

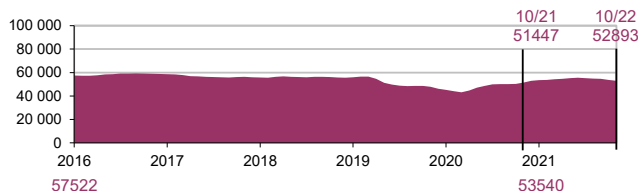
**Avertissement : la crise sanitaire** liée à la Covid-19 ayant conduit le gouvernement à prendre des mesures exceptionnelles de restriction des déplacements et des activités, l'évolution de l'accidentalité routière reflète depuis mars 2020 l'impact des mesures et la manière dont les Français ont adapté leurs mobilités selon les périodes.

Depuis le 2 février 2022, le télétravail n'est plus obligatoire 3 à 4 jours par semaine en France métropolitaine mais est redevenu recommandé. Il n'y a pas de restrictions concernant les déplacements.

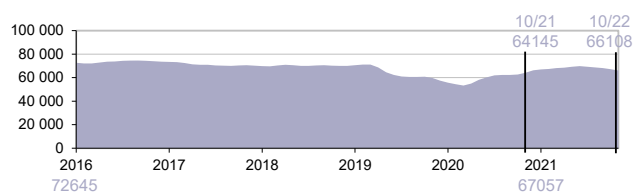
Les indicateurs de l'accidentalité routière présentent des évolutions très atypiques depuis mars 2020 selon les périodes ; ainsi les comparaisons sont réalisées également avec l'année 2019 prise comme année référence, voire les années antérieures.

**Évolution du cumul 12 mois**

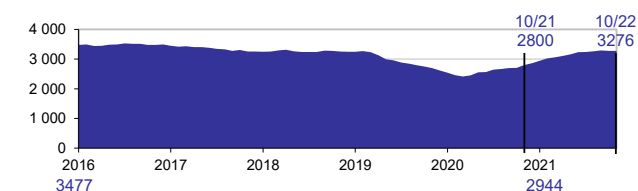
**Accidents corporels**  
enregistrés par les forces de l'ordre, sur voie ouverte à la circulation publique



**Blessés**  
dans les accidents enregistrés par les forces de l'ordre



**Personnes tuées**  
dans les 30 jours après l'accident



**Bilan du mois**

**4 720 accidents corporels** en octobre

- 868 par rapport à 2021  
- 415 par rapport à 2019

**5 884 blessés** en octobre

- 1 024 par rapport à 2021  
- 609 par rapport à 2019

**295 tués** en octobre

- 3 par rapport à 2021  
+ 38 par rapport à 2019

Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine  
Séries labellisées (définitives jusqu'en 2021), estimation 2022 d'après les données arrêtées au 08/11/2022

**295 personnes sont décédées** sur les routes de France métropolitaine en **octobre 2022** contre 298 en octobre 2021, soit 3 personnes tuées de moins. Ce résultat est en hausse par rapport à octobre 2019 (38 tués de plus soit +15 %).

Le nombre d'accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre s'établit à 4 720 en octobre 2022, inférieur au résultat de l'an dernier (868 accidents corporels de moins qu'en octobre 2021) ainsi qu'au résultat du mois d'octobre 2019 (415 accidents corporels de moins soit une diminution de -8 %).

5 884 blessés ont été enregistrés en octobre 2022, un résultat inférieur de -15 % par rapport à octobre 2021 et de -9 % par rapport à octobre 2019 : il avait été enregistré 6 908 blessés en octobre 2021 et 6 493 blessés en octobre 2019.

Les déplacements lors du mois d'octobre 2022 ont été légèrement plus importants qu'en octobre 2021 (un peu moins de +5 % en moyenne par rapport à octobre 2021, selon le dataviz trafic du Cerema). Cette tendance à la légère hausse est similaire que ce soit durant la semaine ou les week-ends.

	Octobre			Depuis le début de l'année								Sur une année glissante *									
	2022	2021	2019	2022-2021		2022-2019		2022	2021	2019	2022-2021		2022-2019		2022	2021	2019	2022-2021		2022-2019	
				Ecart	%	Ecart	%				Ecart	%	Ecart	%				Ecart	%	Ecart	%
<b>Accidents</b>	4 720	5 588	5 135	- 868	-16	- 415	-8	44 150	44 797	46 562	- 647	-1	-2 412	-5	52 893	51 447	56 016	+ 1 446	+3	-3 123	-6
<b>Tués</b>	295	298	257	- 3	-1	+ 38	+15	2 748	2 416	2 703	+ 332	+14	+ 45	+2	3 276	2 800	3 244	+ 476	+17	+ 32	+1
<b>Blessés</b>	5 884	6 908	6 493	-1 024	-15	- 609	-9	55 226	56 175	58 610	- 949	-2	-3 384	-6	66 108	64 145	70 490	+ 1 963	+3	-4 382	-6

\* Cumul 12 mois de novembre 2021 à octobre 2022, cumul 12 mois de novembre 2020 à octobre 2021, cumul de janvier à décembre 2019 (année de référence)

Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine  
Séries labellisées (définitives jusqu'en 2021), estimation 2022 d'après les données arrêtées au 08/11/2022

Les accidents corporels non mortels enregistrés par les forces de police et de gendarmerie nationales ne constituent qu'une partie des accidents corporels de la circulation routière, les forces de l'ordre n'étant pas systématiquement appelées pour intervenir. Les indicateurs contenus dans cette publication donnent toutefois une information sur l'évolution de l'insécurité routière.

## Évolution de la mortalité routière cumulée sur 12 mois selon les usagers

La **crise sanitaire** a profondément affecté les déplacements depuis mars 2020, pour tous les usagers, mais à des degrés divers selon l'alternance de restrictions et de mouvements autorisés. Même si la pandémie est toujours active, les déplacements et l'accidentalité retrouvent un rythme proche de celui avant pandémie voire supérieur, avec parfois des évolutions liées à de nouvelles habitudes.

