 2023.

Les usagers des **voitures de tourisme** représentent 23% des tués au niveau national. Leur part dans la mortalité est particulièrement élevée dans les régions de Dakhla-Oued Ed Dahab (65%) et de Laâyoune-Sakia El Hamra (62%) où les automobilistes représentent plus de 50% des tués en 2023.

Structures des décès selon la catégorie d'usagers par région

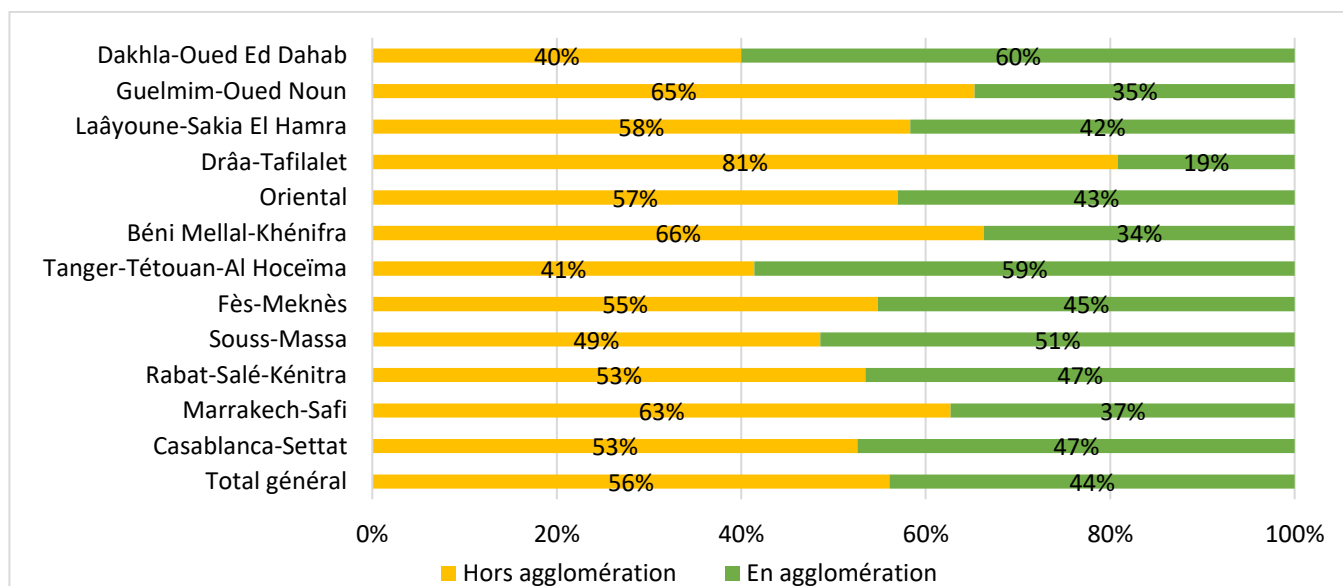


5. Mortalité selon le milieu

Trois régions sur les douze régions du Maroc concentrent plus de la moitié de la mortalité générale (52%) : Casablanca-Settat (22%), Marrakech-Safi (17%) et Rabat-Salé-Kénitra (13%). Elles représentent la même part de la mortalité (52%) que ce soit en agglomération ou hors agglomération.

La part de la mortalité **en agglomération** varie de 19% pour la région de Drâa-Tafilalet à 60% pour la région de Dakhla-Oued Ed Dahab.

Répartition des décès selon le milieu par région



6. Mortalité selon le type de réseau routier

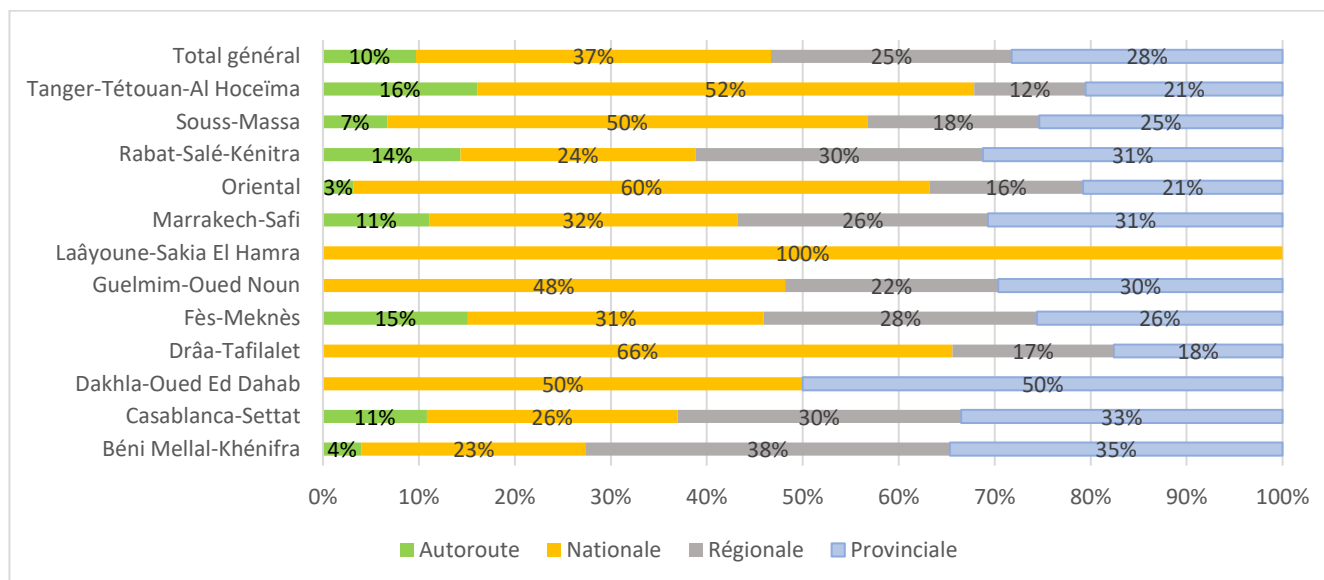
Sur les 8 régions qui disposent d'un réseau autoroutier, la part de la mortalité sur autoroute est la plus élevée pour la région de Tanger-Tétouan-Al Hoceïma et la moins élevée pour la région de l'Oriental.

La part de la mortalité sur **les routes nationales** varie de 23% pour la région de Béni Mellal-Khénifra à 100% pour la région de Laâyoune-Sakia El Hamra. Sur **les routes régionales**, ce ratio varie de 0%

pour les régions de Dakhla-Oued Ed-Dahab et Laâyoune-Sakia El Hamra à 38% 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 50% pour la région de Dakhla-Oued Ed-Dahab.

Répartition des décès par région selon le type de réseau classé

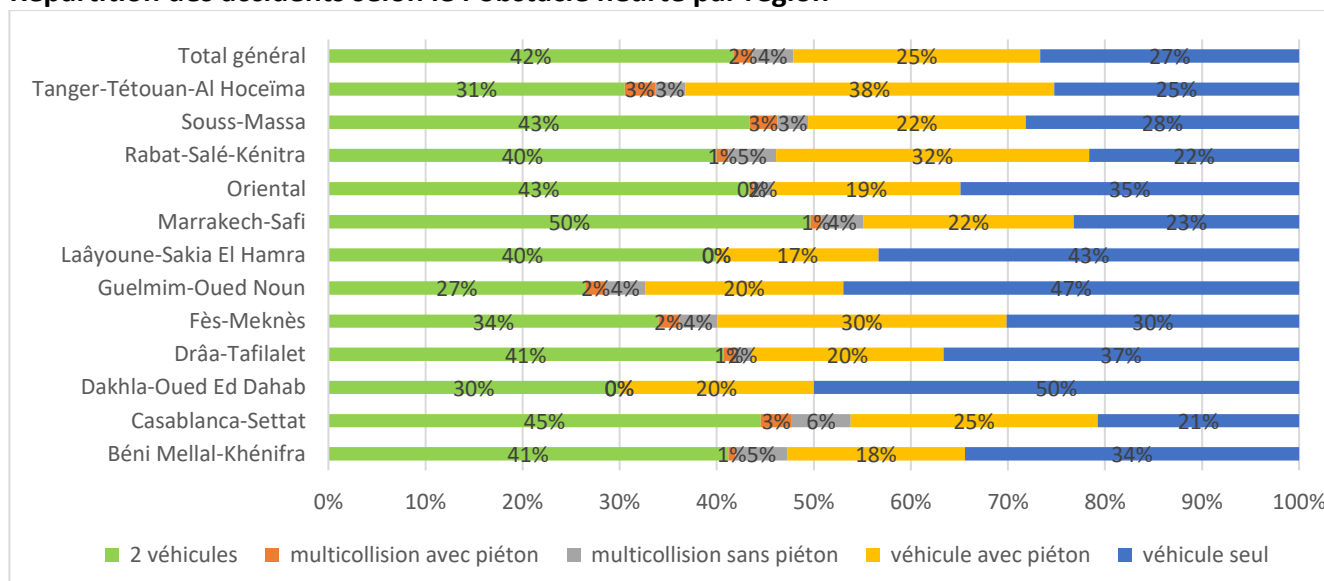


7. La mortalité selon le type de collision

En 2023, les collisions entre deux véhicules représentent 42% de la mortalité ; celles contre un piéton 27% alors que les accidents impliquant un seul véhicule représentent 27% de la mortalité. La multi-collision sans piétons représente 4% de la mortalité routière.

