

En 2025, une hausse marquée des refus de contrôle routier

En 2025, les forces de sécurité intérieure ont enregistré 36 900 délits de refus de contrôle routier, dont 28 200 refus d'obtempérer routiers. Leur nombre a augmenté de 9 % en un an, sous l'effet principalement de la hausse des refus d'obtempérer routiers (+10 %), en particulier dans leur forme aggravée (+16 %). Cette progression est nettement supérieure à celle observée en moyenne par an sur la période 2016-2025 (2 %). Elle pourrait notamment s'expliquer par le renforcement des contrôles routiers visant des infractions connexes, comme le défaut d'assurance ou de permis de conduire. Rapportées à la population, les infractions de refus de contrôles routiers (5,1 délits de ce type pour 10 000 habitants au niveau national) sont présentes sur l'ensemble du territoire, bien que certains départements soient plus concernés, et en particulier la Guadeloupe et la Martinique. Elles sont par ailleurs plus fréquemment relevées dans les communes urbaines – notamment les centres urbains intermédiaires – que dans les communes rurales.

Sur le périmètre restreint de la police nationale, qui concentre environ la moitié des délits enregistrés, ceux-ci sont majoritairement commis par des hommes âgés de moins de 30 ans. Des différences apparaissent toutefois selon la nature du refus de contrôle routier : les refus d'obtempérer routiers concernent une population bien plus jeune que les autres types de refus, et en particulier les refus de contrôle d'alcoolémie. Enfin, ces infractions sont relevées le plus souvent entre 15 h et 3 h du matin, avec un pic d'occurrence entre 23 h et 1 h du matin.

Selon l'enquête Vécu et ressenti en matière de sécurité (VRS), 12 % de la population nationale a été concernée par au moins un contrôle routier entre mai 2021 et juin 2022 (Gharbi, 2024). Dans ce contexte, des refus de contrôle routier (RCR) [Encadré 1] peuvent être constatés par les services de police (PN) et de gendarmerie (GN) nationales.

En 2025, une hausse portée par une augmentation importante des refus d'obtempérer routiers

Entre 2024 et 2025, le nombre total de délits de refus de contrôle routier (RCR) a progressé de 9 %, passant de 33 900 infractions enregistrées en 2024 à 36 900 en 2025. Sur la période 2016-2025, cette catégorie d'infraction a augmenté de 2 % en moyenne par an (Figure 1).

Au sein de ces refus de contrôles routiers, les refus d'obtempérer routiers (ROR) augmentent de 10 % et

cette hausse concerne à la fois les refus d'obtempérer routiers simples (+9 %) et, de manière plus marquée, leur forme aggravée (+16 %), autrement dit ceux s'accompagnant d'une mise en danger d'autrui – usagers de la route ou agents de la police ou de la gendarmerie nationales – notamment par des manœuvres ou une vitesse excessive. Entre 2016 et 2025, les refus d'obtempérer simples et aggravés ont augmenté respectivement de 1 % et 5 % par an en moyenne. En 2025, ces refus aggravés représentent près de 22 % des refus d'obtempérer routiers, contre seulement 16 % en 2016.

Par ailleurs, les refus de contrôle d'alcoolémie, les refus de contrôle de stupéfiants et les autres refus de contrôle routier augmentent également en 2025 (respectivement +4 %, +5 % et +1 %). Sur les dix dernières années, ces infractions ont enregistré des augmentations annuelles moyennes de 1 %, 4 % et 3 %, respectivement.

Encadré 1 – Sources et définitions

Champ

La notion de *refus de contrôle routier (RCR)* renvoie ici à une notion élargie par rapport à celle retenue dans le précédent *Interstats Info Rapide* n° 52 (Troy, avril 2025).

Comme l'an dernier, cette notion englobe les délits de (1) *refus d'obtempérer routiers (ROR)* au sens de l'article L.233-1 du Code de la route, en distinguant les formes simples et les formes aggravées. Un refus d'obtempérer routier est qualifié d'aggravé lorsqu'il s'accompagne d'une mise en danger d'autrui (usagers de la route ou forces de sécurité intérieure). Depuis 2025, et la création du délit d'homicide routier, sont également intégrés à cette qualification les homicides et blessures routières consécutives à un refus d'obtempérer, sauf si une infraction de refus d'obtempérer est déjà associée à la procédure. Les données présentées ici sont définitives et peuvent donc légèrement différer de celles diffusées précédemment dans le bilan statistique provisoire de la délinquance (SSMSI, janvier 2026), estimées à partir de données partielles.

