

Accidentalité routière en Nouvelle-Calédonie

Bilan de l'année 2025

Observatoire de la sécurité routière
Nouvelle-Calédonie



Crédit photo : Colas Nouvelle-Calédonie / DITTT-Service topographique-Bureau de la cartographie / IA Canva

Table des matières

1. Le contexte	1
1.1. Principales caractéristiques	1
2. Evolutions globales de l'accidentalité en Nouvelle-Calédonie	2
2.1. Évolution de l'accidentalité de 2008 à nos jours	2
2.1.1. Situation globale	2
2.1.2. Situation particulière des accidents mortels et de leurs conséquences humaines	3
2.1.3. Situation des accidents non mortels et de leurs conséquences humaines	3
2.2. Evolution de 2012-2025 et comparaison avec l'Hexagone	4
2.2.1. Nouvelle-Calédonie / Hexagone	4
2.2.2. Nouméa / Hors Nouméa	6
2.2.3. Evolution 2023-2025 - Bilan global définitif	6
2.3. Estimation du coût des accidents pour l'année 2025	7
3. Situation détaillée des accidents corporels 2025 en Nouvelle-Calédonie	8
3.1. Répartition spatio-temporelle	8
3.1.1. Répartition géographique	8
3.1.2. Répartition mensuelle	10
3.1.3. Répartition journalière	10
3.1.4. Répartition horaire	11
3.2. Localisation des accidents	12
3.2.1. Selon le réseau routier	12
3.2.2. Selon l'agglomération	12
3.2.3. Selon l'intersection	13
3.2.4. Selon la luminosité	13
3.3. Mode de transport	14
3.3.1. Type de conflit	14
3.3.2. Type et âge des véhicules	14
3.4. Les victimes	17
3.4.1. Répartition par tranche d'âge et catégorie d'utilisateurs	17
3.4.2. Répartition par tranche d'âge et mode de transport	18
4. Situation synthétique des accidents mortels 2025 en Nouvelle-Calédonie	20
4.1. Bilan chiffré et répartition géographique des accidents mortels (AMCR)	20
4.2. Répartition temporelle et spatiale de l'accident mortel 2025	21
4.3. Les facteurs contributifs	21
4.4. Les victimes	22
4.4.1. Répartition par mode de transport	22
4.4.2. Répartition par tranche d'âge et type d'utilisateurs	23
4.5. Les focus 2025	24
4.5.1. Les utilisateurs de véhicules légers tués et la ceinture de sécurité	24
4.5.2. Le statut du permis de conduire chez le conducteur âgés de 18 à 34 ans	25
4.5.3. Focus sur l'accident mortel avec un conducteur alcoolisé responsable présumé	26

Définitions

Accident corporel : Accident survenu sur une voie ouverte à la circulation publique , impliquant au moins un véhicule, ayant eu pour conséquence humaine au moins une victime et ayant fait l'objet d'un procès-verbal des forces de l'ordre.

Tué : Victime décédée sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident.

Blessé : Victime admise dans un hôpital plus de 24 heures (BH) ou ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisée ou admise comme patiente à l'hôpital moins de 24 heures (BNH).

1. Le contexte

1.1. Principales caractéristiques

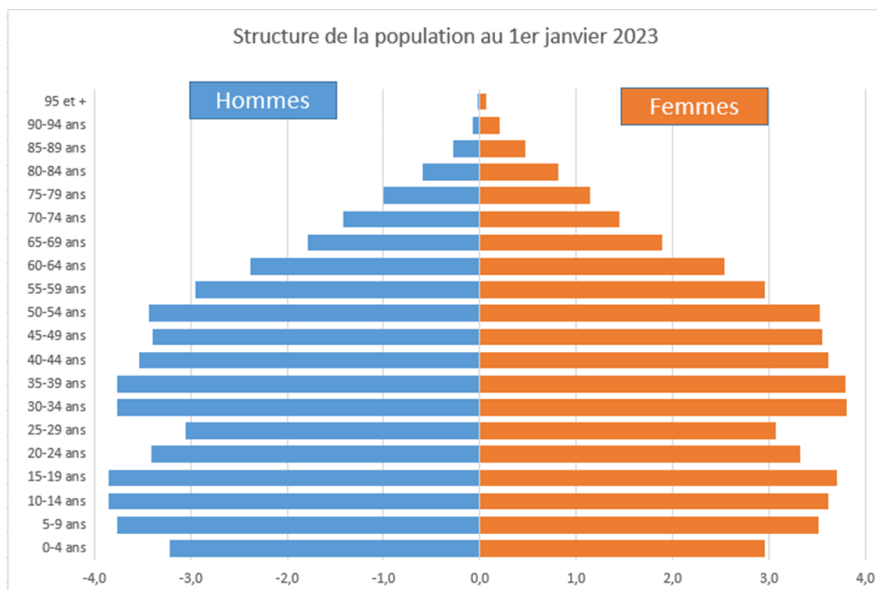
	Superficie (Km2)	Population (2025)	Densité (Hab/Km2)	Réseau routier (Millier de Km)
Province Sud	7 012	194 978	27,8	2 270
dont Nouméa		85 976		
dont le Grand-Nouméa		173 814		
Province Nord	9 582,6	50 947	5,3	2 580
Province Iles loyauté	1 980,9	18 671	9,4	772
TOTAL NC	18 575,5	264 596	14,2	5 622

Le réseau routier en Nouvelle-Calédonie

Il s'étend sur 5622 km (source isee-nc) dont:

- 575 km route territoriale soit 10,2% du réseau total;
- 778 km de routes provinciales soit 13,84% du réseau total (450 km PN, 285 Km PS, 44 km PI);
- 4268 Km de voirie communale soit 75,9% du réseau total.