Les **automobilistes** représentent depuis la pandémie un peu moins de la moitié de la mortalité routière. Leur mortalité sur ces 12 derniers mois est estimée à 1 594 tués contre 1 622 pour toute l'année 2019.

La mortalité **piétonne**, qui avait baissé depuis mars 2020, est à présent similaire au niveau d'avant pandémie : on estime que 480 piétons seraient décédés ces 12 derniers mois contre 483 sur toute l'année 2019.

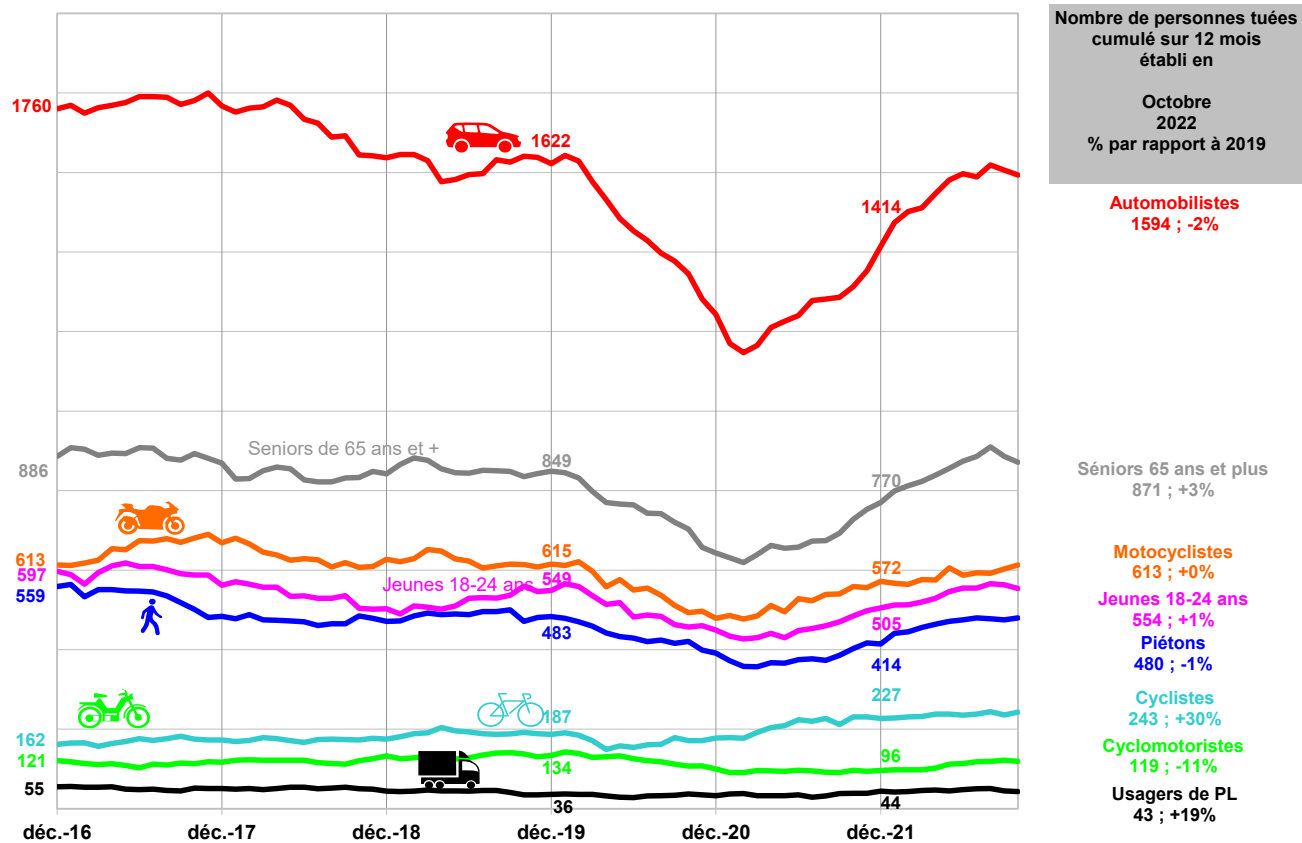
La mortalité des usagers de **deux-roues motorisés** sur ces 12 derniers mois est encore inférieure à celle de l'année 2019 mais tend à s'en approcher. La mortalité des **motocyclistes** est maintenant similaire avec 613 tués ces 12 derniers mois contre 615 tués en 2019. La mortalité des **cyclomotoristes est encore en retrait de -11 %** par rapport à 2019 avec 119 tués en cyclomoteur ces 12 derniers mois contre 134 en 2019.

La mortalité des **jeunes adultes de 18-24 ans**, au risque élevé d'accident grave de la route, dépasse désormais pour ces 12 derniers mois celle enregistrée en 2019, avec 554 tués contre 549 tués sur l'année 2019.

La mortalité des personnes âgées de **65 ans ou plus** s'établit à 871 personnes tuées ces 12 derniers mois, un niveau qui est supérieur à l'ensemble des quinze dernières années à l'exception de 2016.

La mortalité **à vélo** sur les 12 derniers mois est largement supérieure à celle de l'année 2019 : 243 cyclistes sont décédés ces 12 derniers mois, soit +30 % par rapport à 2019. En effet, les Français montrent un engouement pour l'utilisation de modes de déplacements individuels sur les petits trajets en ville, mais aussi pratiquent les loisirs à vélo en milieu rural.

Enfin la mortalité des usagers de **poids lourd** a fortement augmenté sur la fin de l'année 2021 et le début de l'année 2022 et redevient équivalente à la moyenne des années 2015-2019.