En plus des refus d'obtempérer routiers, les refus de contrôles routiers recouvrent les délits pour lesquels une personne ne se conforme pas à une injonction des forces de sécurité intérieure, lors d'un contrôle routier : (2) les refus de se soumettre aux contrôles d'alcoolémie ou de stupéfiants au sens des articles L.234-8 et L.235-3 du Code de la route ; (3) les autres délits de refus ou d'entrave opposés aux forces de sécurité intérieure lors d'un contrôle routier. Ils incluent : les obstacles à la mise en fourrière ou à l'immobilisation d'un véhicule, la désignation frauduleuse d'un autre conducteur contre rémunération en cas de retrait de points, l'usage d'appareils ou de services de géolocalisation visant à se

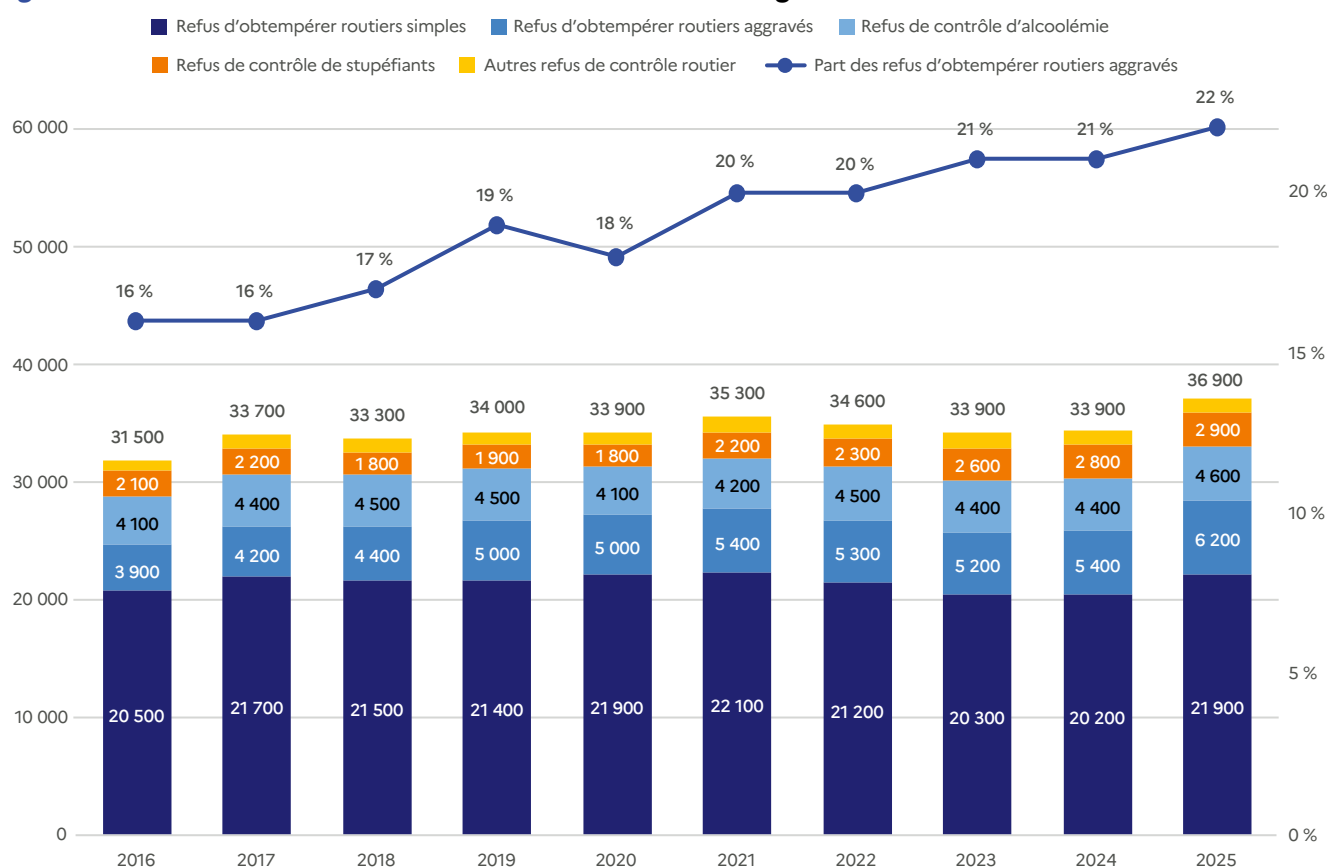
soustraire aux contrôles et les refus de se soumettre à d'autres vérifications relatives au véhicule ou au conducteur (*Annexe 1*).

Sources et méthodologie

Les refus de contrôles routiers sont des délits enregistrés dans les logiciels de rédaction de procédure utilisés par la police et la gendarmerie nationales. Toutefois, en tant qu'infractions routières, les refus de contrôles routiers ne sont pas pris en compte dans l'« État 4001 », l'outil standardisé historique de mesure de l'activité judiciaire des services. En outre, les informations détaillées sur les infractions routières ne sont – à ce jour – pas centralisées du côté de la gendarmerie nationale. En particulier, les informations sur les personnes mises en cause ne sont actuellement disponibles que pour les procédures enregistrées par la police nationale. Par ailleurs, la date de comptabilisation des faits retenue est la date dite d'unité de compte de l'infraction. Cette date peut, dans certains cas, différer de la date dite de début des faits et, dans plus de 99 % des cas, coïncide avec la date d'élucidation.

La grille communale de densité de l'Insee permet de distinguer les communes rurales et urbaines. Cette classification repose sur la concentration de la population dans la commune, en excluant les parties non habitées de son territoire. Elle permet ainsi de distinguer les communes selon la manière dont les habitants sont répartis, en prenant en compte l'importance au sein de la commune de zones concentrant un grand nombre d'habitants sur une faible surface (Beck et al., 2023). Elle diffère de celle basée sur les unités urbaines qui permet d'isoler, par l'analyse de la continuité du bâti, des ensembles de communes constituant des agglomérations de différentes tailles.