La part des accidents avec un seul véhicule varie de 21% de l'ensemble de la mortalité pour la région de Casablanca-Settat à 50% pour la région de Dakhla-Oued Ed-Dahab. Pour les accidents contre un piéton, ce ratio varie de 17% pour la région de Laâyoune-Sakia El Hamra à 41% pour la région de Tanger-Tétouan-Al Hoceïma. Quant aux collisions contre un autre véhicule (non compris la multi-collision), la part de la mortalité varie de 27% dans la région de Guelmim-Oued Noun à 70% dans la région de Marrakech-Safi.

Répartition des accidents selon le l'obstacle heurté par région



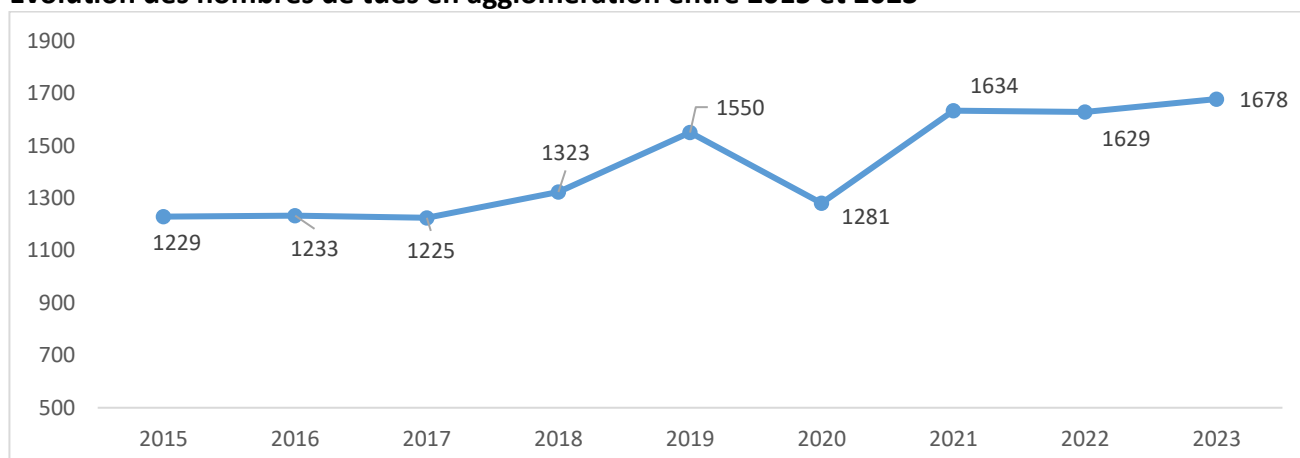
L'accidentalité en agglomération

L'accidentalité en agglomération représente 8 accidents corporels sur 10, plus de 4 personnes tuées sur 10 et 7 blessés graves sur 10. Près de 9 personnes tuées en agglomération sur 10 sont des usagers vulnérables.

En 2023, 98 014 accidents de la route sont enregistrés en agglomération. Ces accidents ont entraîné 1 678 décès, soit 44% de la mortalité routière. Ils ont entraîné aussi 8 340 blessés graves. Cela représente un taux de gravité égal à 20 tués pour 100 blessés graves.

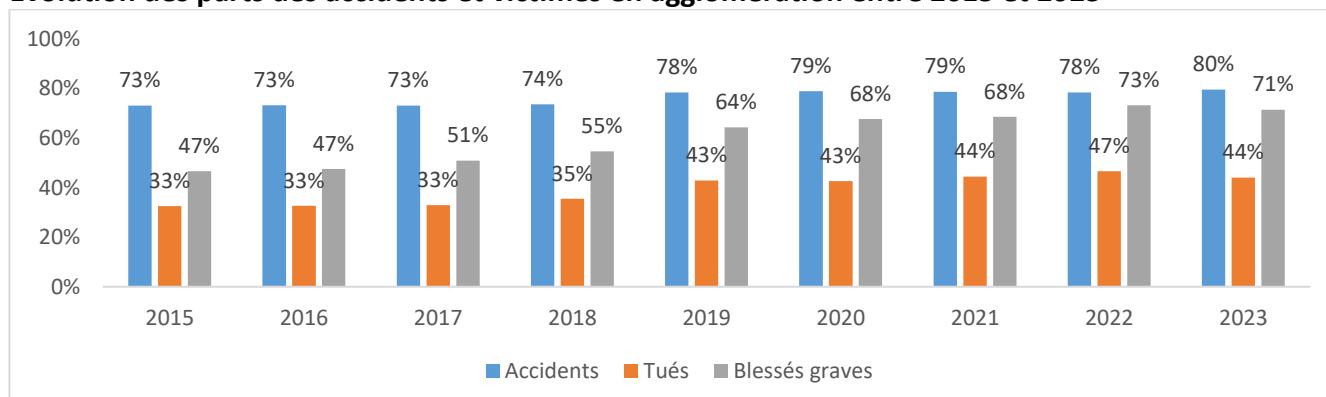
Entre 2015 et 2017, le nombre de décès s'est stabilisé autour de 1 230 tués, avant de marquer une hausse à partir de 2018 : + 8% en 2018, soit +98 tués par rapport 2017, +17,2% en 2019, soit +227 tués par rapport à 2018 et +5,4% en 2021 soit +84 tués par rapport à l'année 2019 (l'année 2020 étant atypique). En revanche, en 2022, on a enregistré une légère baisse par rapport à 2021 (-0,3%, soit 5 tués de moins). Mais, l'année 2023 a été marquée par un retournement à la hausse de la mortalité en agglomération (+49 tués, soit +3% par rapport à 2022) ce qui représente un record jamais enregistré.

Evolution des nombres de tués en agglomération entre 2015 et 2023



Les parts des accidents et victimes en agglomération ont considérablement changé au cours de la période 2015-2023 : elles sont passées 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 44%. **En 2023, 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 47% en 2015 à 71% en 2023.

Evolution des parts des accidents et victimes en agglomération entre 2015 et 2023



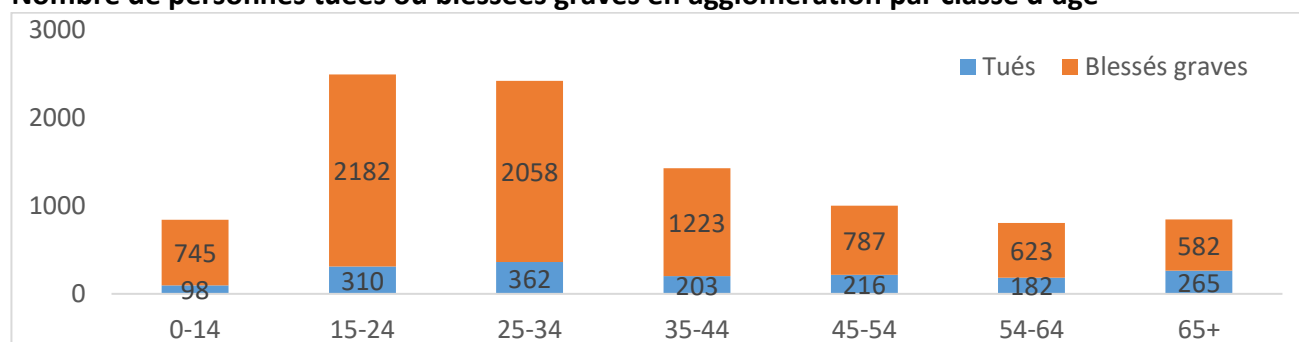
1. Selon l'âge

Avec 362 personnes tuées, les 25-34 ans représentent 23% de la mortalité en agglomération (contre 21% hors agglomération). En 2023, on constate une hausse par rapport à l'année 2022 de 3,4% sur cette tranche d'âge, soit 12 tués de plus. Cependant, une baisse de -25,8% est relevée chez les enfants de moins de 15 ans (-34 tués) et les 35-44 ans (-18 tués).