La population de Nouvelle-Calédonie

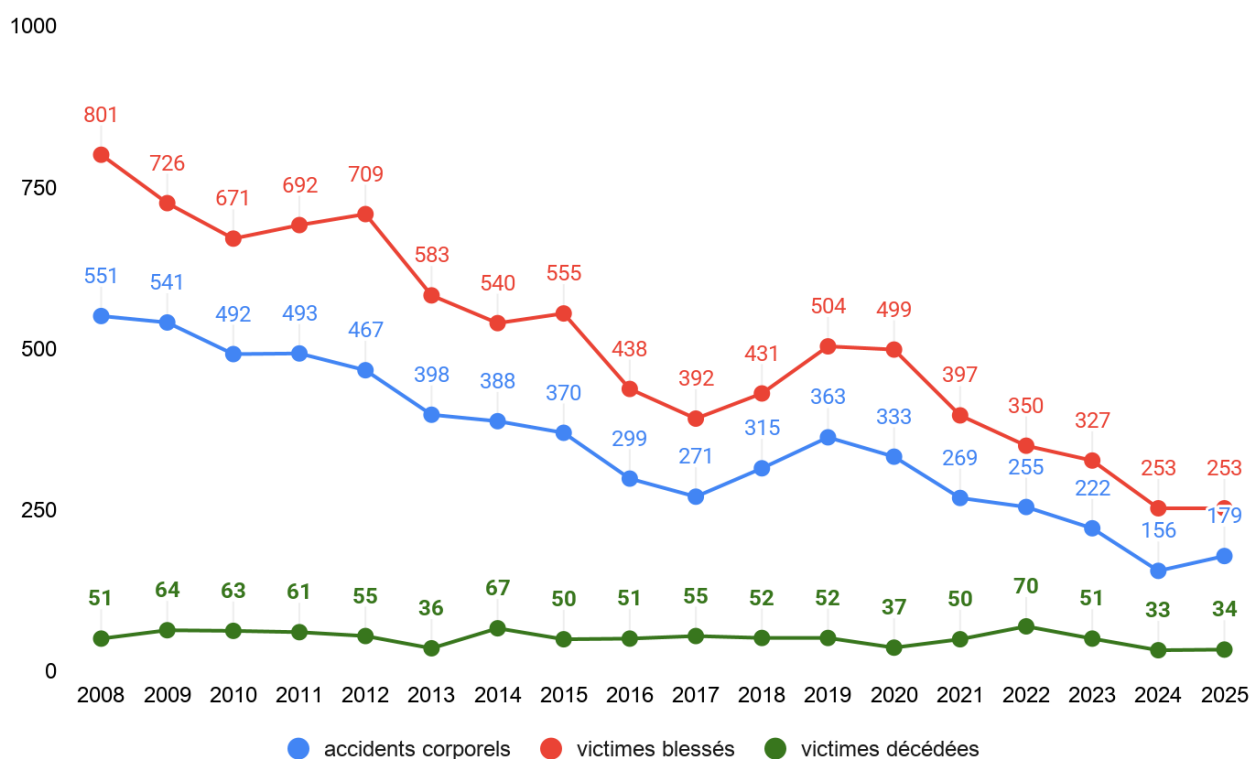


Source isee.nc

2. Evolutions globales de l'accidentalité en Nouvelle-Calédonie

2.1. Évolution de l'accidentalité de 2008 à nos jours

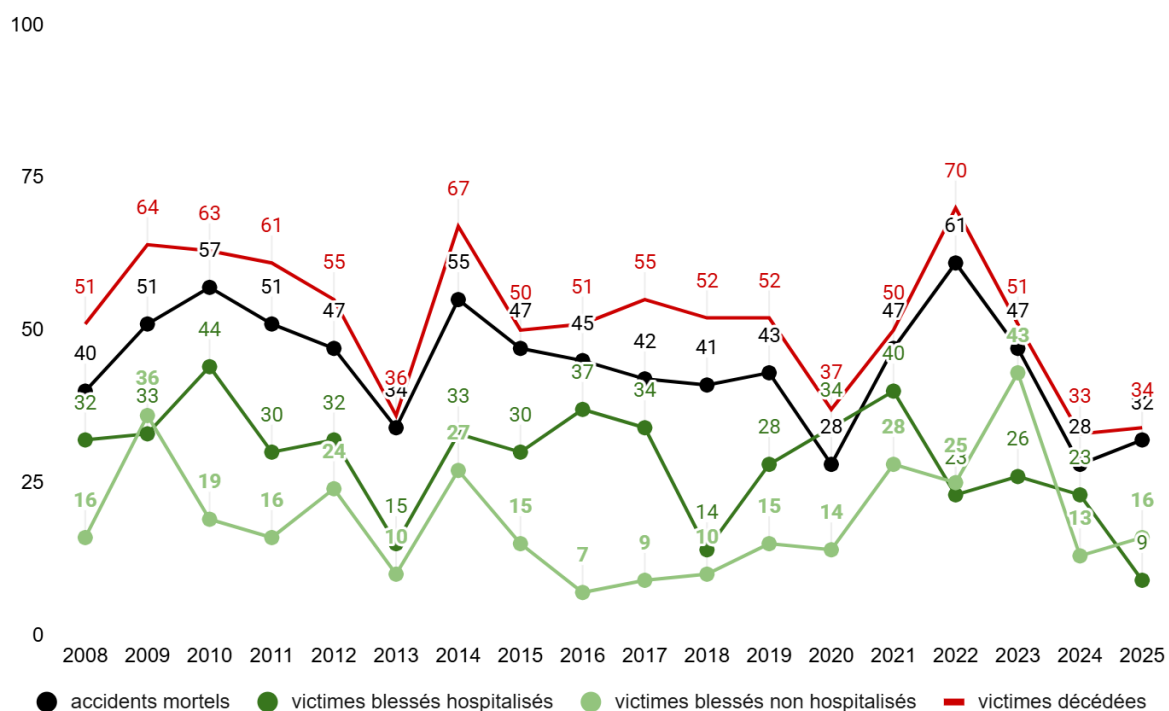
2.1.1. Situation globale



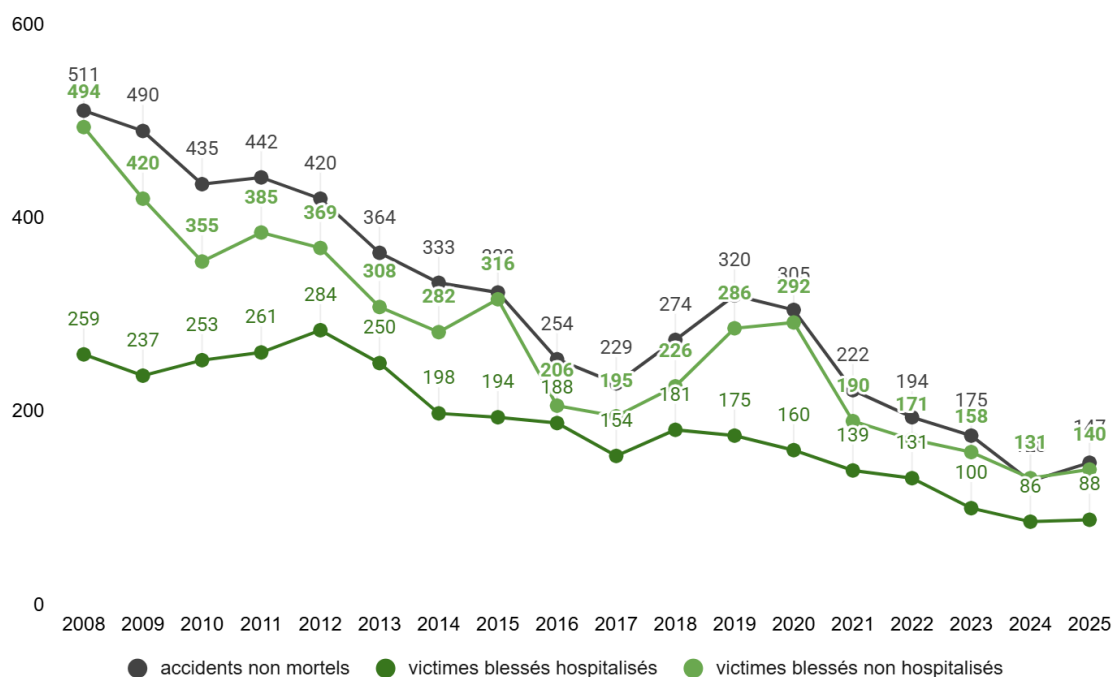
L'évolution des principaux indicateurs locaux sur les 18 dernières années montre une diminution globale de plus de deux-tiers du nombre d'accidents corporels et de victimes blessées toutes gravités confondues avec plusieurs phases successives, une diminution importante de 2008 à 2017, un rebond à la hausse entre 2017 et 2019 suivi d'une baisse continue depuis 2020.