Figure 1 – Nombre de délits de refus de contrôle routier enregistrés de 2016 à 2025



Lecture : En 2025, les forces de sécurité intérieure ont enregistré 36 900 délits de refus de contrôles routiers dont 21 900 délits de refus d'obtempérer routiers simples et 6 200 délits de refus d'obtempérer routiers aggravés. La part des refus d'obtempérer routiers aggravés est passée de 16 % en 2016 à 22 % en 2025.

Champ : France.

Source : SSMSI, bases statistiques des infractions enregistrées ou élucidées par la police et la gendarmerie de 2016 à 2025.

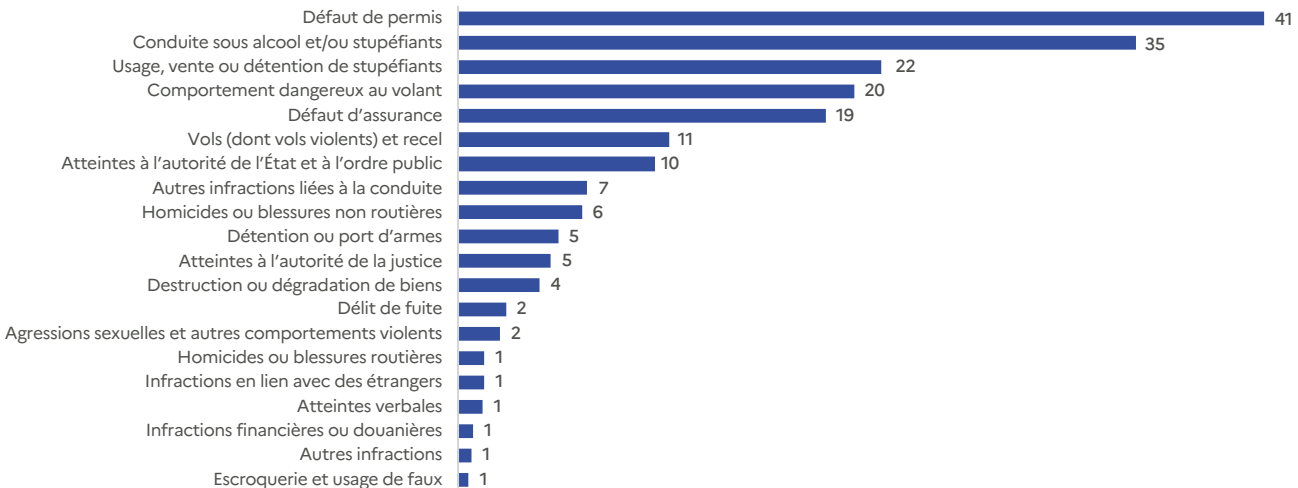
La hausse observée en 2025 met fin au léger reflux enregistré entre 2021 et 2024 (-1 % en moyenne par an) et retrouve une dynamique proche de celle observée entre 2016 et 2021 (+2 % en moyenne par an), alors portée par la progression des refus d’obtempérer routiers aggravés (+7 % en moyenne par an).

Les refus d’obtempérer routiers sont majoritairement liés à des défauts de permis de conduire

En particulier, l’augmentation des refus d’obtempérer routiers – de 25 500 délits en 2024 à 28 200 en 2025 (Figure 1) reflète à la fois les dynamiques de la délinquance routière et d’autres facteurs, tels que la sous-déclaration ou le durcissement de la législation (Encadré 2). Elle peut également s’expliquer par une intensification des contrôles routiers ciblant des infractions connexes, de nature contractuelle ou délictuelle, comme les infractions de défaut d’assurance ou de permis de conduire (Assemblée nationale, 2024).

En effet, sur le seul périmètre de la police nationale¹, soit la moitié des délits enregistrés, les refus d’obtempérer routiers – qu’ils soient simples ou aggravés – sont fréquemment associés à d’autres infractions (Figure 2 ; Annexe 2). Ainsi, en 2025, sur les 13 800 refus d’obtempérer routiers enregistrés par la police nationale, 2 400 ne présentent aucune infraction connexe, 4 200 présentent une infraction connexe unique et 7 100 en contiennent plusieurs. Plus précisément, 41 % des refus d’obtempérer routiers comportent également une infraction de défaut de permis de conduire. Les infractions liées à la conduite sous l’emprise de l’alcool ou de stupéfiants sont également fréquentes, présentes dans 35 % des infractions de refus d’obtempérer routiers. Or, certaines de ces infractions connexes, notamment les délits de conduite sans permis ou sans assurance, ont connu une progression depuis 2016 dans un contexte marqué par l’extension du recours aux amendes forfaitaires délictuelles (AFD)² [Encadré 3].

Figure 2 – Infractions connexes aux refus d’obtempérer routiers enregistrés par la police nationale en 2025



Note : Un délit de refus d’obtempérer routier peut comporter plusieurs infractions connexes ; il n’est donc pas possible de sommer la part des infractions connexes représentées sur le graphique.

Lecture : En 2025, 41 % des délits de refus d’obtempérer routiers comportent également une infraction de défaut de permis de conduire.