## Mortalité routière 2022 selon le mode de déplacement, l'âge, et le réseau routier

La mortalité en octobre 2022 est très légèrement inférieure à celle enregistrée au mois d'octobre 2021 et largement supérieure à celle d'octobre 2019 ; elle s'établit à un niveau inférieur à la moyenne des mois d'octobre des 5 dernières années avant pandémie (2015-2019).

La mortalité **piétonne** en octobre 2022 est supérieure à celle enregistrée en octobre 2021 et largement supérieure à celle d'octobre 2019. Ainsi, 58 piétons ont été tués en octobre 2022, soit 5 de plus qu'en octobre 2021 et 27 de plus qu'en octobre 2019.

La mortalité **cycliste** pour octobre 2022, avec 34 cyclistes tués, est supérieure à celle enregistrée en octobre 2021 et largement supérieure à celle d'octobre 2019. Cette mortalité est très fortement supérieure à la moyenne des mois d'octobre 2015-2019.

La mortalité **motocycliste**, avec 57 tués, est supérieure à celle du mois d'octobre 2021 et également supérieure à celle d'octobre 2019. Ce résultat est également supérieur au niveau observé entre 2015 et 2019.

La mortalité des **automobilistes** est inférieure à celle d'octobre 2021 ainsi qu'à celle d'octobre 2019 : 122 automobilistes sont décédés en octobre 2022 contre 134 en octobre 2021 et 139 en octobre 2019 (soit respectivement 12 tués de moins et 17 tués de moins). La mortalité automobiliste de ce mois d'octobre 2022 reste encore inférieure à la moyenne des mois d'octobre 2015-2019.

15 **enfants ou adolescents** sont décédés sur les routes en octobre 2022, ce qui est supérieur au mois d'octobre 2021 et similaire à octobre 2019.

43 **jeunes de 18-24 ans** sont décédés sur les routes en octobre 2022, soit 9 de moins qu'en octobre 2021 et le même nombre qu'en octobre 2019 ; ce résultat est légèrement inférieur au niveau observé avant pandémie.

79 **seniors âgés de 65 ans ou plus** sont décédés sur les routes en octobre 2022, une mortalité largement inférieure à celle d'octobre 2021 (15 tués de moins) et légèrement supérieure au mois d'octobre 2019 (3 tués de plus). Cette mortalité est légèrement plus faible que le niveau enregistré sur les mois d'octobre 2015-2019.

**En agglomération**, la mortalité est inférieure à celle d'octobre 2021 et supérieure à celle d'octobre 2019, avec respectivement 13 tués de moins et 11 tués de plus.

**Hors agglomération**, la mortalité est supérieure à celle du mois d'octobre 2021 et à celle d'octobre 2019, avec respectivement 4 tués de plus et 16 tués de plus. Elle reste encore à un niveau inférieur à la moyenne 2015-2019.

La mortalité sur **autoroutes** ces 12 derniers mois atteint un niveau élevé, équivalent à l'année 2017.

	Octobre					Depuis le début de l'année							Sur une année glissante *						
	2022	2021	2019	2022-2021	2022-2019	2022	2021	2019	2022-2021		2021-2019		2022	2021	2019	2022-2021		2022-2019	
				Ecart	Ecart				Ecart	%	Ecart	%				Ecart	%	Ecart	%
<b>Piétons</b>	58	53	31	+5	+27	385	319	369	+66	+21	+16	+4	480	403	483	+77	+19	-3	-1
<b>EDPm</b>	0	2	2	-2	-2	22	18	9	+4	+22	+13	+144	28	20	10	+8	+40	+18	+180
<b>Cyclistes</b>	34	27	16	+7	+18	220	204	167	+16	+8	+53	+32	243	231	187	+12	+5	+56	+30
<b>Cyclomotoristes</b>	11	14	13	-3	-2	102	79	109	+23	+29	-7	-6	119	97	134	+22	+23	-15	-11
<b>Motocyclistes</b>	57	47	46	+10	+11	556	515	557	+41	+8	-1	+0	613	559	615	+54	+10	-2	+0
<b>Automobilistes</b>	122	134	139	-12	-17	1 298	1 118	1 325	+180	+16	-27	-2	1 594	1 313	1 622	+281	+21	-28	-2
<b>Usagers de PL</b>	3	5	1	-2	+2	37	38	31	-1	-3	+6	+19	43	39	36	+4	+10	+7	+19

<b>Moins de 18 ans</b>	15	9	14	+6	+1	146	159	130	-13	-8	+16	+12	173	184	153	-11	-6	+20	+13
<b>18-24 ans</b>	43	52	43	-9	+0	467	418	474	+49	+12	-7	-1	554	485	549	+69	+14	+5	+1
<b>65 ans ou plus</b>	79	94	76	-15	+3	718	617	678	+101	+16	+40	+6	871	728	849	+143	+20	+22	+3

### Sur le réseau routier

<b>En agglomération</b>	88	101	77	-13	+11	836	781	853	+55	+7	-17	-2	1 018	910	1 037	+108	+12	-19	-2
<b>Hors agglomération</b>	181	177	165	+4	+16	1 663	1 425	1 622	+238	+17	+41	+3	1 971	1 657	1 944	+314	+19	+27	+1
<b>Sur autoroute</b>	26	20	15	+6	+11	249	210	228	+39	+19	+21	+9	287	233	263	+54	+23	+24	+9

\* Cumul 12 mois de novembre 2021 à octobre 2022, cumul 12 mois de novembre 2020 à octobre 2021, cumul de janvier à décembre 2019 (année de référence)

ns : évolution non significative

Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine

Séries labellisées (définitives jusqu'en 2021), estimation 2022 d'après les données arrêtées au 08/11/2022

Les piétons intègrent les utilisateurs d'Engins de Déplacement Personnel non motorisés (les rollers, les planches à roulette, les trottinettes), qui se déplacent sur les mêmes espaces que les piétons à pieds et sont considérés comme piétons dans le code de la route.