Les classes d'âge comportant les nombres de blessés graves les plus élevés sont les 15-24 ans (2 182 blessés graves) et les 25-34 ans (2 058 blessés graves).

Le nombre de personnes tuées pour 100 blessés graves augmente avec l'âge : il est de 14 pour les moins de 24 ans, de 17 pour les 25-44 ans, de 28 pour les 45-64 ans et de 46 pour les 65 ans et plus.

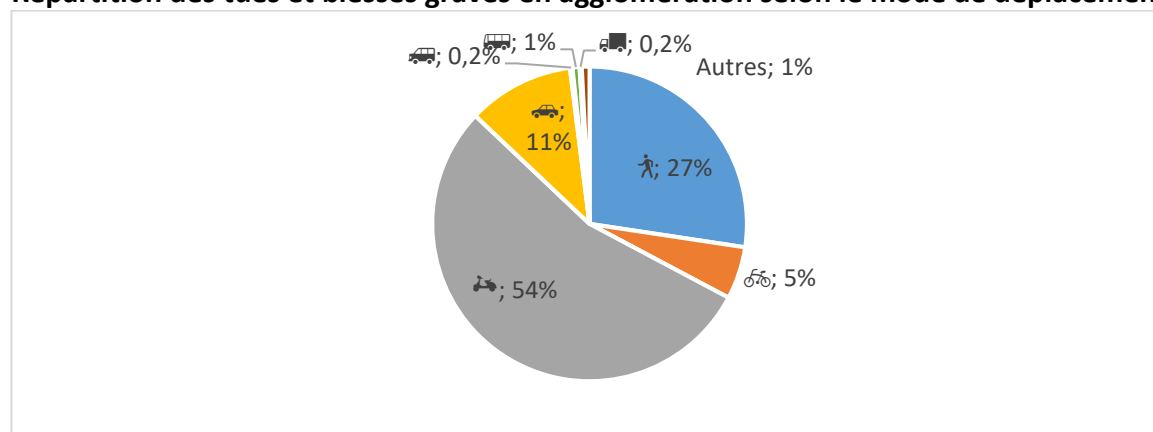
Nombre de personnes tuées ou blessées graves en agglomération par classe d'âge



2. Selon le mode de déplacement

87% des personnes tuées et même proportion des blessés graves en agglomération sont des usagers vulnérables. Entre 2022 et 2023, la mortalité des usagers vulnérables en agglomération a augmenté de 8,4% alors que celle des autres usagers a diminué de -22,8%.

Répartition des tués et blessés graves en agglomération selon le mode de déplacement

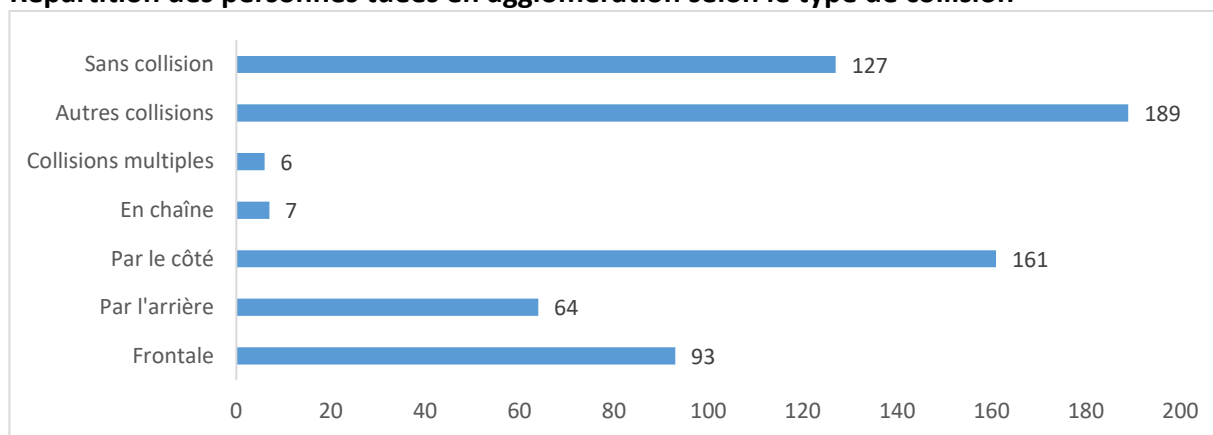


	Piétons	Bicyclette	2-3RM	VT	Bus Autocar	VU	Poids lourd	Autres
Tués	556	103	802	184	4	6	8	15
BG	2187	437	4637	912	21	67	14	65

3. Selon le type de collision

Au moins pour les cas renseignés (647 cas sur 1678), trois types de collision représentent près de 60% de la mortalité urbaine : les accidents entre deux véhicules avec collision par le côté (25%), ceux à un véhicule seul sans piéton (20%) et ceux entre deux véhicules avec collision frontale (14%).

Répartition des personnes tuées en agglomération selon le type de collision



4. Les types d'accidents

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

- **20,8%** des personnes tuées le sont dans **un accident sans tiers (un véhicule seul sans piéton)** ;
- **71%** dans **un accident à 2 protagonistes** ;
- **8,2%** dans **un accident à plus de 2 protagonistes**.

5. Les parties antagonistes impliqués

27% des personnes tuées en agglomération le sont dans des accidents sans tiers. Les usagers des 2-3RM constituent 69% (241 décès) de la mortalité dans les accidents sans tiers en agglomération contre 43% au niveau national. Les usagers vulnérables, qui représentent 87% de la mortalité en agglomération, sont tués dans 78% des cas dans des accidents contre des véhicules de tourisme (47% des cas), des accidents sans tiers (17% des cas), des multi-collisions (8% des cas) ou des accidents contre un poids lourds (7%).

Nombre de tués en agglomération selon le mode de déplacement et l'utilisateur percuté

	Sans tiers	multicollision sans piéton	multicollision avec piéton	Piéton	Bicyclette	2-3 RM	Voiture de tourisme	Autobus	Autocar	Véhicule utilitaire	Poids lourd	Autres	
	*	+2	1&+2	1	1	1	1	1	1	1	1	0	Total
		43			3	118	305	13	6	19	39	10	556
	6	3	6			17	53	2	1	3	8	4	103
	241	2	57	13	6	70	324	9	7	17	50	6	802
	82	2	24	1		10	50		1	1	13		184
	3					1	1						5
							1						1
	3						1						4
	5		1			1					1		8
	9						5		1				15
Total	349	50	88	14	9	217	740	24	16	40	111	20	1678

Exemples de lecture du tableau :

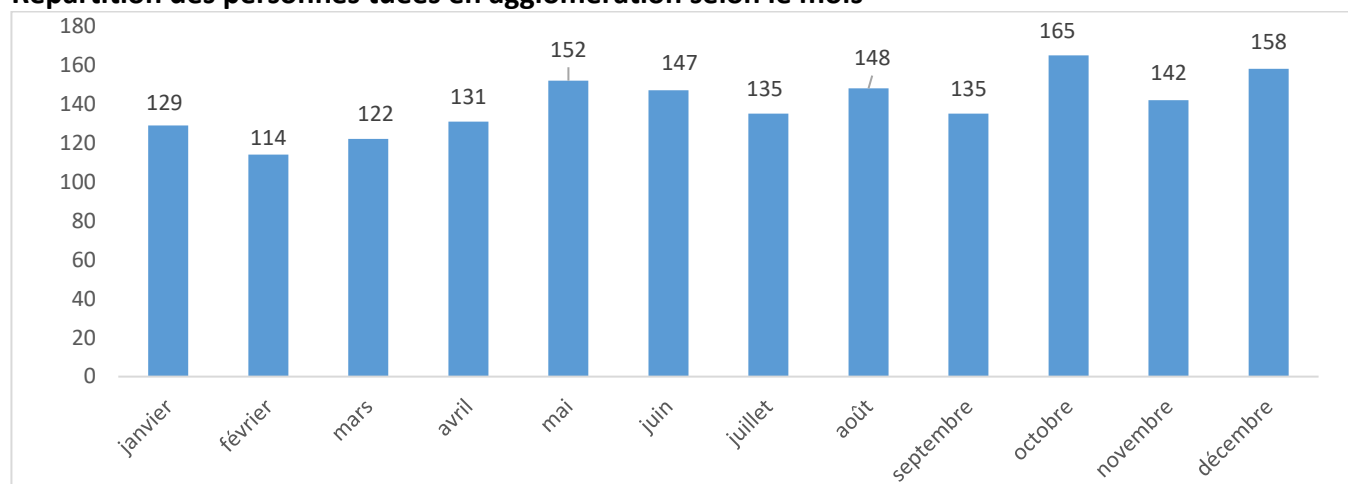
– ligne de 2-3RM : parmi les 802 usagers de 2-3RM tués en agglomération, 241 l'ont été lors d'un accident sans tiers, 59 lors d'une multi-collision, 324 dans une collision avec une voiture de tourisme, etc.