En matière de victimes décédées, le nombre de décès en 2025 est le plus bas depuis 18 ans hors contexte particulier de l'année 2024 en Nouvelle-Calédonie, année au cours de laquelle le régime de circulation automobile, les déplacements et la mobilité en générale avaient été limités voire quasi-nuls pendant plusieurs mois.

2.1.2. Situation particulière des accidents mortels et de leurs conséquences humaines



2.1.3. Situation des accidents non mortels et de leurs conséquences humaines



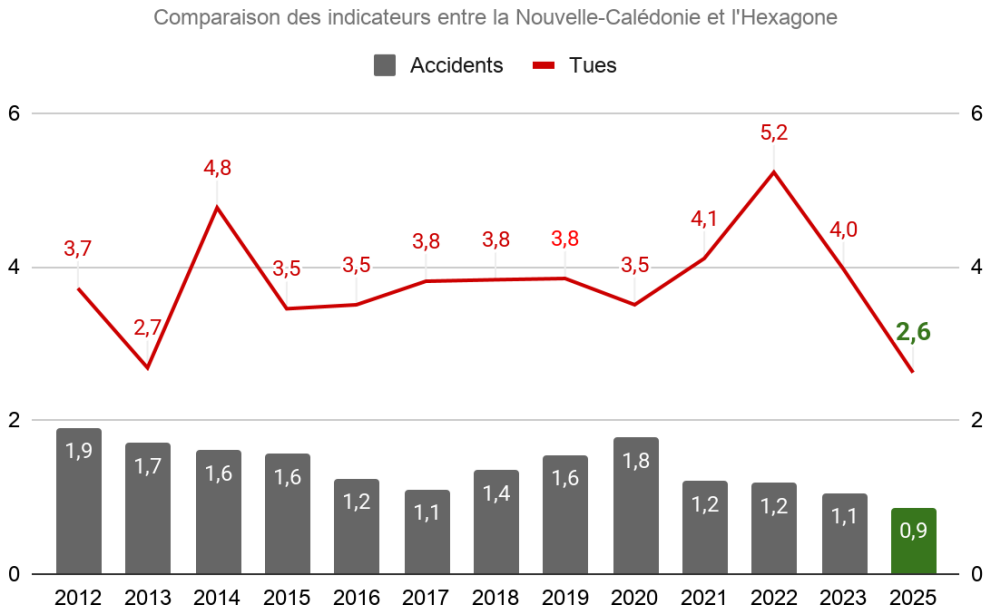
2.2. Evolution de 2012-2025 et comparaison avec l'Hexagone

2.2.1. Nouvelle-Calédonie / Hexagone

Année	Nouvelle-Calédonie			France Hexagonale		
	Accidents	Personnes tuées	Personnes blessées	Accidents	Personnes tuées	Personnes blessées
2012	467	55	709	60437	3653	75851
2013	398	36	583	56812	3268	70607
2014	388	67	540	58191	3384	73043
2015	370	50	555	56603	3461	70802
2016	299	51	438	57522	3477	72645
2017	271	55	392	58613	3448	73384
2018	315	52	431	55766	3248	69887
2019	363	52	504	56016	3244	70490
2020	333	37	499	45121	2541	55836
2021	269	50	397	53540	2944	67057
2022	255	70	350	52380	3267	65430
2023	222	51	327	51641	3167	64674
2024	156	33	253	51058	3193	64535
2025	179	34	253	51837	3263	65366

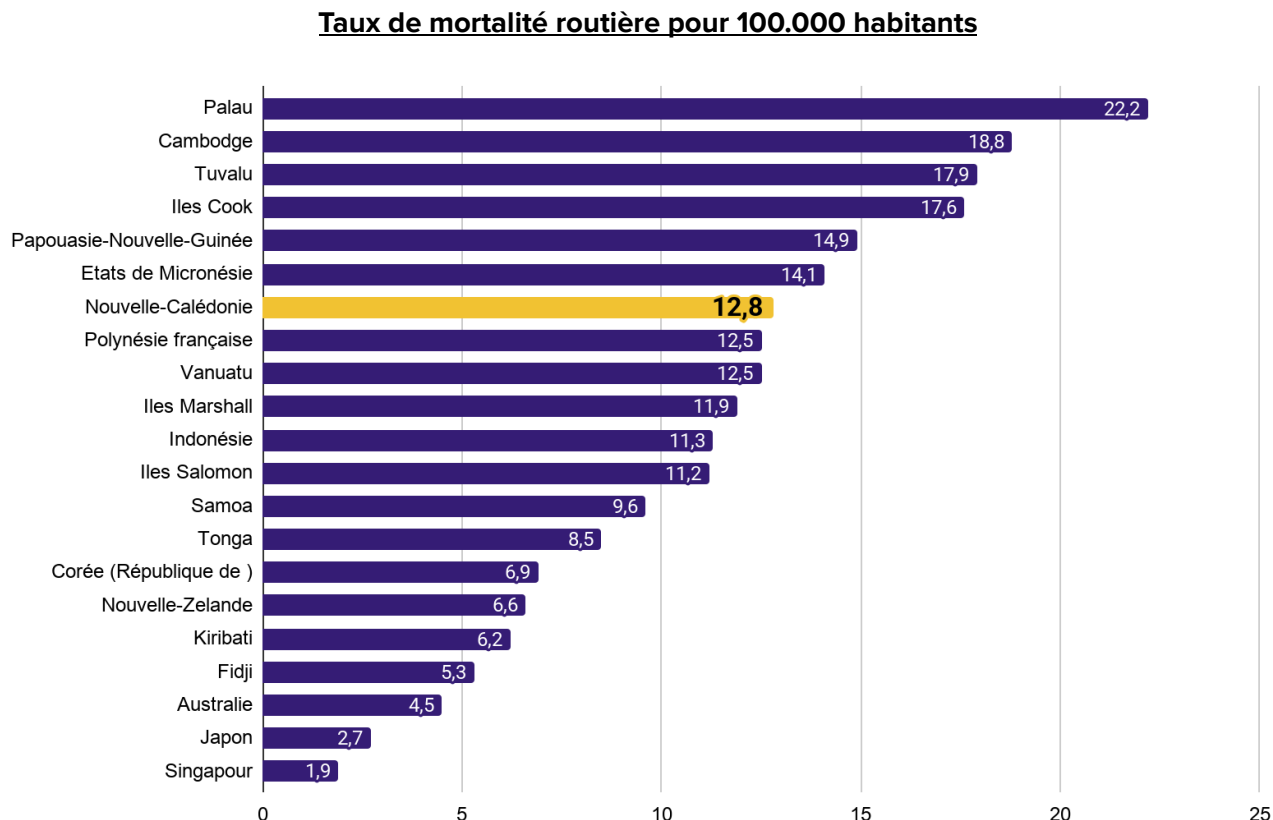
Données sources : Fichier des accidents corporels Nouvelle-Calédonie via Fichier BAAC National - ONISR