Les Engins de Déplacement Personnel motorisés (EDPm) contiennent les trottinettes électriques, gyropodes, hoverboards, segways, etc... ; ils se déplacent comme des vélos.

Les cyclistes sont les usagers se déplaçant à vélo, qu'il soit à assistance électrique ou non.

Les cyclomoteurs sont des deux-roues motorisés de moins de 50 cm<sup>3</sup> et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h, y compris les scooters de moins de 50 cm<sup>3</sup>.

Les motocyclettes sont des deux-roues motorisés de plus de 50 cm<sup>3</sup>, y compris les scooters de plus de 50 cm<sup>3</sup>.

Les automobilistes sont les véhicules légers (VL) ; les utilitaires ne sont pas pris en compte dans cette catégorie.

Les Poids lourds (PL) sont des véhicules destinés au transport des charges lourdes ou volumineuses, de PTAC supérieur à 3,5 t.

Les personnes de "moins de 18 ans" sont les enfants et adolescents âgés de 0 à 17 ans inclus.

Les jeunes âgés entre "18 et 24 ans" inclus forment la catégorie la plus à risque en matière d'insécurité routière.

Le réseau routier "en agglomération" concerne les voies se trouvant entre les panneaux d'entrée et de sortie d'une commune.

Le réseau routier "hors agglomération" concerne les routes non autoroutières en-dehors des voies "en agglomération".

Le réseau "autoroute" concerne les voies de circulation à statut autoroutier, indiquées par des panneaux bleus.

## Les blessés en 2022 selon le mode de déplacement, l'âge, et le réseau routier

**Avertissement :** Le nombre de blessés de la route enregistré par les forces de l'ordre est sous-représenté. Les blessés, notamment en EDP, vélo ou en 2RM, contactent directement les services de secours ou vont vers les établissements de santé par leurs propres moyens, voire rentrent chez eux, sans que les forces de l'ordre n'en aient connaissance.

Les volumes de blessés enregistrés par les forces de l'ordre sont donc très volatiles sur un mois donné ou depuis le début de l'année, le choix a donc été fait d'afficher les tendances du mois en cours et du cumul depuis janvier, comparées à 2021 et 2019. Seuls les cumulés 12 mois glissants sont affichés en évolution relative par rapport à l'année 2019 prise comme référence pour la décennie.

### Octobre

	En agglomération		Hors agglomération		Sur autoroute	
	2022-2021	2022-2019	2022-2021	2022-2019	2022-2021	2022-2019
Piétons	↘	↘	↗	↗		
EDPm	↘	↗	ns	ns		
Cyclistes	↘	↗	↘	↗		
Cyclomotoristes	↘	↘	↘	↘		
Motocyclistes	↘	↘	↘	↗	↘	↘
Automobilistes	↘	↘	↘	↘	↘	↘
Usagers de PL	ns	ns	↘	↘	↗	↗

ns : évolution non significative

Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine  
Séries labellisées (définitives jusqu'en 2021), données provisoires 2022 arrêtées au 08/11/2022

Au mois d'octobre 2022

**En agglomération**, la tendance des **blessés** est en **baisse par rapport à 2021 pour l'ensemble des usagers**, en particulier pour les cyclomotoristes, motocyclistes et les automobilistes. **Les tendances des blessés sont en baisse par rapport à 2019**, à l'exception des blessés EDPm et cyclistes dont les tendances sont en hausse.

**Hors agglomération**, la tendance des **blessés** est à la **hausse pour les piétons** et à la **baisse pour les autres usagers par rapport à 2021**. La tendance est la même **par rapport à 2019** sauf pour le nombre de blessés cyclistes et motocyclistes qui sont en hausse.

### Depuis le début de l'année

	En agglomération		Hors agglomération		Sur autoroute	
	2022-2021	2022-2019	2022-2021	2022-2019	2022-2021	2022-2019
Piétons	→	↘	→	→		
EDPm	↗	↗	↗	ns		
Cyclistes	↘	↗	↘	↗		
Cyclomotoristes	↘	↘	→	→		
Motocyclistes	→	↘	↘	→	→	→
Automobilistes	↘	↘	→	↘	↘	↘
Usagers de PL	↗	↗	↗	↗	↘	↘

ns : évolution non significative

Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine  
Séries labellisées (définitives jusqu'en 2021), données provisoires 2022 arrêtées au 08/11/2022

Depuis le début de l'année 2022

**En agglomération**, le nombre de blessés tend à **augmenter** chez les EDPm et usagers de poids lourd par rapport à 2021. Egalement, par rapport à 2019, pour les EDPm, cyclistes et usagers de poids lourds.

**Hors agglomération**, le **nombre de blessés augmente** pour les EDPm et usagers de poids lourd par rapport à 2021 et pour les cyclistes et usagers de poids lourd par rapport à 2019. Les autres tendances sont stables ou en baisse.

**Sur autoroute**, le nombre de blessés est inférieur à 2019.

### Sur une année glissante

Cumul de novembre 2021 à octobre 2022, par rapport à l'année 2019

	En agglomération	Hors agglomération	Sur autoroute
Piétons	-14%	-5%	
EDPm	+190%	ns	
Cyclistes	+10%	+13%	
Cyclomotoristes	-14%	+1%	
Motocyclistes	-18%	+0%	-5%
Automobilistes	-13%	-5%	-12%
Usagers de PL	+6%	+5%	-10%

ns : évolution non significative

Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine  
Séries labellisées (définitives jusqu'en 2021), données provisoires 2022 arrêtées au 08/11/2022

Sur les 12 derniers mois

**En agglomération**, l'évolution des blessés en **EDPm** est sur une pente ascendante par rapport à l'année 2019, ce mode de déplacement a pris de l'ampleur. Ces 12 derniers mois par rapport à l'année 2019, le nombre de blessés **cyclistes** augmente de +10 % alors que les nombres de blessés **piétons** et **motocyclistes** baissent de -14% et -18%.