– Colonne de voiture de tourisme : en plus des 184 usagers internes des voitures de tourisme tués en agglomération, ces dernières ont été impliquées 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 : 305 piétons, 53 cyclistes, 324 usagers de 2-3RM, 2 usagers du transport en commun, 1 usagers de véhicules utilitaires et 5 autres usagers (charrettes, fauteuil pour handicapés).

6. Selon la temporalité

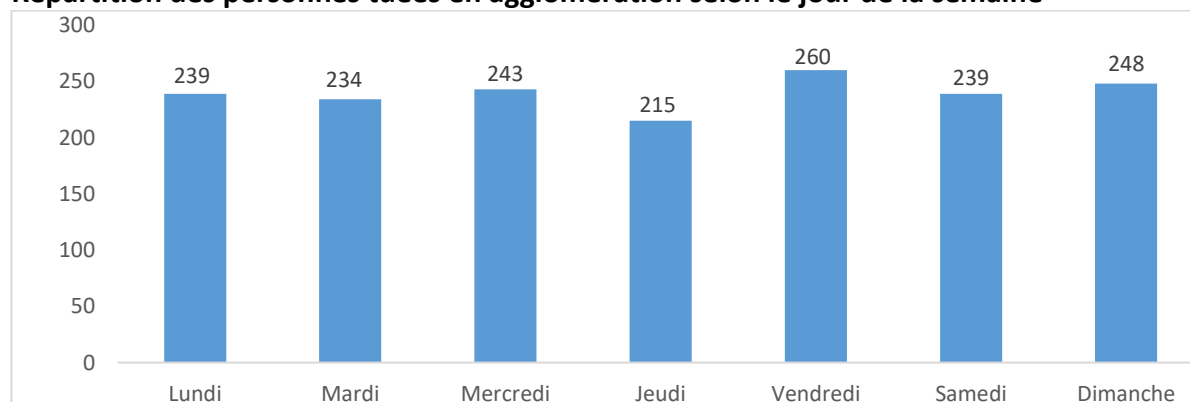
En 2023, le mois d'octobre compte le plus de tués en agglomération (165 tués) et le mois de février en compte le moins (114 tués). Le mois d'avril (+28% par rapport à 2022) a enregistré la plus forte hausse du taux de mortalité en agglomération, tandis que le mois d'août a enregistré la plus forte baisse (-15%).

Répartition des personnes tuées en agglomération selon le mois



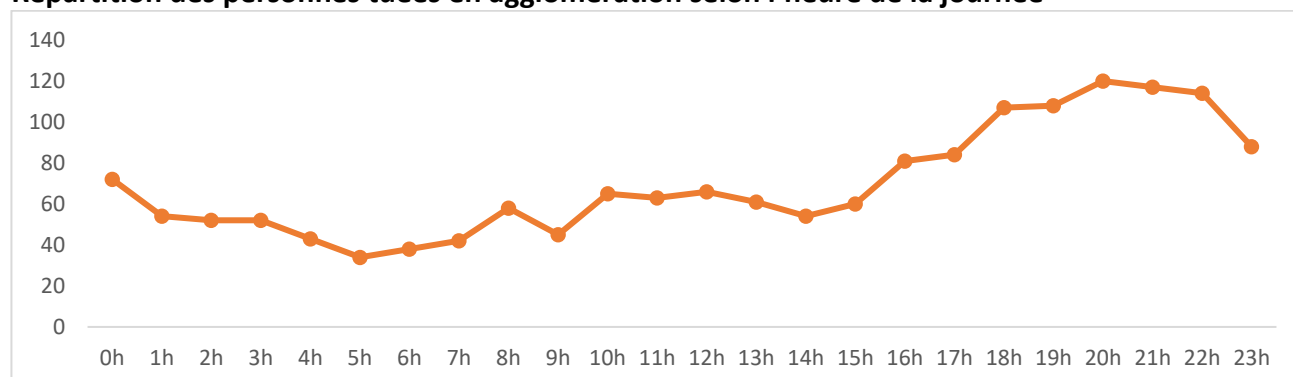
Les Vendredis (260 tués) sont les jours les plus mortels en agglomération en 2023. En revanche, les Jeudis (215 tués) concentrent le plus faible nombre de tués sur cette année.

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



En agglomération, la deuxième moitié de la journée 12h-23h concentre 63% des personnes tuées dans les accidents de la circulation. Des pics de mortalité sont enregistrés entre 18h et 22h (entre 107 et 120 tués).

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



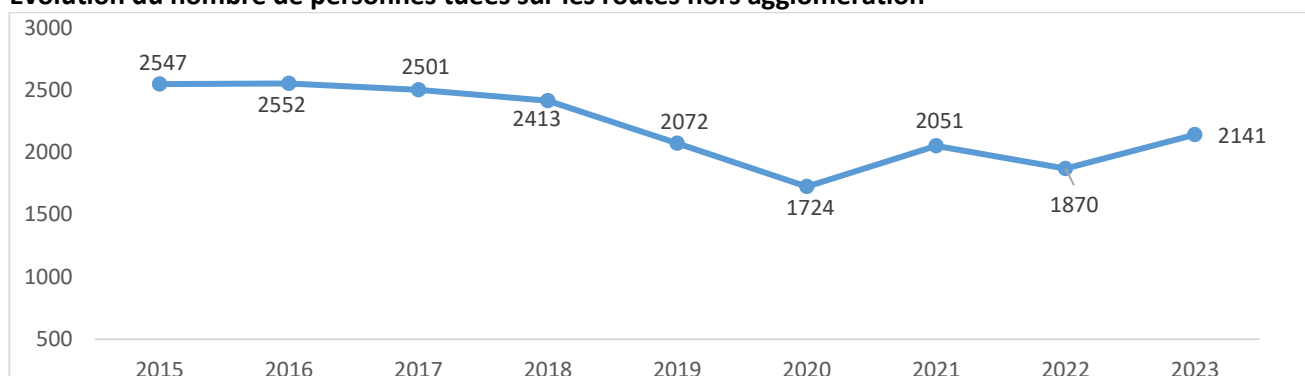
L'accidentalité hors agglomération

Plus de la moitié des personnes tuées le sont sur des routes hors agglomération (56% de la mortalité est hors agglomération). Un tué sur trois l'est dans des accidents sans tiers.

En 2023, on compte 25 260 accidents corporels sur les routes hors agglomération, soit 20,5% de l'ensemble des accidents de la circulation. 2 141 personnes ont été tuées dans ces accidents, soit 56,1% de la mortalité routière. Ceci représente une hausse de +14,5% par rapport à 2022.

Outre les tués, les accidents hors agglomération ont produit 3 346 blessés graves, soit un taux de gravité de 64 tués pour 100 blessés graves.

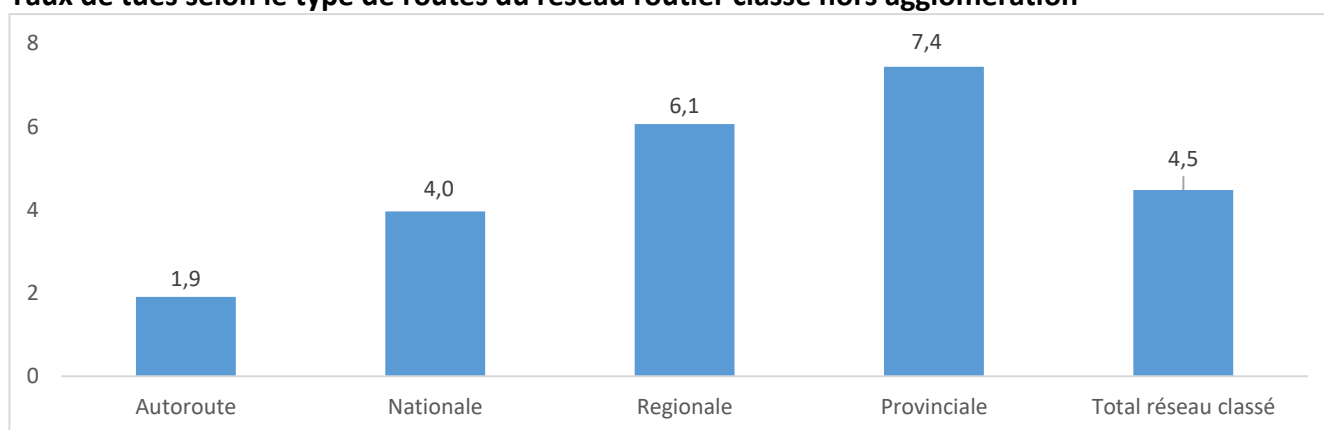
Evolution du nombre de personnes tuées sur les routes hors agglomération



1. Estimation du risque d'être tué par type de route

En 2023, le taux de tués pour 100 millions de véhicule kilomètre sur les routes classées était de 4,5. Ce taux varie considérablement selon le type de route. Il est le moins élevé pour les autoroutes (1,9 tués pour 100 millions de véhicule kilomètre) et le plus élevé pour les routes provinciales où il atteint 7,4 tués pour 100 millions de véhicule kilomètre, soit un sur-risque de 66% par rapport à la moyenne du réseau classé.