Comme le montre le graphe ci-après, et pour la première fois depuis près de 15 ans, **le nombre d'accidents ramené au nombre d'habitants** en 2025 est **inférieur en Nouvelle-Calédonie** par rapport à celui de la France hexagonale.



En ce qui concerne le **nombre de tués ramené au nombre d'habitants**, il reste encore très largement supérieur avec **2,6 fois** plus de tués en Nouvelle-Calédonie qu'en France hexagonale en **2025**.

Il est, néanmoins, intéressant de noter un léger recul par rapport aux 15 dernières années où ce facteur était près de 4 fois supérieur.



Données sources : OSRNC- ONISR - OMS

Le graphique ci-dessus représente le nombre de décès par accident de la route pour 100.000 habitants pour la zone géographique mondiale “Pacifique Occidental” telle que définie par l’OMS. Le taux moyen de mortalité routière (pour 100.000 habitants) de la zone est de **15.2**.

On constate qu’avec **12,8 tués pour 100.000 habitants en 2025**, la Nouvelle-Calédonie :

- se situe au 2ème rang des pays de la Mélanésie après la Papouasie-Nouvelle-Guinée;
- est à un niveau quasi-équivalent à la Polynésie française;
- reste respectivement 2 à 3 fois supérieur au taux néo-zélandais et australien.

2.2.2. Nouméa / Hors Nouméa

Année	Nouméa			Hors Nouméa		
	Accidents	Personnes tuées	Personnes blessées	Accidents	Personnes tuées	Personnes blessées
2012	266	13	344	201	42	365
2013	236	1	299	162	35	284
2014	226	3	282	162	64	258
2015	231	5	335	139	45	220
2016	177	7	222	122	44	216
2017	144	4	188	127	51	204
2018	154	3	194	161	49	237
2019	213	4	266	150	48	238
2020	206	3	272	127	34	227
2021	133	5	180	136	45	217
2022	99	6	132	156	64	218
2023	81	3	106	141	48	221
2024	63	3	88	93	30	165
2025	73	3	94	106	31	159

2.2.3. Evolution 2023-2025 - Bilan global *définitif*

	Accidents corporels			Total blessés			Tués		
	2023	2025	%	2023	2025	%	2023	2025	Ecart
Zone Police	81	72	-11,11	106	93	-12,26	3	3	-
Zone Gendarmerie	141	107	-24,11	221	160	-27,60	48	31	-17
Ensemble NC	222	179	-19,37	327	253	-22,63	51	34	-17

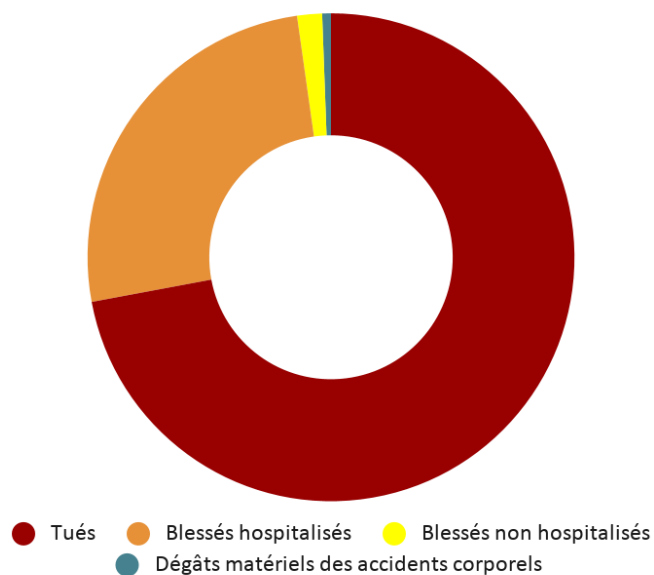
Données sources: Fiches des accidents de Nouvelle-Calédonie via TRAxY.

Afin de tenir compte du contexte, l'année 2024 a été gelée et les données sont analysées comparativement à l'année N-2.

Les tendances du bilan 2025 sont favorables pour l'ensemble de la Nouvelle-Calédonie :

- En matière d'accidents corporels, une **baisse** de 11,11% en zone police et de 12,3% en zone gendarmerie;
- En matière de victimes mortellement blessées, **le nombre de tués est en forte baisse en zone gendarmerie**;
- En matière de blessés tous confondus (hospitalisés et non hospitalisés), **une baisse notable est constatée sur l'ensemble de la Nouvelle-Calédonie**.

2.3. Estimation du coût des accidents pour l'année 2025



En 2025, l'estimation du **coût des accidents corporels en Nouvelle-Calédonie**, calculé selon les valeurs tutélaires annuelles prises comme référence au niveau national par l'ONISR, s'établit à :

23,41 milliards de francs CFP

répartis comme suit :

- 16,87 milliards XPF au titre de la morbidité
- 6,02 milliards XPF au titre des hospitalisations
- 0,39 milliard XPF au titre des victimes légères
- 0,13 milliard XPF au titre des dégâts matériels de ces accidents corporels.