**Hors agglomération**, la plus forte hausse de blessés ces 12 derniers mois par rapport à l'année 2019 concerne les **cyclistes** avec +13% . La tendance des blessés **piétons** et **automobilistes** est en **légère hausse** par rapport à l'année 2019.

Les piétons intègrent les utilisateurs d'Engins de Déplacement Personnel non motorisés (les rollers, les planches à roulette, les trottinettes), qui se déplacent sur les mêmes espaces que les piétons à pieds et sont considérés comme piétons dans le code de la route.

Les Engins de Déplacement Personnel motorisés (EDPm) contiennent les trottinettes électriques, gyropodes, hoverboards, segways, etc... ; ils se déplacent comme des vélos.

Les cyclistes sont les usagers se déplaçant à vélo, qu'il soit à assistance électrique ou non.

Les cyclomoteurs sont des deux-roues motorisés de moins de 50 cm<sup>3</sup> et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h, y compris les scooters de moins de 50 cm<sup>3</sup>.

Les motocyclettes sont des deux-roues motorisés de plus de 50 cm<sup>3</sup>, y compris les scooters de plus de 50 cm<sup>3</sup>.

Les automobilistes sont les véhicules légers (VL) ; les utilitaires ne sont pas pris en compte dans cette catégorie.

Les Poids lourds (PL) sont des véhicules destinés au transport des charges lourdes ou volumineuses, de PTAC supérieur à 3,5 t.

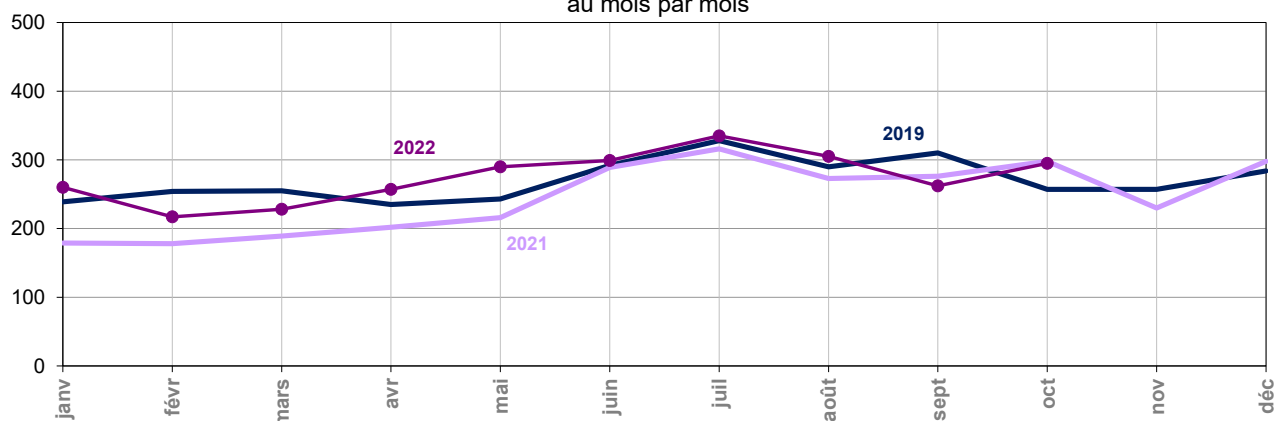
Le réseau routier "en agglomération" concerne les voies se trouvant entre les panneaux d'entrée et de sortie d'une commune.

Le réseau routier "hors agglomération" concerne les routes non autoroutières en-dehors des voies "en agglomération".

Le réseau "autoroute" concerne les voies de circulation à statut autoroutier, indiquées par des panneaux bleus.