Champ : France, faits élucidés par la police nationale.

Source : SSMSI, bases statistiques des infractions enregistrées ou élucidées par la police et la gendarmerie de 2016 à 2025.

Encadré 2 – Évolution de la législation sur les refus d’obtempérer routiers

Avant 2017, le délit de refus d’obtempérer routier était puni de trois mois d’emprisonnement et de 3 750 € d’amende. Après 2017 et la loi n° 2017-258 du 28 février 2017, ce délit est puni d’un an d’emprisonnement et de 7 500 € d’amende. La loi n° 2022-52 du 24 janvier 2022 a significativement renforcé les sanctions, en portant la peine maximale encourue pour un refus simple à deux ans d’emprisonnement et 15 000 € d’amende. En 2023, la loi d’orientation et de programmation du ministère de l’Intérieur (LOPMI) a tenté de durcir les peines sanctionnant ces infractions, mais ces dispositions ont été censurées par le Conseil constitutionnel (Vie publique, 2023).

Le durcissement progressif de l’arsenal répressif s’est poursuivi en 2025 avec la création du délit d’homicide routier par la loi n° 2025-622 du 9 juillet 2025, visant à renforcer la répression des comportements

les plus dangereux, dont les refus d’obtempérer ayant entraîné la mort d’une victime. Dans ce contexte, les refus d’obtempérer routiers aggravés, en augmentation continue depuis 2016, constituent un indicateur plus robuste de la délinquance routière : en raison du risque immédiat de mort ou de blessures graves qu’ils impliquent, ils donnent systématiquement lieu à une intervention des forces de sécurité intérieure. À l’inverse, le nombre de refus d’obtempérer routiers simples enregistré dépend davantage du contexte, de l’intention de procéder à une interpellation et des moyens concrets permettant de la réaliser. En effet, la lourdeur des procédures ou la baisse des contrôles physiques – en lien avec l’essor de la vidéoüberalisation et des dispositifs automatisés – peuvent conduire à une sous-déclaration des refus d’obtempérer routiers simples (Assemblée nationale, 2024).

1. Les données de la gendarmerie nationale sont ici exclues en raison des limites méthodologiques liées à l’identification des procédures, celles-ci étant reconstruites à partir d’un identifiant fictif ne permettant pas de capter l’ensemble des infractions hors État 4001 associées à une procédure.

2. En revanche, les délits de conduite sous l’emprise de l’alcool ou de stupéfiants – même s’ils ont également augmenté ces dernières années – ne relèvent pas de cette procédure.

Encadré 3 – Une augmentation des refus d’obtempérer routiers en lien avec une hausse des infractions connexes

Évolution des délits de défaut d’assurance et de permis de conduire, en lien avec la mise en place des amendes forfaitaires délictuelles

Le nombre de délits de défaut d’assurance (*Annexe 3*) a plus que triplé au cours de la dernière décennie, passant de 81 000 infractions en 2016 à près de 320 000 infractions en 2025 (*Figure complémentaire 1*). Cette progression s’explique par l’introduction des amendes forfaitaires délictuelles (AFD) en 2019, qui ont profondément modifié les modalités de traitement de ce type d’infraction. En effet, en simplifiant la procédure de sanction, les AFD permettent désormais aux forces de sécurité intérieure de constater et de sanctionner directement le délit de défaut d’assurance, sans passer systématiquement par une audience devant le tribunal. Il en résulte que, si le nombre de délits de défaut d’assurance traités hors AFD demeure relativement stable dans le temps, le recours aux AFD a en revanche fortement progressé. La part des délits de défaut d’assurance traités par AFD est ainsi passée de 40 % en 2019 à 77 % en 2025.

Le nombre de délits liés au permis de conduire a également fortement augmenté au cours de la dernière décennie, mais dans une moindre mesure que les délits à l’assurance (*Annexe 3*). Il est ainsi

passé de 114 000 infractions en 2016 à 200 000 infractions en 2025 (*Figure complémentaire 1*). La part d’AFD y reste plus limitée que pour les défauts d’assurance, passant de 11 % en 2019 à seulement 26 % en 2025.