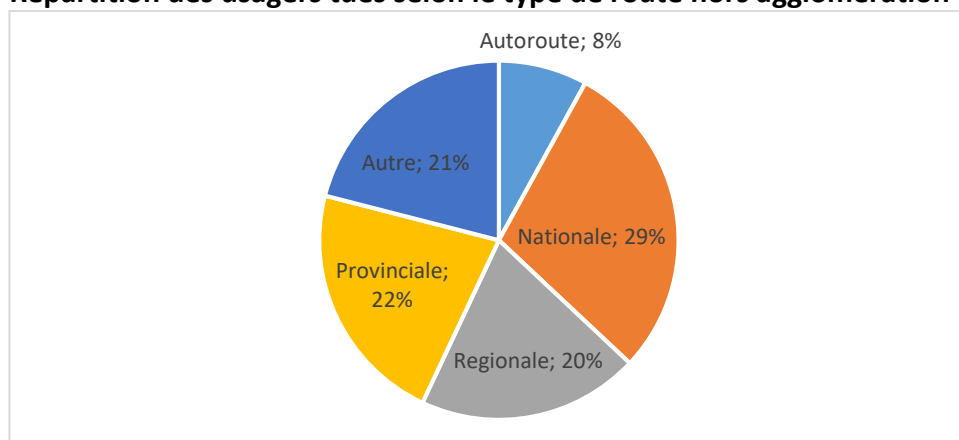
Taux de tués selon le type de routes du réseau routier classé hors agglomération



2. Mortalité selon le type de route

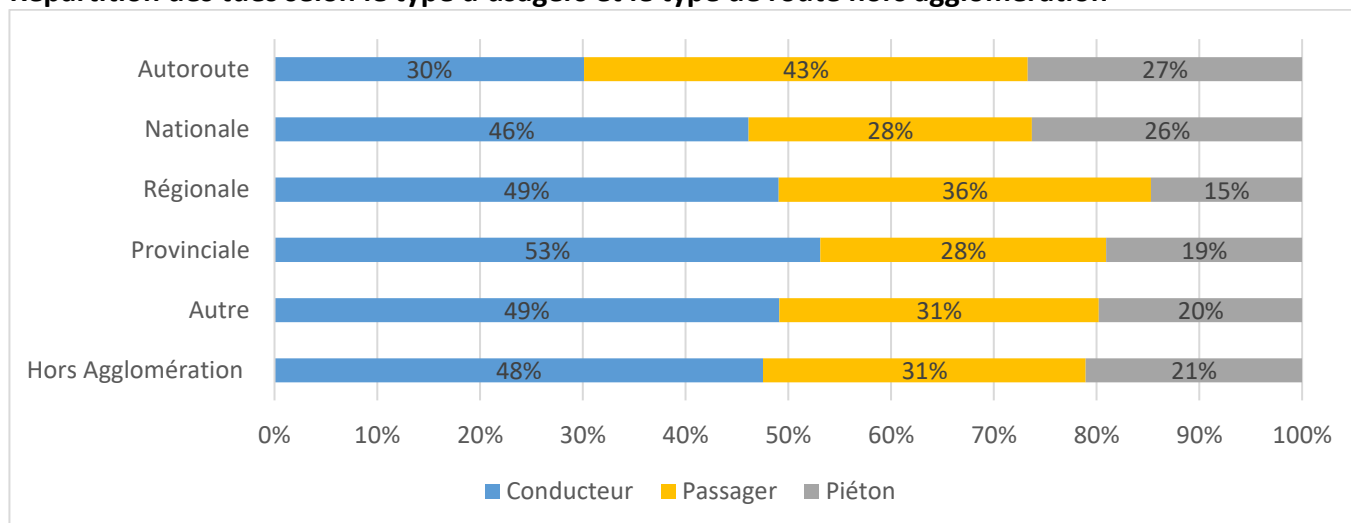
Le réseau national concentre 29% de la mortalité sur routes hors agglomération, suivi par les routes provinciales qui regroupent 22% des décès, puis par les routes régionales avec 22% de la mortalité hors agglomération.

Répartition des usagers tués selon le type de route hors agglomération



Près de la moitié des personnes tuées sur les routes hors agglomération sont des conducteurs (48%). Les passagers représentent 31% de la mortalité hors agglomération et les piétons en représentent 21%. Cette répartition varie légèrement selon le type de route.

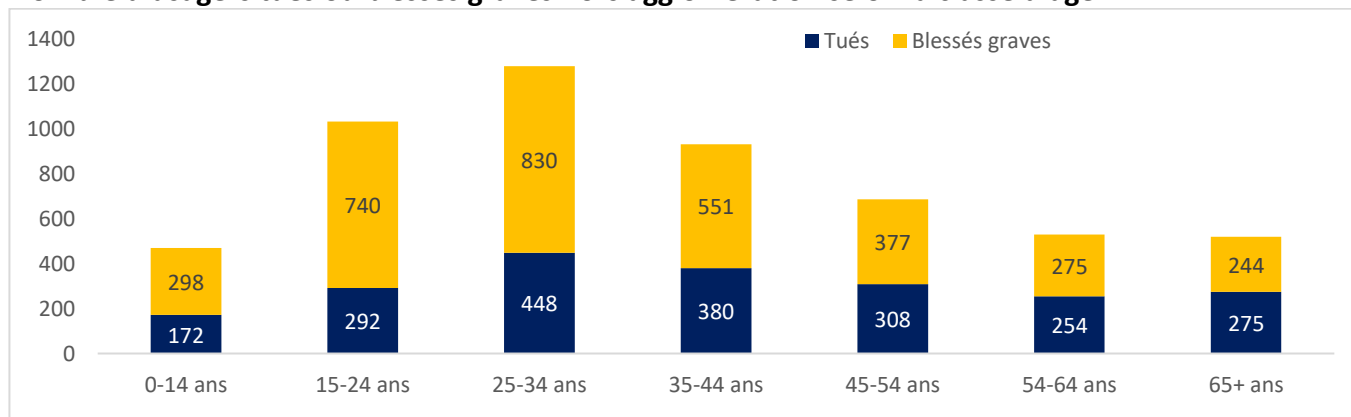
Répartition des tués selon le type d'usagers et le type de route hors agglomération



3. Selon l'âge des usagers

Les personnes âgées de 25 à 34 ans sont les plus impliquées dans les d'accidents hors agglomération (448 tués, soit 21% de la mortalité). En termes de blessés graves, ce sont toujours les 25-34 ans qui présentent le plus grand nombre de victimes (25% des blessés graves, soit 830 personnes) suivis de près des 15-24 ans (22% des blessés graves, soit 740 personnes).

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



7. Les parties antagonistes impliquées

31,2% des personnes tuées le sont dans des accidents sans tiers. Les usagers automobilistes constituent 58% (386 décès) de la mortalité dans les accidents sans tiers hors agglomération contre 46% au niveau national. Les usagers vulnérables, qui représentent 60% de la mortalité hors agglomération, sont tués dans 90% des cas dans des accidents contre des véhicules de tourisme (66% des cas), des accidents sans tiers impliquant des 2-3RM (15% des cas) ou des accidents contre un poids lourds (9%).

