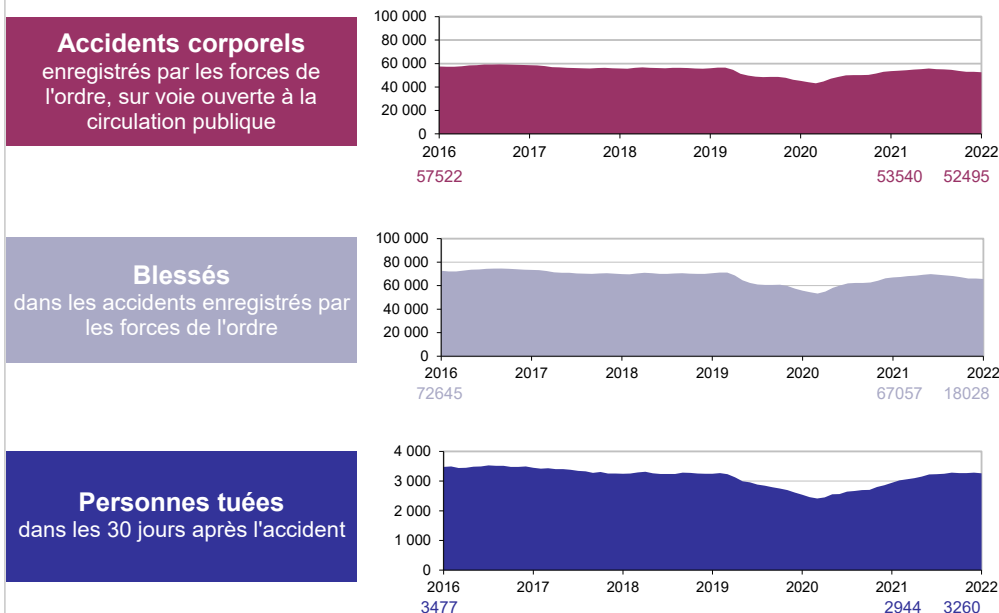


Avertissement : la crise sanitaire liée à la Covid-19 ayant conduit le gouvernement à prendre des mesures exceptionnelles de restriction des déplacements et des activités, l'évolution de l'accidentalité routière reflète depuis mars 2020 l'impact des mesures et la manière dont les Français ont adapté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



Bilan du mois

3 910 accidents corporels en décembre

- 438 par rapport à 2021
- 919 par rapport à 2019

4 999 blessés en décembre

- 441 par rapport à 2021
- 1 138 par rapport à 2019

276 tués en décembre

- 22 par rapport à 2021
- 8 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 2020, quasi-définitives 2021), estimation 2022 d'après les données arrêtées au 26/01/2023

276 personnes sont décédées sur les routes de France métropolitaine en **décembre 2022** contre 298 en décembre 2021, soit 22 personnes tuées de moins. Ce résultat est également en baisse par rapport à décembre 2019 (8 tués de moins soit -3 %).

Le nombre d'accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre s'établit à 3 910 en décembre 2022, inférieur au résultat de l'an dernier (438 accidents corporels de moins qu'en décembre 2021) ainsi qu'au résultat du mois de décembre 2019 (919 accidents corporels de moins soit une diminution de -19 %).

4 999 blessés ont été enregistrés en décembre 2022, un résultat inférieur de -8 % par rapport à décembre 2021 et de -19 % par rapport à décembre 2019. Il avait été enregistré 5 440 blessés en décembre 2021 et 6 137 blessés en décembre 2019.

Les déplacements lors du mois de décembre 2022 ont été légèrement plus importants qu'en décembre 2021 d'après le dataviz du Cerema, que ce soit durant la semaine ou les week-ends.

	Décembre			Depuis le début de l'année										
	2022	2021	2019	2022-2021		2022-2019		2022	2021	2019	2022-2021		2022-2019	
				Ecart	%	Ecart	%				Ecart	%	Ecart	%
Accidents	3 910	4 348	4 829	- 438	-10	- 919	-19	52 495	53 540	56 016	-1 045	-2	-3 521	-6
Tués	276	298	284	- 22	-7	- 8	-3	3 260	2 944	3 244	+ 316	+11	+ 16	+0
Blessés	4 999	5 440	6 137	- 441	-8	-1 138	-19	65 700	67 057	70 490	-1 357	-2	-4 790	-7

* Cumul 12 mois de 2021 à décembre 2022, cumul 12 mois de 2020 à décembre 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 2020, quasi-définitives 2021), estimation 2022 d'après les données arrêtées au 26/01/2023

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 1 563 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 484 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** baisse de -4% avec 588 tués ces 12 derniers mois contre 615 tués en 2019. La mortalité des **cyclomotoristes** est encore en retrait de -5 % par rapport à 2019 avec 127 tués en cyclomoteur ces 12 derniers mois contre 134 en 2019.