## Tués à 30 jours au mois par mois

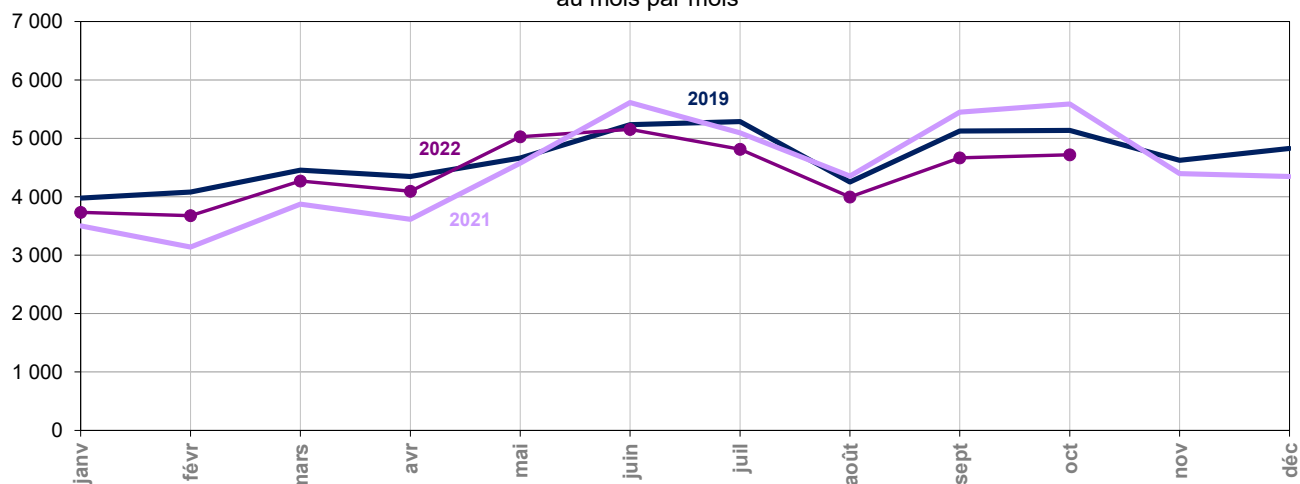


	janv	févr	mars	avr	mai	juin	juil	août	sept	oct	nov	déc
2011	324	269	301	360	322	336	354	370	347	351	296	333
2012	297	204	276	277	321	322	366	339	341	299	292	319
2013	243	221	200	236	224	293	344	322	312	308	252	313
2014	235	225	261	254	260	311	302	306	317	347	280	286
2015	262	235	219	258	267	299	353	332	257	378	296	305
2016	236	263	255	243	294	285	356	301	334	315	258	337
2017	255	204	267	281	297	324	343	297	297	319	272	292
2018	229	218	235	284	268	290	328	246	322	274	268	286
2019	239	254	255	235	243	292	328	290	310	257	257	284
2020	263	218	152	102	207	211	293	242	266	203	173	211
2021	179	178	189	202	216	289	316	273	276	298	230	298
2022	260	217	228	257	290	299	335	305	262	295		

Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine  
Séries labellisées (définitives jusqu'en 2021), estimation 2022 d'après les données arrêtées au 08/11/2022



## Accidents corporels au mois par mois

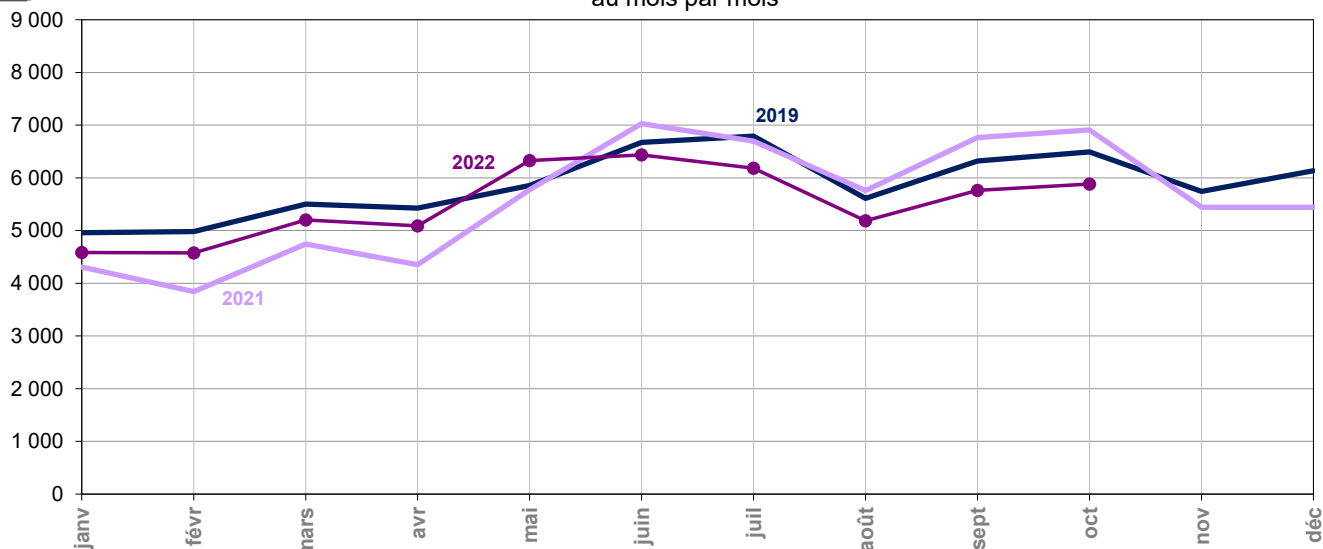


	janv	févr	mars	avr	mai	juin	juil	août	sept	oct	nov	déc
2011	4 912	4 357	5 333	5 744	6 098	5 722	5 415	4 748	5 976	5 995	5 253	5 471
2012	4 900	3 810	5 034	4 426	5 193	5 597	5 275	4 398	5 685	5 898	5 175	5 046
2013	4 259	3 755	3 887	4 420	4 503	5 376	5 509	4 341	5 493	5 381	4 989	4 899
2014	4 649	4 091	4 609	4 825	4 958	5 435	4 769	4 100	5 324	5 627	5 055	4 749
2015	4 277	3 709	4 273	4 637	4 741	5 528	5 041	4 279	5 200	5 085	4 998	4 835
2016	4 655	3 958	4 414	4 293	4 967	5 182	5 080	4 166	5 255	5 451	5 201	4 900
2017	4 420	3 876	4 946	4 948	5 112	5 747	5 148	4 291	5 088	5 351	4 987	4 699
2018	4 228	3 339	3 974	4 674	4 874	5 420	5 061	4 156	5 370	5 501	4 698	4 471
2019	3 977	4 082	4 455	4 347	4 664	5 235	5 287	4 253	5 127	5 135	4 625	4 829
2020	4 531	4 055	2 470	1 119	3 121	4 177	4 970	4 347	5 226	4 455	2 878	3 772
2021	3 501	3 139	3 872	3 613	4 574	5 613	5 093	4 354	5 450	5 588	4 395	4 348
2022	3 734	3 676	4 271	4 093	5 027	5 154	4 814	3 995	4 666	4 720		

Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine  
Séries labellisées (définitives jusqu'en 2021), estimation 2022 d'après les données arrêtées au 08/11/2022

NB : En couleur violet dans les tableaux, estimations provisoires (nouveau calcul avec le coefficient recalé sur les chiffres définitifs 2019 et les premiers mois quasi définitifs 2020).  
En couleur bleu, données quasi définitives.  
En noir, données BAAC définitives labellisées.