Nombre de tués hors agglomération selon le mode de déplacement et l'usager percuté

	Sans tiers	multicollision sans piéton	multicollision avec piéton	Piéton	Bicyclette	2-3 RM	Voiture de tourisme	Autobus	Autocar	Véhicule utilitaire	Poids lourd	Autres	Total
	*	+2	2+2	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
		16				38	309	5	13	10	49	11	451
		1	5			12	67	4	3		8	1	101
	195	3	34	7	7	71	322	4	7	7	59	19	735
	386	2	28		2	8	150	1	13	16	80	5	691
	3					0					2	0	5
	9					0					4	0	13
	17			1		1	1	1	3		6	0	30
	46	0	5	1	0	2	12	1	0	0	7	1	75
	13	1	2	0	0	3	20	0	0	0	1	0	40
Total	669	23	74	9	9	135	881	16	39	33	216	37	2141

Exemples de lecture du tableau :

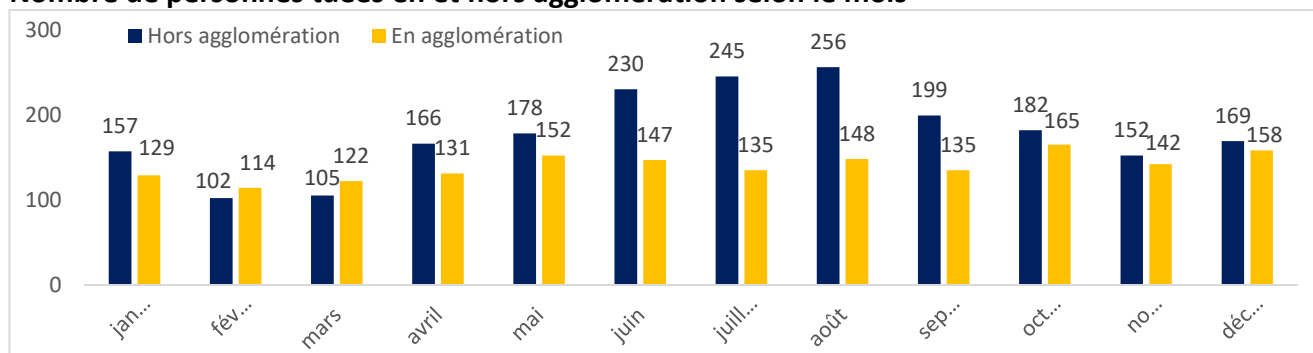
– ligne voiture de tourisme : parmi les 691 usagers de VT tués hors agglomération, 386 l'ont été lors d'un accident sans tiers, 30 lors d'une multi-collision, 150 dans une collision avec une voiture de tourisme, 80 contre un PL, etc.

– Colonne de poids lourd : en plus des 75 usagers internes des PL tués hors agglomération, ces derniers 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 : 49 piétons, 8 cyclistes, 59 usagers de 2-3RM, 80 usagers de VT, 6 usagers du transport en commun, 6 usagers de véhicules utilitaires et 1 usager de charrette.

8. Selon la temporalité

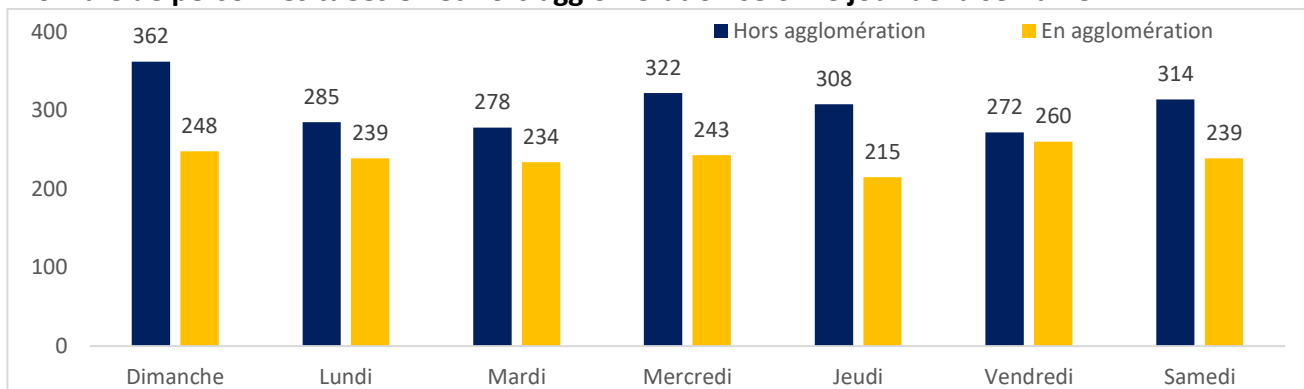
En 2023, les mois de juin, juillet et août sont les plus mortels, avec 34,1% de la mortalité hors agglomération. Les mois de février et mars sont les moins mortels avec respectivement 4,5% et 4,8% des décès hors agglomération. En agglomération, ce sont les mois de mai, octobre et décembre qui enregistrent plus de tués, avec 28,3% de la mortalité routière.

Nombre de personnes tuées en et hors agglomération selon le mois



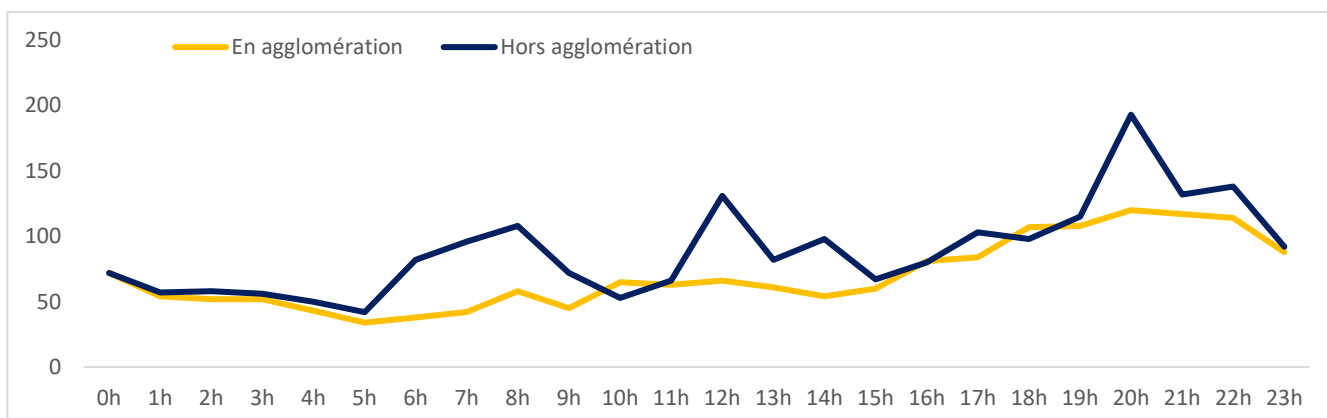
Hors agglomération, les dimanches (362 décès) sont les plus mortels. En revanche, le vendredi est le jour où on observe le moins de tués (272 cas). En agglomération, c'est le vendredi qui est le plus mortel (260 décès) alors que le jeudi est le jour où on compte le moins de tués (215 cas).

Nombre de personnes tuées en et hors agglomération selon le jour de la semaine



Concernant la répartition horaire, on observe deux pics : le premier se situe aux alentours de midi et l'autre pendant la tranche 20h-22h, soit un peu moins du tiers de la mortalité hors agglomération (28%).

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



L'accidentalité sur les autoroutes

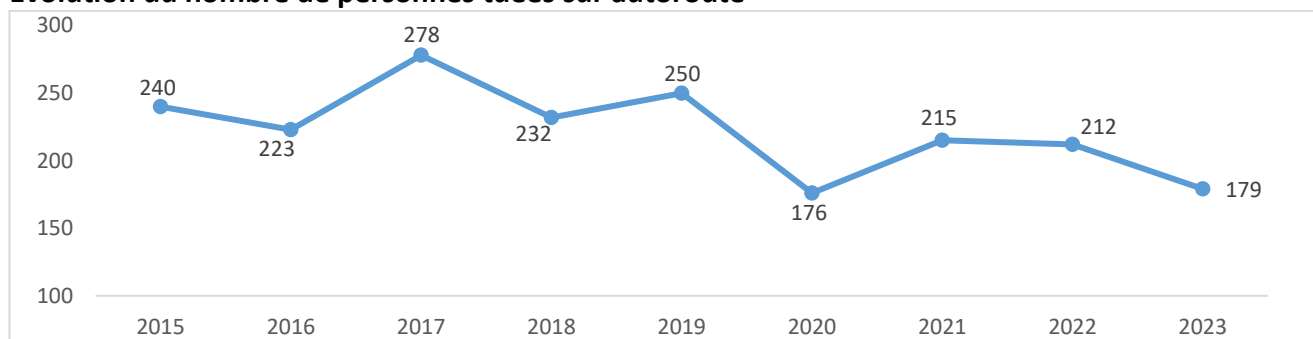
Sur autoroute, 1 personne tuée sur cinq l'est dans un accident sans tiers et de 1 personne sur 4 (26%) est un piéton.

En 2023, 179 personnes ont été tuées sur le réseau autoroutier, soit une diminution de -15,6% par rapport à 2022 (33 tués de moins) alors que la mortalité routière a augmenté de 7,1% sur le reste du réseau routier classé. Les autoroutes regroupent 9,7% de la mortalité sur le réseau routier classé.

En 2023, 1 395 accidents corporels ont été enregistrés sur autoroute, soit 6,1% des accidents sur le réseau routier classé. Outre les tués, ces accidents ont provoqué 152 blessés graves, soit un taux de gravité de 118 tués pour 100 blessés graves.