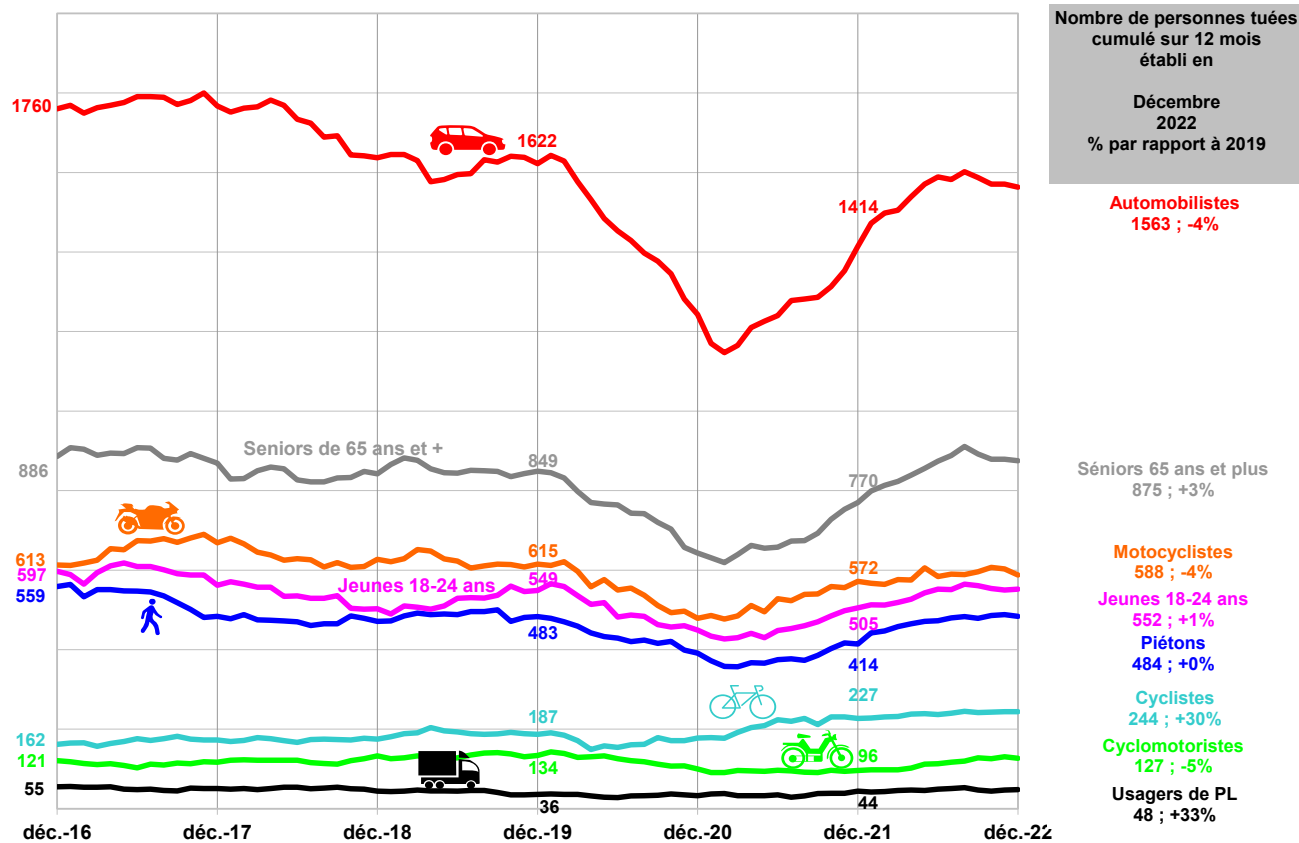
La mortalité des **jeunes adultes de 18-24 ans**, au risque élevé d'accident grave de la route, dépasse désormais pour ces 12 derniers mois celle enregistrée en 2019, avec 552 tués contre 549 tués sur l'année 2019.

La mortalité des personnes âgées de **65 ans ou plus** s'établirait à 875 personnes tuées ces 12 derniers mois, un niveau dépassé uniquement en 2016 ces quinze dernières années.

La mortalité **à vélo** sur les 12 derniers mois est largement supérieure à celle de l'année 2019 : 244 cyclistes seraient 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.

La mortalité en **EDPm** continue d'augmenter, avec 34 personnes décédées ces 12 derniers mois.

Enfin la mortalité des usagers de **pooids lourd** a fortement augmenté au 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 décembre 2022 est largement inférieure à celle enregistrée au mois de décembre 2021 et inférieure à celle de décembre 2019 ; elle s'établit à un niveau très en dessous de la moyenne des mois de décembre des 5 dernières années avant pandémie (2015-2019).

La mortalité **piétonne** en décembre 2022 est inférieure à celle enregistrée en décembre 2021 et très inférieure à celle de décembre 2019. Ainsi, 47 piétons ont été tués en décembre 2022, soit 4 de moins qu'en décembre 2021 et 15 de moins qu'en décembre 2019.

La mortalité **cycliste** pour décembre 2022, avec 11 cyclistes tués, est similaire à celle enregistrée en décembre 2021 et légèrement supérieure à celle de décembre 2019. Cette mortalité est également similaire à la moyenne des mois de décembre 2015-2019. En revanche, 3 personnes sont décédées en **EDPm**, un résultat relativement élevé sur un mois.