Évolution des délits routiers liés à l’alcool et aux stupéfiants

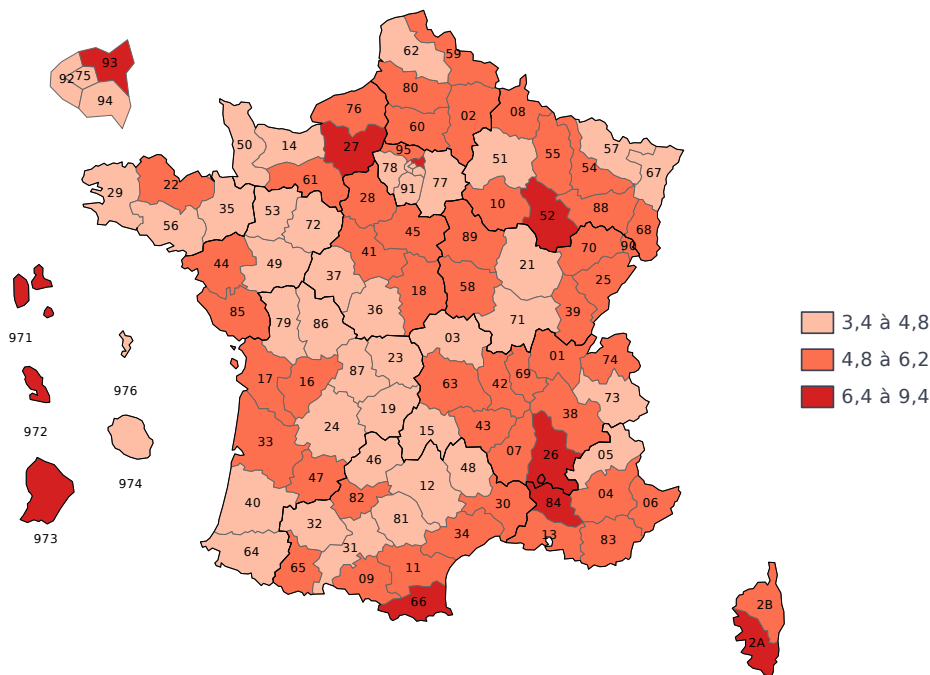
Entre 2016 et 2020, le nombre de cas de conduite sous l’emprise de l’alcool (*Annexe 4*) a diminué de façon régulière, de 7 % en moyenne par an (*Figure complémentaire 2*). Depuis 2020, cette tendance s’est toutefois inversée et les infractions liées à l’alcool au volant ont augmenté en moyenne de 3 % par an jusqu’en 2025. En parallèle, on observe une hausse très importante des conduites impliquant à la fois de l’alcool et des stupéfiants (+11 % en moyenne par an entre 2016 et 2025) et des conduites uniquement sous l’effet de stupéfiants (+13 % en moyenne par an sur la même période). Ce constat peut s’expliquer en partie par le recours croissant aux tests de dépistage de stupéfiants réalisés à titre préventif. Selon l’Observatoire français des drogues et des tendances addictives (OFDT), le nombre de dépistages a ainsi été multiplié par plus de soixante entre 2004 et 2023, passant de 15 900 à 968 000 (OFDT, 2025).

Des délits répartis sur tout le territoire

Sur l’ensemble du territoire français et sur la période 2020-2025, le taux moyen de refus de contrôle routier annuel s’élève à 5,1 refus pour 10 000 habitants (*Figure 3*). Dix départements affichent toutefois des taux nettement supérieurs à la moyenne, dépassant 6,4 refus de contrôles routiers annuels pour 10 000 habitants : la Guadeloupe (9,4), la Martinique (9,2), le Vaucluse (7,9),

les Pyrénées-Orientales (7,5), la Seine-Saint-Denis (7,4), la Guyane (7,3), l’Eure (7,2), la Corse-du-Sud (7,2), la Drôme (6,8) et la Haute-Marne (6,4). À l’inverse, 41 départements enregistrent des taux inférieurs à 4,8 refus de contrôles routiers annuels pour 10 000 habitants sur la même période, les taux les plus bas étant observés dans le Cantal et en Lozère (3,4 chacun). Un constat très similaire est fait pour les refus d’obtempérer routiers (*Figure complémentaire 3*).

Figure 3 – Nombre moyen annuel de délits de refus de contrôle routier, pour 10 000 habitants (2020-2025)



Lecture : Sur la période 2020-2025, les forces de sécurité intérieure ont enregistré en moyenne moins de 4,8 délits de refus de contrôles routiers par an pour 10 000 habitants dans le département de l’Aveyron (12).

Champ : France.

Source : SSMSI, bases statistiques des infractions enregistrées ou élucidées par la police et la gendarmerie de 2016 à 2025.

En 2025, 25 % de l'ensemble des délits de refus de contrôle routier sont enregistrés dans des communes rurales au sens de la grille communale de densité (*Encadré 1*). Les refus de contrôle routier sont les plus fréquents dans les centres urbains intermédiaires, où ils atteignent 7,2 délits pour 10 000 habitants (*Figure 4*). À l'inverse, ils sont moins nombreux, relativement à la population dans les territoires les moins denses et notamment les zones rurales à habitat très dispersé à dispersé (entre 3,5 et 3,9). Les petites villes et les grands centres urbains se situent à un niveau légèrement supérieur à la moyenne, avec respectivement 6,3 et 5,7 refus pour 10 000 habitants, tandis que les bourgs ruraux et les ceintures urbaines présentent des niveaux légèrement inférieurs (respectivement 4,8 et 4,5). Le profil des refus d'obtempérer routiers selon le degré de densité territoriale est similaire à celui des refus de contrôles routiers.