## Blessés au mois par mois



	janv	févr	mars	avr	mai	juin	juil	août	sept	oct	nov	déc
<b>2011</b>	6 025	5 478	6 553	7 256	7 519	7 165	7 036	6 101	7 346	7 474	6 440	6 858
<b>2012</b>	6 095	4 705	6 244	5 602	6 593	6 981	6 792	5 759	7 134	7 355	6 419	6 172
<b>2013</b>	5 178	4 593	4 878	5 481	5 678	6 576	7 017	5 735	6 759	6 602	6 053	6 057
<b>2014</b>	5 720	5 091	5 697	5 953	6 316	6 850	6 146	5 433	6 608	6 933	6 312	5 989
<b>2015</b>	5 260	4 685	5 296	5 771	5 968	6 857	6 545	5 570	6 534	6 285	6 022	6 009
<b>2016</b>	5 915	4 839	5 459	5 354	6 273	6 627	6 622	5 463	6 530	6 855	6 527	6 181
<b>2017</b>	5 419	4 787	6 156	6 233	6 367	7 193	6 795	5 523	6 295	6 497	6 192	5 927
<b>2018</b>	5 201	4 148	5 012	5 884	6 255	6 715	6 532	5 407	6 614	6 688	5 803	5 628
<b>2019</b>	4 959	4 982	5 500	5 427	5 854	6 671	6 792	5 612	6 320	6 493	5 743	6 137
<b>2020</b>	5 666	5 010	3 000	1 239	3 710	5 268	6 386	5 733	6 386	5 468	3 370	4 600
<b>2021</b>	4 308	3 842	4 746	4 351	5 774	7 028	6 698	5 757	6 763	6 908	5 442	5 440
<b>2022</b>	4 583	4 576	5 200	5 091	6 327	6 435	6 184	5 184	5 762	5 884		

Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine  
Séries labellisées (définitives jusqu'en 2021), estimation 2022 d'après les données arrêtées au 08/11/2022

NB : En couleur violet dans les tableaux, estimations provisoires (nouveau calcul avec le coefficient recalé sur les chiffres définitifs 2019 et les premiers mois quasi définitifs 2020).

En couleur bleu, données quasi définitives.

En noir, données BAAC définitives labellisées.

### Méthodes de traitement des données

**Le fichier BAAC** (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels de la Circulation routière enregistrés par les Forces de l'Ordre).

Les accidents corporels ont été définis dans l'arrêté du 27 mars 2007 relatif aux conditions d'élaboration des statistiques. L'ONISR, en charge de l'administration et de la diffusion des statistiques d'accidentalité aux termes du décret du 15 mai 1975 relatif au CISR, a de longue date précisé les modalités de prise en compte des accidents.

Un guide rassemble des cas concrets et détaille la nomenclature du bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation (BAAC). Ce guide est régulièrement actualisé, la dernière version date d'avril 2017. Est classé comme accident corporel de la circulation tout accident, avec une victime, impliquant au moins un véhicule sur une voie ouverte à la circulation publique ; quel que soit l'événement causal, hors acte intentionnel de type suicide ou homicide. Les bulletins d'analyse des accidents corporels de la circulation (BAAC) sont fournis par les forces de l'ordre qui les remplissent à la suite de tout accident corporel où ils sont appelés. Le fichier est complété par les observatoires départementaux de sécurité routière. Les données brutes ayant servi au bilan font l'objet d'un recueil mis également en ligne.

### Le baromètre mensuel

Le baromètre mensuel d'un mois donné concerne les accidents survenus jusqu'à la fin de ce mois, il est établi et publié le mois suivant.

**Dans ce baromètre, les données définitives 2021 ont été intégrées fin mai 2022.**

Des remontées rapides transmises par les services du Ministère de l'intérieur, limitées aux nombres d'accidents corporels, de personnes tuées, blessées et blessées hospitalisées, permettent de donner une estimation provisoire du bilan de l'accidentalité en France d'un mois donné dès les premiers jours du mois suivant.

Ces estimations sont mises en regard des données BAAC en cours de saisie transmises dans les 48h par les forces de l'ordre à l'ONISR (nouveau protocole d'échange de données mis en place courant 2018). Elles sont alors extrapolées à partir des données brutes des remontées rapides et d'un coefficient calculé à partir des écarts observés l'année précédente entre remontées rapides et fichier BAAC définitif, font l'objet d'un baromètre mensuel commenté, offrant diverses comparaisons (du mois au même mois de l'année précédente, des premiers mois de l'année aux mêmes n mois de l'année précédente) ainsi qu'un suivi de tendance établi sur la base de 12 mois glissants.

Les séries conjoncturelles présentées dans cette publication portent sur les accidents corporels et les victimes de ces accidents enregistrés par la police et la gendarmerie. Ceux-ci sont comptabilisés au mois d'enregistrement. Les requalifications de ces accidents, y compris suppressions, sont prises en compte jusqu'à la date à laquelle sont arrêtées les comptabilisations, c'est-à-dire à la clôture de la base officielle en mai de l'année suivante.

### Labellisation

L'Autorité de la Statistique Publique a labellisé les principaux indicateurs d'accidentalité (France métropolitaine et Départements d'Outre-mer) pour ce qui concerne les données quasi-définitives de l'année N publiées fin janvier de l'année N+1, et les données définitives publiées à partir de mai de l'année N+1. Le baromètre intègre pour les années antérieures à 2021 les données labellisées.

Les méthodes statistiques sont précisées sur le site de l'ONISR :

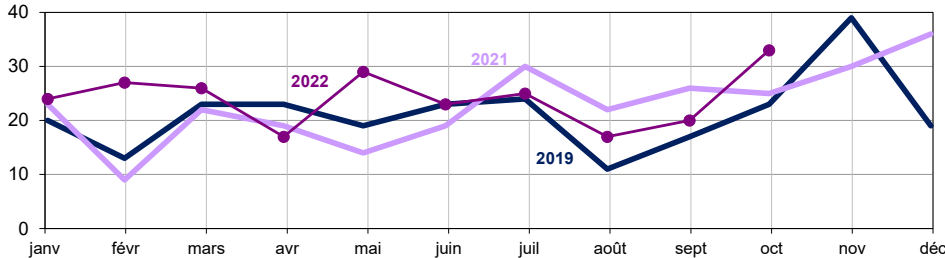
<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/outils-statistiques>



Depuis mars 2020, des périodes de restriction des déplacements ont été mises en place adaptées aux territoires et selon le stade de la pandémie de COVID 19. La plupart des mesures sont désormais levées dans les territoires.