Entre 2015 et 2023, la mortalité routière sur les autoroutes présente globalement une tendance baissière. Elle a diminué de -25,4% sur cette période. En 2023, le nombre des accidents a diminué de -8,8% alors que celui des blessés graves a augmenté de 11,8% par rapport à 2022.

Evolution du nombre de personnes tuées sur autoroute



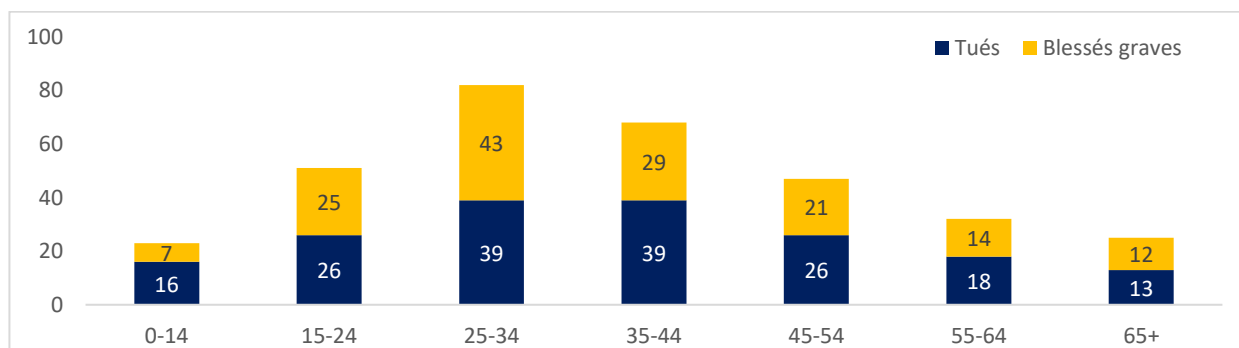
1. Estimation du risque d'être tué sur autoroute

En 2023, le taux de tués pour 100 millions de véhicule kilomètre sur le réseau autoroutier a été de 1,9 alors que ce ratio est de 4,5 pour le réseau routier classé. Outre l'interdiction à certaines catégories d'usagers 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 2023, 82 usagers tués ou blessés graves sont âgés de 25-34 ans, ce qui représente 25% des victimes graves sur autoroute toutes classes d'âge confondues. Ils sont suivis par les usagers âgés de 35-44 ans, avec 68 victimes graves, ce qui représentent 21% des victimes graves sur autoroute.

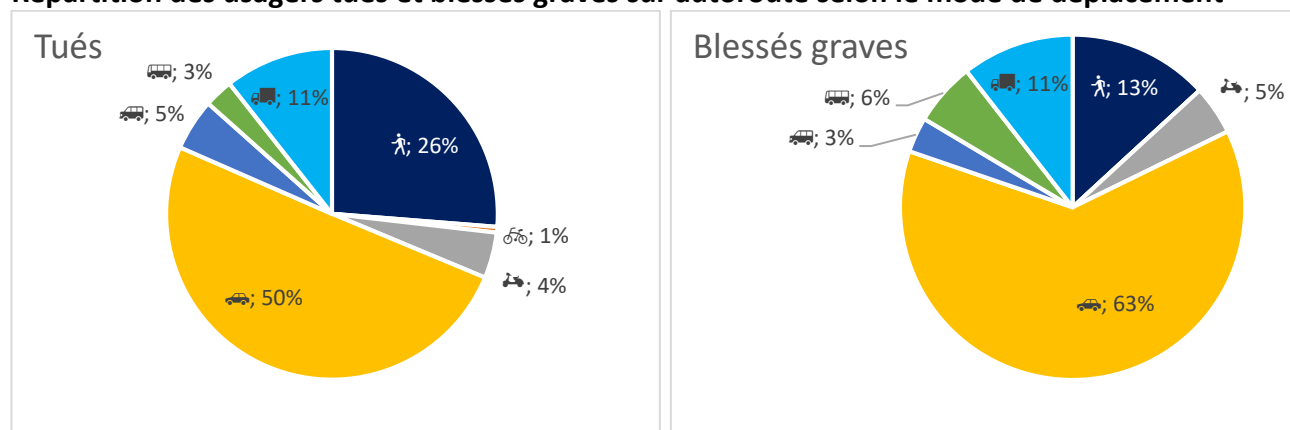
Nombre de personnes tuées ou blessées graves sur autoroute selon l'âge



3. Selon le mode de déplacement

Sur autoroute, 50% des personnes tuées et 63% des blessées graves sont des automobilistes. Les piétons représentent 26% des tués et 13% des blessés graves. Environ 11% des personnes tuées ou blessées graves sur autoroute sont des usagers de poids lourds alors que les usagers des véhicules utilitaires représentent 5% des tués et 3% des blessés graves.

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

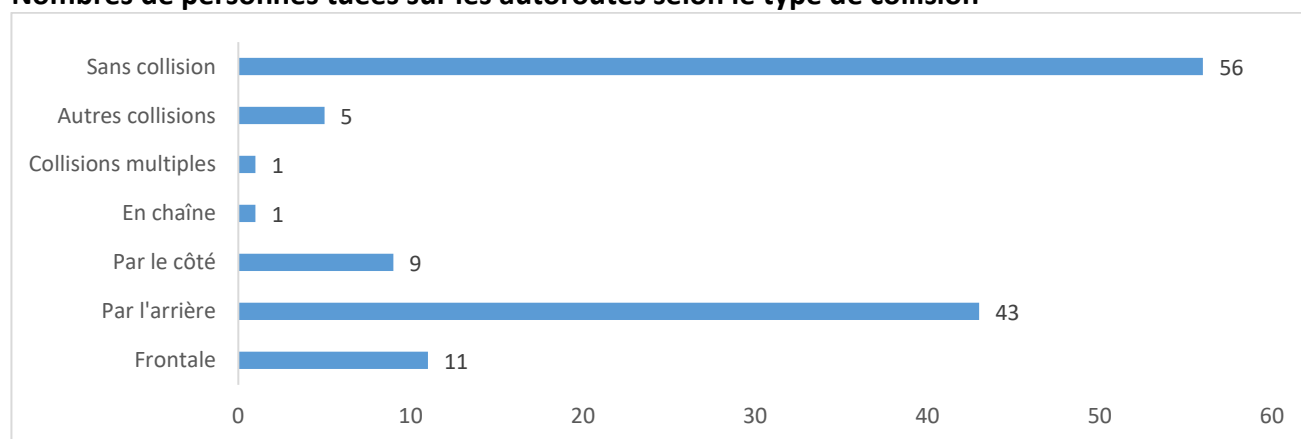


	Piéton	Bicyclette	2RM	VT	VU	Autocar	PL
Tués	47	1	8	90	9	5	19
Blessés graves	20	0	7	95	5	9	16

4. Selon les conflits

Selon le type de collision, et sur 126 cas spécifiés, 56 des personnes tuées sur autoroute le sont dans un accident sans tiers et 43 le sont dans une collision à deux véhicules par l'arrière.

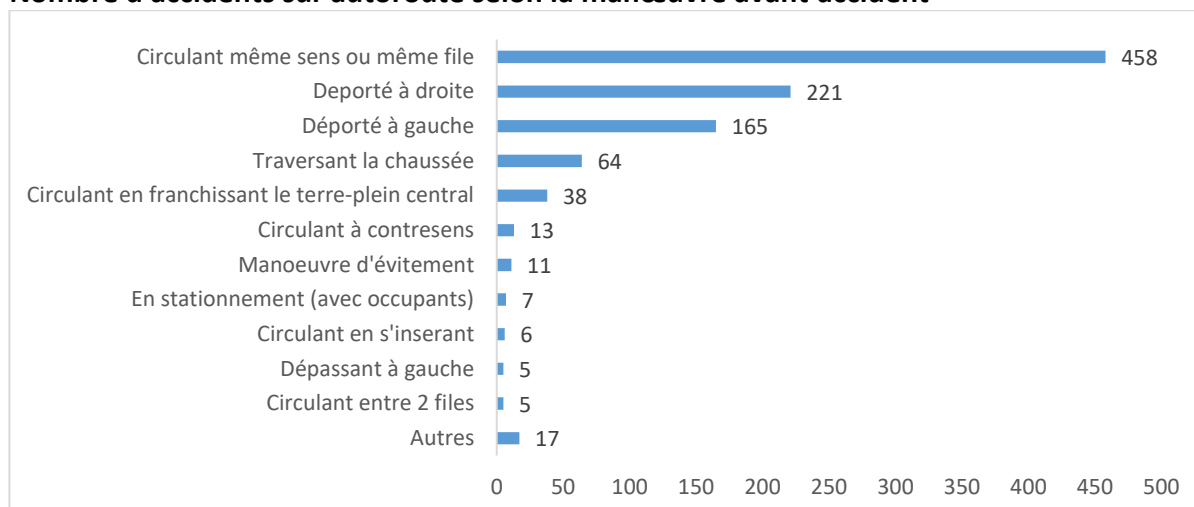
Nombres de personnes tuées sur les autoroutes selon le type de collision



5. Manœuvre avant accident

Parmi les cas où le type de manœuvre avant accident est renseigné (1010 cas sur 1395), les accidents sur autoroute impliquent majoritairement des véhicules qui circulent dans le même sens sur la même file (458 cas) ou un véhicule qui se déporte à droite (221 cas) ou à gauche (165 cas) ou un véhicule qui traverse la chaussée (64 cas) ou franchissant le terre-plein central (38 cas).