La plupart des mis en cause par les services de police nationale sont des hommes de nationalité française et âgés de moins de 30 ans

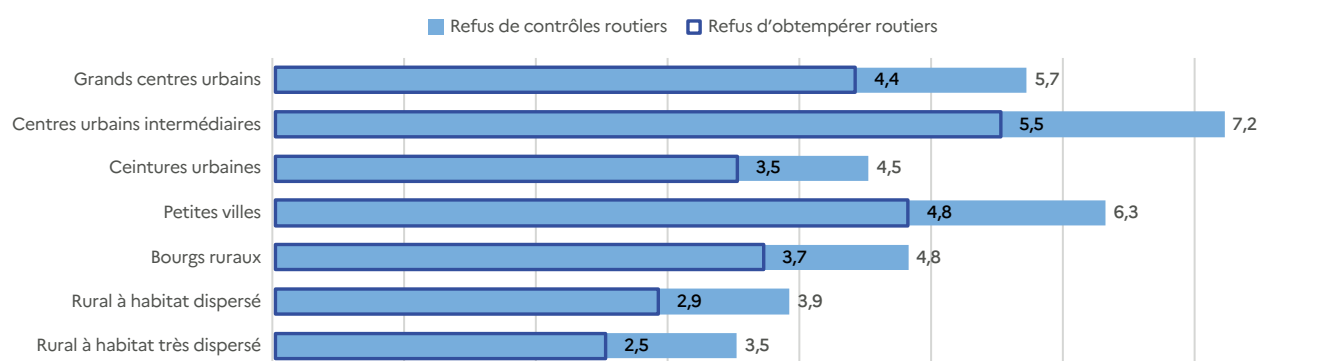
Sur le seul périmètre de la police nationale, soit 50 % des délits enregistrés, les refus de contrôles routiers concernent presque exclusivement des hommes.

Quel que soit le type de refus, ceux-ci représentent plus de 93 % des mis en cause, et jusqu'à 97 % pour les refus d'obtempérer routiers simples (*Figure complémentaire 5*).

En revanche, si les refus d'obtempérer routiers simples concernent majoritairement une population jeune (72 % des mis en cause ont entre 15 et 29 ans), les refus de se soumettre à un contrôle de stupéfiants concernent une population légèrement plus âgée, bien que les jeunes restent largement représentés : 47 % des mis en cause ont entre 15 et 29 ans, et 44 % entre 30 et 44 ans. Les refus de se soumettre à un contrôle d'alcool concernent quant à eux une population nettement plus âgée : les moins de 30 ans ne représentent que 34 % des mis en cause, tandis que les 30-44 ans et les 45-59 ans représentent respectivement 48 % et 16 % d'entre eux (*Figure 5*).

Enfin, les mis en cause sont très majoritairement de nationalité française : ils représentent 85 % des cas pour les refus d'obtempérer routiers aggravés et les refus de contrôle de stupéfiants, et encore 79 % pour les refus de contrôle d'alcoolémie. Les autres mis en cause sont principalement de nationalité d'un pays du Maghreb (8 à 9 %), ou d'un pays d'Afrique (2 à 4 %) [*Figure complémentaire 6*].

Figure 4 – Taux moyen de délits de refus de contrôle routier pour 10 000 habitants en 2025, en fonction de la grille communale de densité

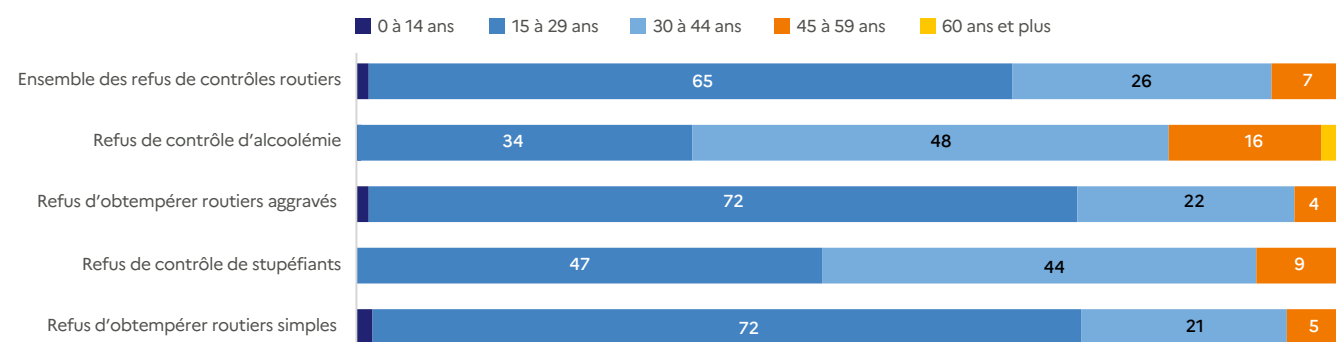


Lecture : Les bourgs ruraux enregistrent 4,8 délits de refus de contrôles routiers et 3,7 délits de refus d'obtempérer routiers pour 10 000 habitants.

Champ : France.

Source : SSMSI, bases statistiques des infractions enregistrées ou élucidées par la police et la gendarmerie de 2016 à 2025.

Figure 5 – Répartition des délits de refus de contrôles routiers, par tranche d'âge en 2025



Lecture : 72 % des délits de refus d'obtempérer routiers aggravés sont commis par des jeunes âgés de 15 à 29 ans.

Champ : France, faits élucidés par la police nationale.

Source : SSMSI, bases statistiques des infractions enregistrées ou élucidées par la police et la gendarmerie de 2016 à 2025.