3. Situation détaillée des accidents corporels 2025 en Nouvelle-Calédonie

3.1. Répartition spatio-temporelle

3.1.1. Répartition géographique

Province îles Loyauté	Accidents corporels	dont mortels	Tués	Blessés	Taux de gravité
Lifou	9	2	2	16	22,2
Maré	3	1	1	3	33,3
Ouvéa	3	-	-	5	---

Province Nord	Accidents corporels	dont mortels	Tués	Blessés	Taux de gravité
Belep	-	-	-	-	---
Canala	2	1	2	5	100,0
Hienghène	4	-	-	13	---
Houailou	8	6	7	6	87,5
Kaala-Gomen	4	2	2	3	50,0
Koné	6	1	1	6	16,7
Kouaoua	-	-	-	-	---
Koumac	2			2	0,0
Ouégoa	-	-	-		---
Poindimié	7	2	2	10	28,6
Ponérihouen	1	-	-	5	---
Pouébo	-	-	-	-	---
Pouembout	4	-	-	4	---
Poum	2	-	-	3	---
Touho	4	1	1	8	25,0
Voh	-	-	-	-	---

- Taux de gravité en % : Nombre de tués / Nombre d'accidents corporels

Cas particulier	Accidents corporels	dont mortels	Tués	Blessés	Taux de gravité
Poya	3	3	3	4	100,0

Province Sud	Accidents corporels	dont mortels	Tués	Blessés	Taux de gravité
Bouloupari	5	1	1	8	20,0
Bourail	6	1	1	10	16,7
Dumbéa	6	2	2	6	33,3
Farino	-	-	-	-	---
Ile des pins	2	-	-	2	---
La Foa	1	1	1	0	100,0
Moindou	1	1	1	2	100,0
Mont-Dore	11	0	0	13	0,0
Nouméa	73	3	3	94	4,1
Païta	9	3	3	10	33,3
Sarraméa	1	1	1	3	100,0
Thio	1	-	-	11	---
Yaté	1	-	-	1	---

- Taux de gravité en % : Nombre de tués / Nombre d'accidents corporels

En termes de taux de gravité, et par rapport à la moyenne provinciale respective de 20% en province des îles Loyauté, 34,1% en province Nord et 22,7% en province Sud hors Nouméa, on observe une **forte surreprésentation** des :

- communes de **Canala, Houaïlou, Kaala-Gomen** sur la Côte Est pour la province Nord;
- communes de **La Foa, Moindou** sur la Côte Ouest et de **Sarraméa** sur le centre pour la province Sud.

3.1.2. Répartition mensuelle

	Nombre d'accidents	Dont mortels
Janvier	16	4
Février	13	2
Mars	12	1
Avril	17	4
Mai	16	3
Juin	15	3
Juillet	16	2
Août	21	3
Septembre	12	4
Octobre	14	1
Novembre	11	2
Décembre	16	3

➤ Les accidents corporels sont répartis sur l'ensemble de l'année, avec une surreprésentation des accidents mortels en **septembre** et de manière moindre en **janvier et avril**.

3.1.3. Répartition journalière

	Nombre d'accidents	Dont mortels
Lundi	19	3
Mardi	15	1
Mercredi	17	2
Jeudi	17	2
Vendredi	34	5
Samedi	37	6
Dimanche	40	13

➤ En matière d'accidents corporels toutes gravités confondues, 77 accidents sur 179, soit plus de 2/5 se sont produits le week-end. **En incluant le vendredi cette proportion s'élève à 62,0%;**

➤ En matière d'accidents mortels 59,4% se sont produits le week-end. **En incluant le vendredi cette proportion s'élève à 75,0%.**

3.1.4. Répartition horaire

	Nombre d'accidents	Dont mortels
0-3h	8	1
3-6h	13	3
6-9h	28	4
9-12h	24	4
12-15h	24	6
15-18h	23	5
18-21h	40	8
21-24h	19	1

- En 2025, les tranches horaires allant de 12-15h, 18-21h et Minuit-3h ont été les plus meurtrières;
- Avec un taux de gravité nocturne légèrement supérieur au taux de gravité diurne (20,2% contre 17,5%) , l'année 2025 est comparable à l'année 2023 à l'inverse des années 2022 et 2024 où ces taux de gravité (nombre de tués / nombre d'accidents corporels) étaient doublés entre les tranches nocturnes (18h à 6h) et diurnes (6h à 18h). Il est à noter un fait particulier sur l'année 2025, avec une mortalité plus élevée sur le créneau diurne par rapport au créneau nocturne;
- De façon détaillé, on relève un taux de gravité maximum de **26%** pour les accidents survenus de jour entre 15 et 18h et une **mortalité maximale** pour ceux survenus entre **18h et 21h**.

3.2. Localisation des accidents

3.2.1. Selon le réseau routier

	Nouméa		Hors Nouméa		TOTAL ACCR
	Accidents corporels	dont mortels	Accidents corporels	dont mortels	
Voie urbaine	55	3			55
Voirie Communale			32	7	32
Voirie provinciale	12		34	8	46
dont voie express	4		4	1	8
Voirie territoriale	3		38	13	41
Autres	3		2	1	5
Total	73	3	106	29	179

➤ **Hors Nouméa**, les accidents surviennent :

- sur le réseau territorial pour **35,8%** des accidents corporels et **44,8%** des accidents mortels;
- sur le réseau provincial pour **32,1%** des accidents corporels et **27,6%** des accidents mortels;
- sur le réseau communal pour **30,2%** des accidents corporels et **24,1%** des accidents mortels.

3.2.2. Selon l'agglomération

	Nouméa		Hors Nouméa		TOTAL ACCR
	Accidents corporels	dont mortels	Accidents corporels	dont mortels	
En agglomération	69	2	25	6	94
Hors agglomération	4	1	81	23	85

- A Nouméa, **94,5%** des accidents corporels sont survenus en agglomération;
- Hors Nouméa, les accidents surviennent pour **76,4%** hors agglomération.

3.2.3. Selon l'intersection

	Nouméa		Hors Nouméa		TOTAL ACCR
	Accidents corporels	dont mortels	Accidents corporels	dont mortels	
En intersection	24	1	14	3	38
Hors intersection	42	1	91	26	133
Autres	7	1	1	-	8

- A Nouméa, **57,5%** des accidents sont survenus hors intersection;
- Hors Nouméa, 7 accidents sur 10 surviennent hors intersection (corporels **85,8%**; mortels **89,6%**).

3.2.4. Selon la luminosité

	Nouméa		Hors Nouméa		TOTAL ACCR
	Accidents corporels	dont mortels	Accidents corporels	dont mortels	
De jour	36	2	67	20	103
De nuit	37	1	39	9	76

- A Nouméa, les accidents corporels surviennent de façon quasi-identique de jour ou de nuit;
- Hors Nouméa, **63,2%** des accidents corporels sont survenus de jour.