Nombre d'accidents sur autoroute selon la manœuvre avant accident



7. Les types d'accidents

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

- **20%** des personnes tuées le sont dans **un accident sans tiers (un véhicule seul sans piéton) ;**
- **73%** dans **un accident à 2 protagonistes ;**
- **7%** dans **un accident à plus de 2 protagonistes.**

8. Les parties antagonistes impliquées

20% des personnes tuées le sont dans des accidents sans tiers. Les usagers des voitures de tourisme constituent 50,3% (90 décès) de la mortalité dans les accidents sans tiers sur autoroutes contre 23% au niveau national. Les usagers vulnérables, qui représentent 31,3% de la mortalité sur les autoroutes, sont tués notamment, dans des accidents contre des véhicules de tourisme (68% des cas) ou des accidents contre un poids lourds (16%).

Nombre de tués sur les autoroutes selon le mode de déplacement et l'usager percuté

	Sans tiers	multicollision sans piéton	multicollision avec piéton	2-3 RM	Voiture de tourisme	Autocar	Véhicule utilitaire	Poids lourd	
	*	+2	2+2	2+3	2+4	2+5	2+6	2+7	Total
		2			35	2		8	47
					1				1
	3		1	1	2			1	8
	20		9		25	1	2	33	90
	1							4	5
	4					2		3	9
	8	0	1	1	4			5	19
Total	36	2	11	2	67	5	2	54	179

Exemples de lecture du tableau :

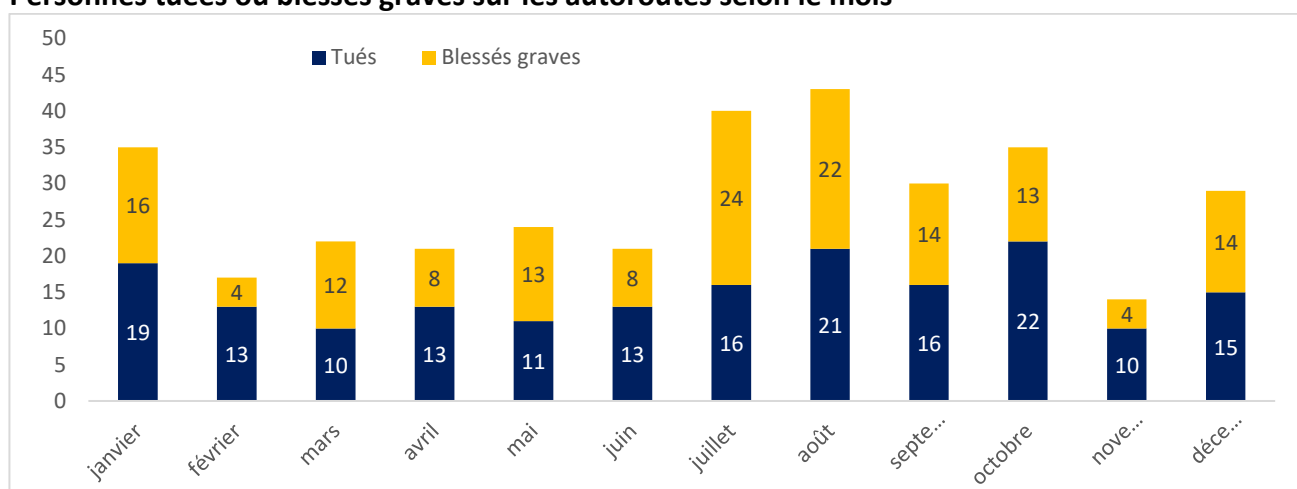
- ligne de piétons : parmi les 47 piétons tués sur les autoroutes, 35 l'ont été lors d'une collision avec une voiture de tourisme, 2 lors d'une collision avec un autocar, 8 dans une collision avec un PL, etc.
- Colonne de voiture de tourisme : en plus des 90 usagers internes des voitures de tourisme tués sur les autoroutes, ces dernières ont été impliquées 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 : 35 piétons, 1 cycliste, 2 usagers de 2-3RM et 4 usagers de PL.

6. Selon la temporalité

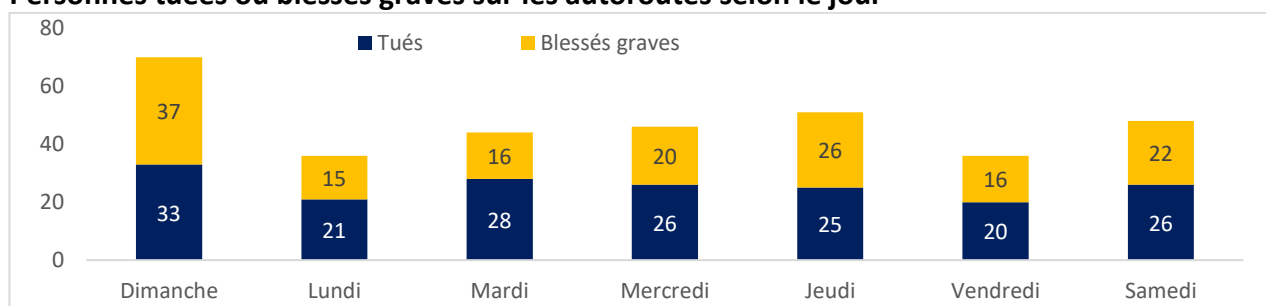
Le nombre de personnes tuées ou blessées graves sur les autoroutes est très variable selon les mois de l'année. Le pic, le plus marqué, est observé en août (43 victimes graves) et les minimas sont observés en février et novembre (17 et 14 victimes graves, respectivement).

Personnes tuées ou blessées graves sur les autoroutes selon le mois



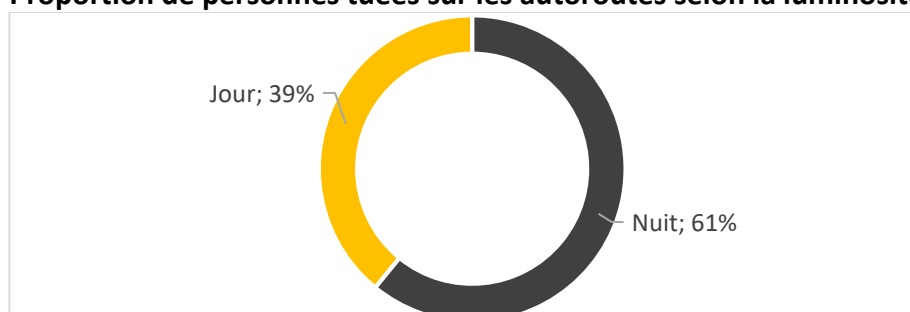
Sur autoroute, le Dimanche est le jour où l'on dénombre le plus de victimes graves (70 personnes tuées ou blessées graves, soit 21% des victimes graves sur autoroute). Tandis que le Lundi et le Vendredi sont les jours de la semaine où on observe le moins de victimes graves sur autoroute (36 personnes tuées ou blessées graves, soit 11% des victimes graves sur autoroute).

Personnes tuées ou blessées graves sur les autoroutes selon le jour



61% des personnes tuées sur autoroute en 2023 le sont de nuit. Parmi les 47 piétons tués sur autoroute, 36 l'ont été de nuit, de même que près de la moitié des piétons blessés graves (9 sur 20).

Proportion de personnes tuées sur les autoroutes selon la luminosité



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 2023.
- Rapport annuel de l'IRTAD sur la sécurité routière 2023.
- Recueil du trafic routier (2023), Ministère de l'Équipement et de l'Eau.



Av- Al Araar - Hay Riad - Rabat



Tél. : +(212) 6 69 58 14 36/37



Fax : +(212) 5 37 71 69 53



www.narsa.ma



khadamatnarsa.ma



NARSA20



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



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



youtube.com/NARSA20



narsatv.ma