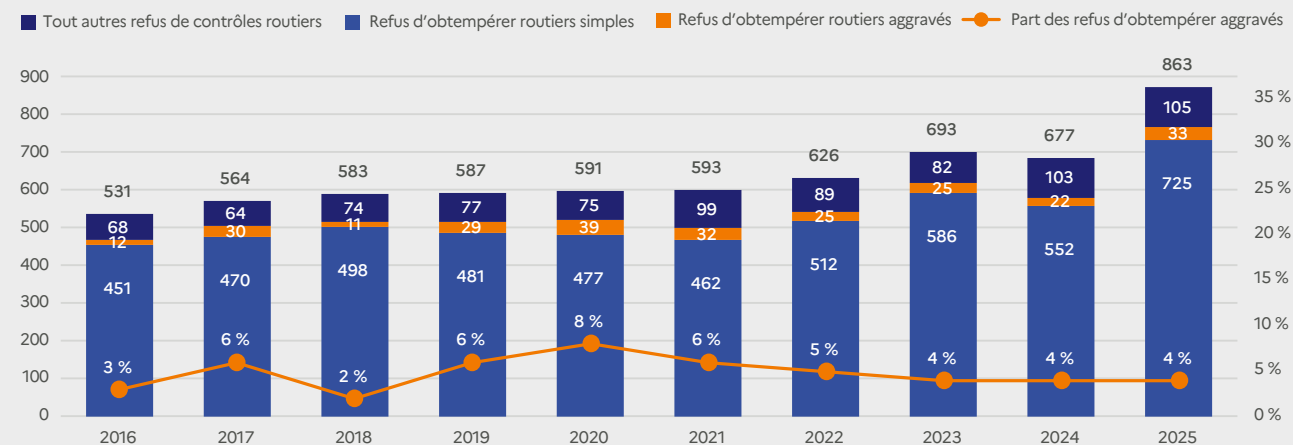
Encadré 4 – Les délits de refus de contrôle routier dans les collectivités d’outre-mer

En 2025, les forces de sécurité intérieure ont enregistré 863 refus de contrôle routier dans les collectivités d’outre-mer, dont 725 refus d’obtempérer routiers simples et 33 refus d’obtempérer routiers aggravés, soit 4 % de refus aggravés (Figure E4.1). Par rapport à 2024, les refus de contrôle routier sont en hausse de 27 % dans les collectivités d’outre-mer, portés par une hausse de 32 % des refus d’obtempérer routiers, soit des taux bien plus élevés que ceux observés en moyenne sur la période 2016-2025 : +6 % en moyenne par an sur la période pour ces deux délits.

En moyenne depuis 2016 et rapporté à la population, les délits de refus de contrôles routiers représentent 10 refus de contrôle routier

pour 10 000 habitants dans les collectivités d’outre-mer, un taux supérieur à celui observé en France métropolitaine et dans les DROM (5,1 pour 10 000 habitants). 69 % des refus de contrôles routiers enregistrés concernent la Nouvelle-Calédonie, 16 % la Polynésie française et 9 % Saint-Martin. Saint-Martin, Saint-Barthélemy et la Nouvelle-Calédonie affichent les taux les plus élevés rapportés à la population, avec respectivement 18, 17 et 16 refus de contrôle routier pour 10 000 habitants. À l’inverse, Saint-Pierre-et-Miquelon et la Polynésie française se distinguent par des taux relativement bas (3 et 4 refus de contrôle routier pour 10 000 habitants respectivement) [Figure E4.2].

Figure E4.1 – Nombre de délits de refus de contrôle routier enregistrés dans les collectivités d’outre-mer de 2016 à 2025



Lecture : En 2025, les forces de sécurité intérieure ont enregistré 863 délits de contrôles routiers dans les collectivités d’outre-mer dont 725 refus d’obtempérer routiers simples et 33 d’obtempérer routiers aggravés.

Champ : Collectivités d’outre-mer.

Source : SSMSI, bases statistiques des infractions enregistrées ou élucidées par la police et la gendarmerie de 2016 à 2025.

Figure E4.2 – Nombre moyen annuel de délits de refus de contrôle routier pour 10 000 habitants enregistrés dans les collectivités d’outre-mer de 2016 à 2025

Collectivités d’outre-mer	Moyenne 2016-2025		
	Population	Nombre	Taux pour 10 000 habitants
975 - Saint-Pierre-et-Miquelon	5 925	< 5	3
977 - Saint-Barthélemy	10 457	18	17
978 - Saint-Martin	31 801	58	18
986 - Wallis-et-Futuna	11 558	14	12
987 - Polynésie française	278 786	103	4
988 - Nouvelle-Calédonie	271 407	436	16
Total communautés d’outre-mer	609 934	631	10

Lecture : Entre 2016 et 2025, les forces de sécurité intérieure ont constaté 58 délits de refus de contrôles routiers à Saint-Martin en moyenne par an soit un taux moyen de 18 pour 10 000 habitants.

Champ : Collectivités d’outre-mer.