3.3. Mode de transport

3.3.1. Type de conflit

	Nouméa		Hors Nouméa	
	Accidents corporels	dont mortels	Accidents corporels	dont mortels
Véhicule seul	9		71	19
Choc entre véhicules	46	3	25	6
Véhicule/Piéton	18		10	4

- Les accidents corporels impliquant un piéton s'élèvent à **24,7%** à Nouméa contre **9,4%** hors Nouméa;
- Les accidents corporels impliquant un véhicule seul s'élèvent à **12,3%** à Nouméa contre **67,0%** hors Nouméa;
- Hors Nouméa, **65,5%** des accidents mortels impliquent un véhicule seul.

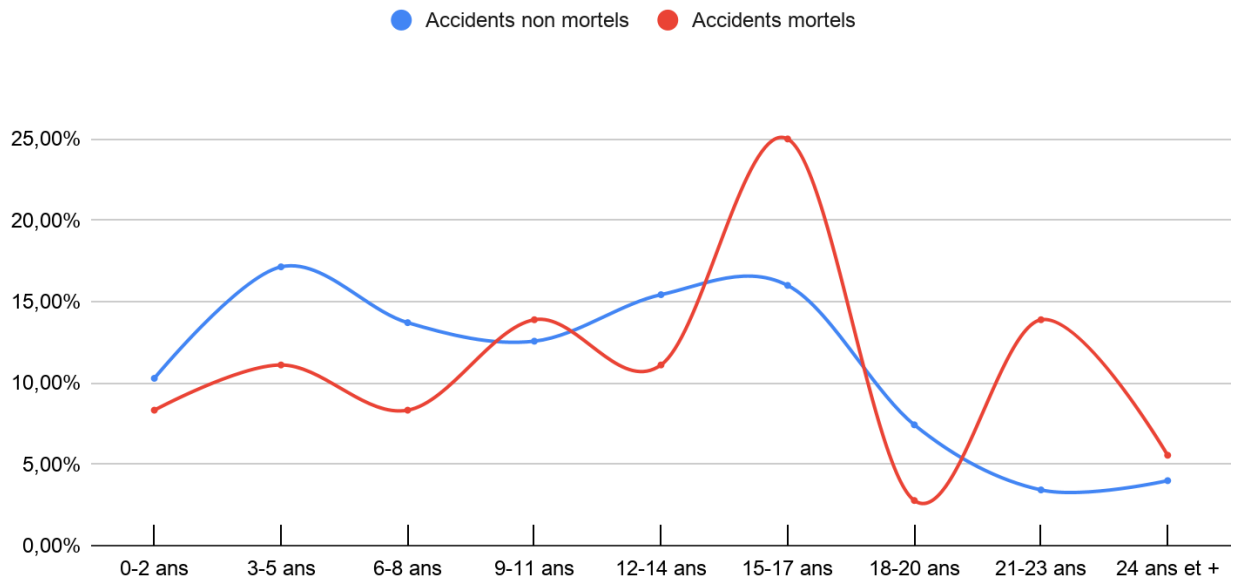
3.3.2. Type et âge des véhicules

	Nombre de véhicules impliqués	
	Dans accidents corporels	dont mortels
Cycle	13	-
dont bicyclette	11	-
dont VAE	-	-
dont EDPM	2	-
2 Roues léger (<50)	4	-
2 Roues 50-125	3	-
2 Roues >125	12	2
Voiturette	1	-
Voiture particulière		
dont VU	71	15
dont VT	153	22
Poids-lourd	5	1
Transport en commun	-	-
Autre	1	-
Non défini	-	-
TOTAL	263	40

- Les véhicules impliqués dans les accidents sont majoritairement **des voitures particulières** (VL/VU). Ils représentent **85,2%** des véhicules impliqués dans les accidents corporels et **92,5%** des véhicules impliqués dans les accidents mortels;
- Viennent ensuite **les motos** (50-125 cm³ et >125 cm³) qui représentent 5,7% des véhicules impliqués dans les accidents corporels et 5,0% des véhicules impliqués dans les accidents mortels.

Nombre de véhicules impliqués en fonction de l'ancienneté		
	Dans accidents corporels	dont mortels
0-2 ans	21	3
3-5 ans	34	4
6-8 ans	27	3
9-11 ans	27	5
12-14 ans	31	4
15-17 ans	37	9
18-20 ans	14	1
21-23 ans	11	5
24 ans et +	9	2
Inconnu (*)	39	4
Sans objet (Cycle	13	-
TOTAL	263	40

Nombre de véhicules de tourisme (VT/VU) impliqués en % dans les accidents en fonction de leur ancienneté



La proportion des véhicules impliqués dans les accidents non mortels se situe autour de $13 \pm 3\%$ pour **toutes les tranches d'âge inférieures à 17 ans**, à contrario, dans les accidents mortels, on relève un **pic de 25% pour les véhicules de 15-17 ans**;

L'ancienneté moyenne des voitures de tourisme (VT/VU) impliqués dans les accidents toutes gravités confondues est de 11 ans et 15 jours;

Avec 69,4% des véhicules représentés, les **véhicules de 10 ans et +** sont majoritairement impliqués dans les accidents mortels;

L'âge médian des véhicules impliqués dans les accidents **croît avec la gravité des accidents**. Alors que celui-ci est de 9 ans pour les véhicules impliqués dans les accidents légers, il est de 12 ans pour ceux des véhicules de tourisme impliqués dans les accidents graves non mortels et mortels.

3.4. Les victimes

3.4.1. Répartition par tranche d'âge et catégorie d'utilisateurs

BLESSES	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Indéterminé	Ensemble
Piéton	2	1	5	8	3	4	1	3	-	-	27
Passager	10	14	34	21	15	7	6	-	1	-	108
Conducteur	-	4	14	45	25	17	10	3	-	-	118

Les utilisateurs blessés dans un accident sont répartis entre passagers, conducteurs et piétons à hauteur de:

- 46,6% d'utilisateurs "Conducteur";
- 42,7% d'utilisateurs "Passager";
- 10,7% d'utilisateurs "Piéton".

TUES	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Indéterminé	Ensemble
Piéton	-	1	-	-	3	-	-	-	-	-	4
Passager	1	1	7	1	4	-	-	-	-	-	14
Conducteur	-	-	1	3	3	1	5	2	1	-	16

Les utilisateurs tués dans un accident sont répartis entre conducteurs, passagers et piétons à hauteur de:

- 47,1% d'utilisateurs "Conducteur";
- 41,2% d'utilisateurs "Passager";
- 11,8% d'utilisateurs "Piéton".

En 2025 avec 20,9% des blessés et 23,5% des tués, les utilisateurs de **18 à 24 ans** représentent la classe d'âge la plus touchée en Nouvelle-Calédonie avec un risque majeur pour les utilisateurs "**passager**";

Le risque majeur pour les utilisateurs "**conducteur**" est la tranche d'âge **25-34 ans** pour **les tués** et **les blessés**.