En **octobre 2022**, les indicateurs d'accidentalité en outre-mer sont **supérieurs** à ceux d'octobre **2021** et **supérieurs** à ceux d'octobre **2019** :  
**269 accidents corporels** (soit 227 dans les DOM et 42 dans les COM-NC) contre 244 accidents en octobre 2021 (soit respectivement 216 et 28);  
**338 blessés** (soit 295 dans les DOM et 43 dans les COM-NC) contre 311 blessés en octobre 2021 (soit respectivement 278 et 33);  
**33 tués** (soit 13 dans les DOM et 20 dans les COM-NC) contre 25 tués en octobre 2021 (soit respectivement 20 et 5).

**Mortalité routière mois par mois selon les années**



**Évolution du cumul des blessés sur ces 12 derniers mois par rapport à 2019**

	En agglomération	Hors agglomération	Sur autoroute
Modes doux *	-9%	-1%	
2 RM *	+10%	+9%	+47%
Automobilistes	-1%	+13%	+5%

\* Modes doux : Piétons, EDP, Cyclistes - 2 RM : Cyclomotoristes, Motocyclistes

ns : évolution non significative

Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : DOM, COM, NC

Données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 2022 arrêtées au 08/11/2022

**Bilan du mois**

**269 accidents corporels**  
en octobre

+ 25 par rapport à 2021  
+ 28 par rapport à 2019

**338 blessés**  
en octobre

+ 27 par rapport à 2021  
+ 30 par rapport à 2019

**33 tués**  
en octobre

+ 8 par rapport à 2021  
+ 10 par rapport à 2019

	Octobre			Depuis le début de l'année								Sur une année glissante *									
	2022	2021	2019	2022-2021		2022-2019		2022	2021	2019	2022-2021		2022-2019		2022	2021	2019	2022-2021		2022-2019	
				Ecart	%	Ecart	%				Ecart	%	Ecart	%				Ecart	%	Ecart	%
<b>Accidents</b>	269	244	241	+ 25	+10	+ 28	+12	2 439	2 422	2 078	+ 17	+1	+ 361	+17	2 995	2 967	2 604	+ 28	+1	+ 391	+15
<b>Tués</b>	33	25	23	+ 8	ns	+ 10	ns	241	209	191	+ 32	+15	+ 50	+26	307	257	249	+ 50	+19	+ 58	+23
<b>Blessés</b>	338	311	308	+ 27	+9	+ 30	+10	3 182	3 064	2 712	+ 118	+4	+ 470	+17	3 887	3 764	3 386	+ 123	+3	+ 501	+15

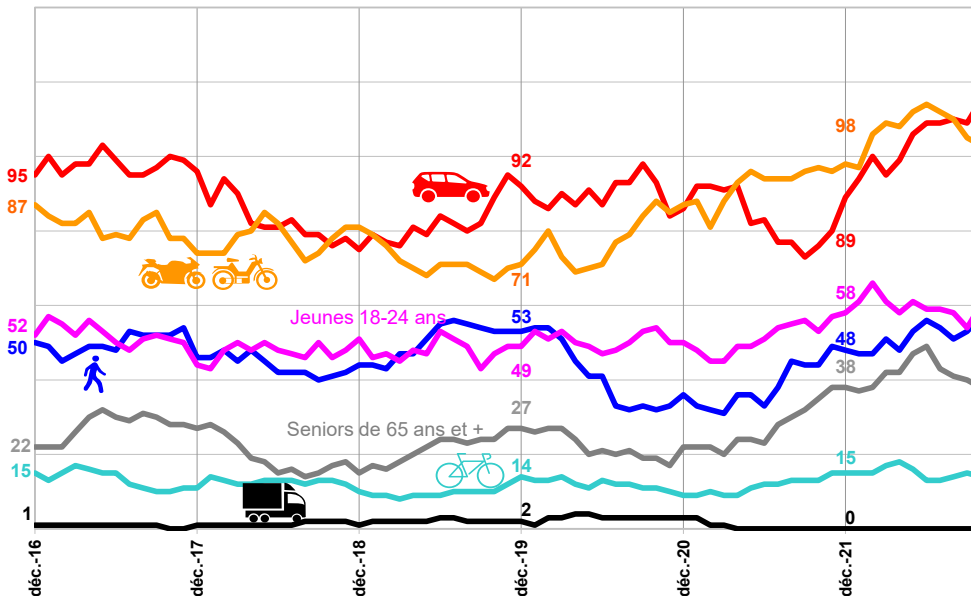
\* Cumul 12 mois de novembre 2021 à octobre 2022, cumul 12 mois de novembre 2020 à octobre 2021, cumul de janvier à décembre 2019 (année de référence)

ns : évolution non significative

Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : DOM + COM + Nouvelle-Calédonie

Données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 2022 arrêtées au 08/11/2022

**Évolution de la mortalité routière cumulée sur 12 mois selon les usagers**



Nombre de personnes tuées cumulé sur 12 mois établi en

Octobre 2022

% par rapport à l'année 2019

**VL**  
115 ; +25%  
**2 RM**  
103 ; +45%

**Jeunes 18-24 ans**  
60 ; +22%

**Piétons**  
57 ; +8%

**Séniors 65 ans et plus**  
38 ; +41%

**Cyclistes**  
14 ; ns

**Usagers PL**  
0 ; ns