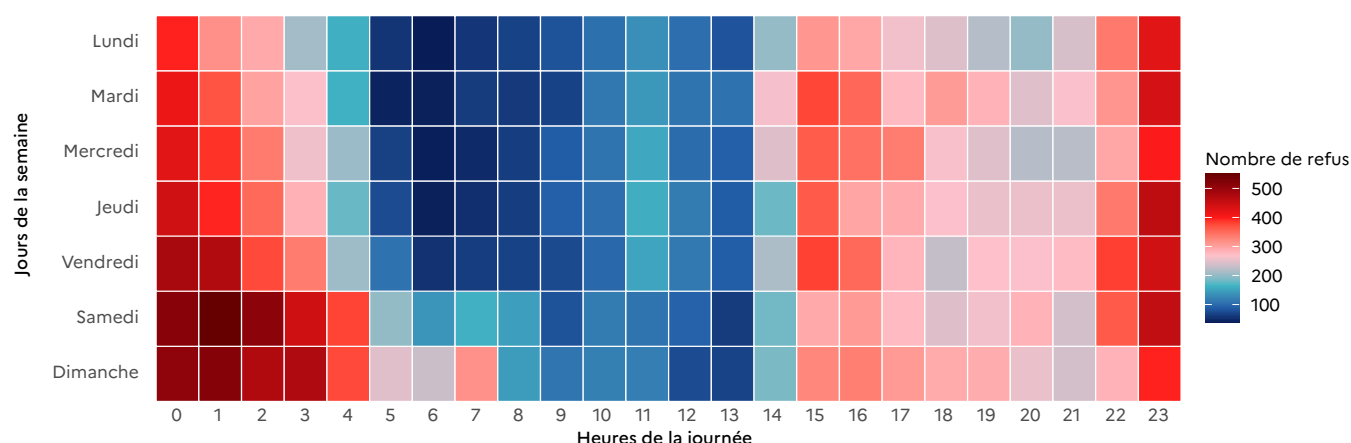
Source : SSMSI, bases statistiques des infractions enregistrées ou élucidées par la police et la gendarmerie de 2016 à 2025.

Les délits de refus de contrôle routier sont relevés pour la plupart entre 15 h et 3 h du matin

Sur le seul périmètre de la police nationale, entre 2023 et 2025, les refus de contrôle routier sont constatés très majoritairement dans une plage horaire qui s’étend de la fin d’après-midi (à partir de 15 h) jusqu’au cœur de la nuit (environ 3 h du matin). À l’intérieur de cette période, un pic de constatation est observé entre 23 h et 1 h du matin, particulièrement intense et étendu le week-end,

où cette période s’étend jusqu’à 4 h du matin. À l’inverse, le reste de la journée apparaît peu concerné par ces constatations (Figure 6). Par ailleurs, si les constatations de refus d’obtempérer routiers présentent une répartition horaire très similaire, leur intensité est plus élevée entre 15 h et 18 h que les seuls refus de contrôles routiers (Figure complémentaire 4). Cette plage horaire correspond en effet à des heures de forte mobilité : retours domicile-travail, sorties scolaires, déplacements de fin de journée. ■

Figure 6 – Répartition, par heure et jour de la semaine, des délits de refus de contrôle routier constatés (2023-2025)



Lecture : Sur la période 2023-2025, plus de 500 délits de refus de contrôles routiers ont été constatés dans la nuit du vendredi au samedi, entre 1h et 2h du matin.

Champ : France, faits élucidés par la police nationale.

Source : SSMSI, bases statistiques des infractions enregistrées ou élucidées par la police et la gendarmerie de 2016 à 2025.

Pour en savoir plus

- **Assemblée nationale**, « *Hausse du nombre de refus d'obtempérer et conditions d'usage de leurs armes par les forces de l'ordre* », Rapport d'information n° 2692 (16^e législature), mai 2024.
- **Beck, S., De Bellefon, M. P., Forest, J., Gerardin, M., Levy, D.**, « *La grille communale de densité à sept niveaux* », Insee. Document de travail n° 2022-18, janvier 2023.
- **Gharbi, G.**, « *Un tiers de la population concernée par un contact avec les forces de sécurité intérieure entre juin 2021 et mai 2022* », Interstats analyse n° 71, novembre 2024.
- **OFDT**, « *Évolution du nombre de dépistages de stupéfiants et part de dépistages positifs depuis 2004* », Observatoire français des drogues et des tendances addictives, février 2025.
- **SSMSI**, « *Insécurité et délinquance en 2025 : une première photographie* », Interstats Références, janvier 2026.
- **Troy, L.**, « *Les refus d'obtempérer routiers enregistrés en 2024 : troisième année de baisse* », Info rapide n° 52, avril 2025.
- **Vie publique**, « *Loi du 24 janvier 2023 d'orientation et de programmation du ministère de l'intérieur* », Panorama des lois, janvier 2023.



Les données des tableaux, cartes et graphiques associés à cette étude, ainsi que des données complémentaires sont disponibles sur Interstats, le site internet du SSMSI : www.interieur.gouv.fr/interstats

SSMSI
Statistique publique
de la sécurité intérieure

SSMSI : 40, avenue des Terroirs-de-France 75012 Paris

Directrice de la publication : Christine Gonzalez-Demichel

Rédacteur en chef : Tiaray Razafindranovona

Auteure : Lisa Troy

Conception graphique et mise en page : Sumotori

ISSN 2495-5051

Visitez notre site internet
www.interieur.gouv.fr/Interstats

Suivez-nous



Contact presse
ssmsi-communication@interieur.gouv.fr