3.4.2. Répartition par tranche d'âge et mode de transport

BLESSES	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Ensemble
Piétons	2	1	5	8	3	4	1	3	-	27
EDPM à moteur	-	-	-	-	1	1	-	-	-	2
Bicyclettes	-	1	2	-	4	2	2	-	-	11
Cyclomoteurs	-	2	-	1	-	-	1	-	-	4
Motocyclettes	1	-	2	2	3	2	4	-	-	14
Voitures particulières (VL et VU)	9	15	41	61	31	18	9	3	1	188
Poids lourds	-	-	3	2	1	1	-	-	-	7
Transport en commun	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres véhicules	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Les usagers blessés dans un accident sont répartis entre les différents modes de transport à hauteur de:

- 5,5% d'usagers "Motocyclettes";
- 15,8% d'usagers "mode doux" (Piéton/Cycliste);
- 74,3% d'usagers "Voitures particulières".

En 2025, les usages blessés les plus représentés selon le "Mode de transport/âge" sont:

- les **usagers de voitures particulières** âgés de **25 à 34 ans**, suivis des usagers de voitures particulières âgés de 18 à 24 ans.

TUES	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Ensemble
Piétons	-	1	-	-	3	-	-	-	-	4
EDPM à moteur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bicyclettes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cyclomoteurs	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Motocyclettes	-	-	-	-	1	-	-	1	-	2
Voitures particulières (VL et VU)	1	1	8	4	6	1	5	1	1	28
Poids lourds	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transport en commun	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres véhicules	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Les usagers tués dans un accident sont répartis entre les différents modes de transport à hauteur de:

- 6,1% d’usagers “Motocyclettes”;
- 12,1% d’usagers “Mode doux” (piéton et cycliste);
- 84,8% d’usagers “Voitures particulières”.

En 2025, les usagers tués les plus représentés selon le “Mode de transport/âge” sont:

- les **usagers de voitures particulières** âgés entre **18 et 34 ans**. Ils représentent à eux seuls 42,8% de l’ensemble des tués dans les voitures particulières.

4.2. Répartition temporelle et spatiale de l'accident mortel 2025

Il survient de **jour pour 65% des cas** avec un pic nocturne maximal sur le créneau horaire 18h-21h, créneau sur lequel surviennent 21,8% des AMCR et 20,6% des décès.

Avec 40,6% des AMCR et 41,2% des décès, **le dimanche** est le jour le plus meurtrier de la semaine.

L'AMCR survient **hors intersection**.

4.3. Les facteurs contributifs

Dans les accidents mortels 2025, on a relevé les facteurs contributifs suivants:

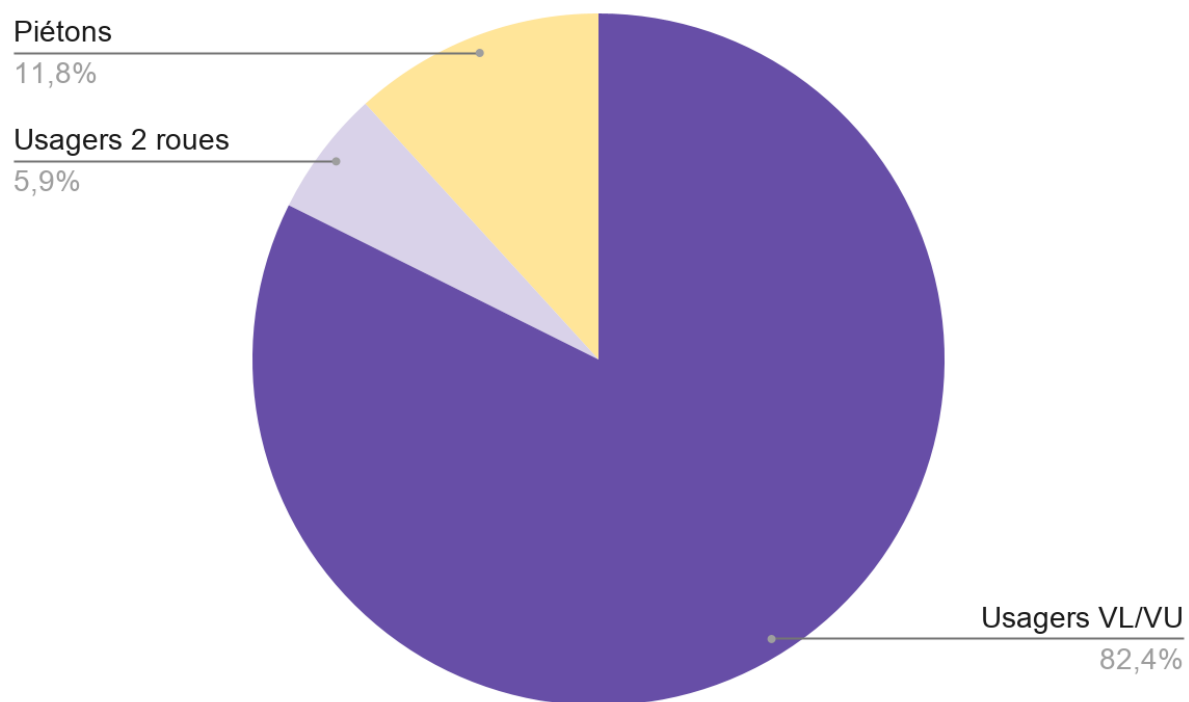
➤ Présence d'alcool	73,1% (2023 = 60,0%)
➤ Présence stupéfiants (cannabis)	45,5% (2023 = 30,6%)
➤ Vitesse excessive ou inadaptée	60,7% (2023 = 63,3%)
➤ Défaut de permis	45,2% (2023 = 43,2%)

Par rapport à la moyenne territoriale, les enjeux de conduite sous influence sont surreprésentés en province Nord et îles Loyauté et celui de la conduite sans permis est surreprésenté en province des îles Loyauté.

NB: Les accidents dans lesquels l'enquête est encore en cours ou dans lesquels les facteurs n'ont pu être connus de façon certaine ne sont pas pris en compte pour le calcul des pourcentages afin de ne pas biaiser ceux-ci.

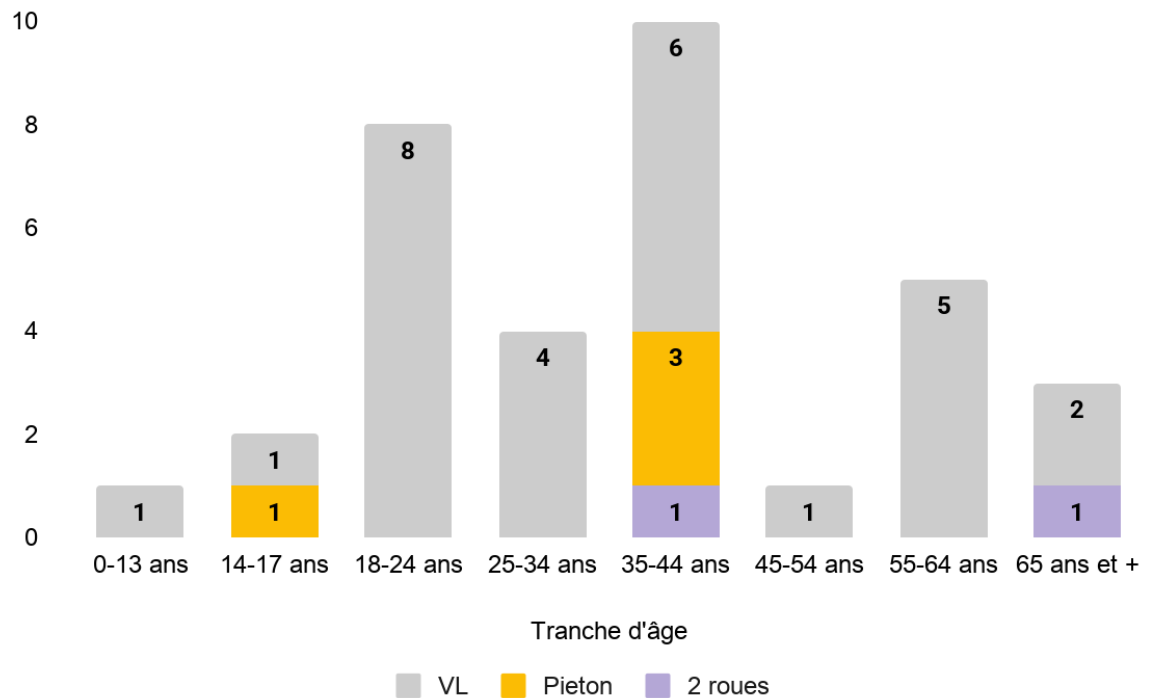
4.4. Les victimes

4.4.1. Répartition par mode de transport



Dans 59,4% des cas en 2025, l'accident mortel (AMCR) implique un véhicule particulier (VL/VU) seul en cause sans piéton.

4.4.2. Répartition par tranche d'âge et type d'usagers



En 2025, il est à noter que les 18-34 ans représentent seulement 35,3% des tués alors que la part moyenne des tués de cette classe d'âge sur les dix dernières années (2015-2024) était de 54,1%.

C'est la part la plus basse jamais atteinte depuis 10 ans.

En matière de risque 2 roues, les conducteurs de moto ont représenté 14,3% des victimes décédées en province sud.

4.5. Les focus 2025

4.5.1. Les usagers de véhicules légers tués et la ceinture de sécurité

Protection individuelle	Port de la ceinture	Non port de la ceinture	Indéterminé	TOTAL
Conducteur VL/VU	7	6	1	14
Passager VL/VU	2	11	1	14
TOTAL USAGERS VL/VU	9	17	2	28

Le taux de non port de la ceinture (Non port constaté ou port indéterminable) pour les personnes décédées dans les VL/VU s'élève à **67,8%**

Selon les études internationales, le port de la ceinture de sécurité permet de réduire la mortalité de 50% en cas d'accident

=

Les **gains attendus d'un usage à 100%** de la ceinture de sécurité se situeraient donc entre **9 et 10 vies**

soit une réduction potentielle du nombre total de tués de l'ordre de **26,5 à 29,4% pour l'année 2025**

4.5.2. Le statut du permis de conduire chez le conducteur âgés de 18 à 34 ans

Part des conducteurs impliqués dans un accident mortel en fonction du statut du permis et de la tranche d'âge

Global	Permis Valide	Permis invalide et suspendu	Défaut de PC	Permis non valide	Données inconnues	TOTAL CONNU
Ensemble des conducteurs de véhicules soumis à PC	25	3	12	-	-	40
Conducteurs 18-34 ans	11	3	9	-	-	23
dont conducteurs 18-24 ans	2	1	3	-	-	6
dont conducteurs 25-34 ans	9	2	6	-	-	17

En 2025, les **conducteurs âgés de 18-34 ans** représentent **57,5%** de l'ensemble des conducteurs impliqués dans un accident mortel.

Cette part se répartit comme suit:
15,0% pour les conducteurs 18-24 ans
42,5% pour les conducteurs 25-34 ans

En matière de permis de conduire non valide, les conducteurs 18-34 ans représentent 52,2% contre 37,5% pour l'ensemble des conducteurs.

Cette part de permis invalide se répartit comme suit:
66,7% pour les conducteurs 18-24 ans
47,1% pour les conducteurs 25-34 ans

4.5.3. Focus sur l'accident mortel avec un conducteur alcoolisé responsable présumé

Ce type d'accident :

- représente **46,9%** de l'ensemble des accidents mortels 2025
- a occasionné **50,0% des victimes tuées.**

Il est survenu de **jour** dans plus de la moitié des accidents (60%), **hors agglomération** (73,3%) et **hors intersection** (80%), le **week-end** (80,0%) et implique un **véhicule seul** (73,3%).

Il est à souligner le fait remarquable de l'inversion de temporalité de ce type d'accident que l'on recensait majoritairement de nuit les années passées.

Le conducteur alcoolisé responsable présumé (CARP):

- C'est un **homme** dans 93,3% des accidents
- Son **taux d'alcool moyen est de 1,36 g/l** (Min 0,51 g/l - Max 2,82 g/l)
- Il conduit sous **double influence Cannabis/Alcool** dans **1 cas sur 3**
- Il est **âgé de 34,5 ans**
- 46,7% d'entre eux sont en **défaut de permis de conduire** ou **conduite malgré suspension** de permis de conduire.

Dans 25,8% des accidents mortels, il est impossible de déterminer si le conducteur responsable présumé de l'accident était alcoolisé au moment des faits car la prise de sang s'est avérée impossible à réaliser.

Retrouvez pour plus d'infos sur le site internet : **<https://ditttt.gouv.nc/securite-routiere>**

(SI Accident, tableaux de bord, études spécifiques, divers focus,...)



Accidentalité routière en Nouvelle-Calédonie
Tableau de bord 2015-2025



**DIRECTION DES INFRASTRUCTURES, DE LA TOPOGRAPHIE ET DES
TRANSPORTS TERRESTRES**

**Observatoire de la sécurité routière
Nouvelle-Calédonie**

**1 BIS RUE EDOUARD UNGER - 1ère VALLÉE DU TIR
BP M2
98849 NOUMEA CEDEX
NOUVELLE-CALÉDONIE**

JUILLET 2026