La mortalité **motocycliste**, avec 15 tués, est très largement inférieure à celle du mois de décembre 2021 ainsi qu'à celle de décembre 2019 où la mortalité était deux fois plus importante. Ce résultat est également nettement inférieur au niveau observé entre 2015 et 2019.

La mortalité des **automobilistes** est inférieure à celle de décembre 2021 et supérieure à celle de décembre 2019 : 164 automobilistes sont décédés en décembre 2022 contre 172 en décembre 2021 et 150 en décembre 2019 (soit respectivement 8 tués de moins et 14 tués de plus).

4 enfants ou adolescents sont décédés sur les routes en décembre 2022, un résultat exceptionnellement bas.

44 jeunes de 18-24 ans sont décédés sur les routes en décembre 2022, soit 2 de plus qu'en décembre 2021 et 2 de moins qu'en décembre 2019.

82 seniors âgés de 65 ans ou plus sont décédés sur les routes en décembre 2022, une mortalité inférieure à celle de décembre 2021 (4 tués de moins) et semblable à celle du mois de décembre 2019 (1 tué de moins).

En agglomération, la mortalité est nettement inférieure à celle de décembre 2021 et de décembre 2019, avec respectivement 17 et 16 tués de moins.

Hors agglomération, la mortalité est inférieure à celle du mois de décembre 2021 ainsi qu'à celle du mois de décembre 2019, avec respectivement 9 et 4 tués de moins.

La mortalité sur **autoroutes** progresse encore en décembre et atteint ces 12 derniers mois le niveau le plus élevé depuis 2010.

	Décembre					Depuis le début de l'année						
	2022	2021	2019	2022-2021	2022-2019	2022	2021	2019	2022-2021		2021-2019	
				Ecart	Ecart				Ecart	%	Ecart	%
Piétons	47	51	62	-4	-15	484	414	483	+70	+17	+1	+0
EDPm	3	4	0	-1	+3	34	24	10	+10	+42	+24	+240
Cyclistes	11	11	8	+0	+3	244	227	187	+17	+7	+57	+30
Cyclomotoristes	6	10	16	-4	-10	127	96	134	+31	+32	-7	-5
Motocyclistes	15	30	32	-15	-17	588	572	615	+16	+3	-27	-4
Automobilistes	164	172	150	-8	+14	1 563	1 414	1 622	+149	+11	-59	-4
Usagers de PL	6	5	2	+1	+4	48	44	36	+4	+9	+12	+33
Moins de 18 ans	4	18	10	-14	-6	156	186	153	-30	-16	+3	+2
18-24 ans	44	42	46	+2	-2	552	505	549	+47	+9	+3	+1
65 ans ou plus	82	86	83	-4	-1	875	770	849	+105	+14	+26	+3
Sur le réseau routier												
En agglomération	88	105	104	-17	-16	1 034	963	1 037	+71	+7	-3	+0
Hors agglomération	157	166	161	-9	-4	1 926	1 733	1 944	+193	+11	-18	-1
Sur autoroute	31	27	19	+4	+12	300	248	263	+52	+21	+37	+14

* Cumul 12 mois de 2021 à décembre 2022, cumul 12 mois de 2020 à décembre 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 2020, quasi-définitives 2021), estimation 2022 d'après les données arrêtées au 26/01/2023

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 cm³ et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h, y compris les scooters de moins de 50 cm³.

Les motocyclettes sont des deux-roues motorisés de plus de 50 cm³, y compris les scooters de plus de 50 cm³.

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 : les forces de l'ordre n'enregistrent pas tous les blessés dans des accidents de la circulation. 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 biais d'enregistrement étant variables selon les forces de l'ordre et le mode de déplacement, le choix a donc été fait d'afficher les tendances du mois en cours et du cumul depuis janvier, comparées à 2021 et 2019, selon le milieu et le mode de déplacement. Seuls les cumuls 12 mois glissants sont affichés en évolution relative par rapport à l'année 2019 prise comme référence pour la décennie.

Décembre

	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 2020, quasi-définitives 2021), données provisoire 2022 arrêtées au 26/01/2023

Au mois de décembre 2022

En agglomération, la tendance des **blessés** est en **baisse par rapport à 2021 pour l'ensemble des usagers**. Les **tendances des blessés sont également en baisse par rapport à 2019**, à l'exception des blessés EDPm dont la tendance est en hausse.

Hors agglomération, la tendance des **blessés** est à la **baisse pour la plupart des usagers** par rapport à 2021, seules les tendances **motocyclistes et des usagers de poids lourd sont en hausse**. La tendance est également **en baisse par rapport à 2019 pour l'ensemble des usagers**, en particulier pour les piétons et cyclistes.

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 2020, quasi-définitives 2021), données provisoire 2022 arrêtées au 26/01/2023

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; également, par rapport à 2019, pour les EDPm et cyclistes.

Hors agglomération, le **nombre de blessés augmente** pour les EDPm et usagers de poids lourd par rapport à 2021 et pour les cyclistes 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 janvier à décembre 2022, par rapport à l'année 2019

	En agglomération	Hors agglomération	Sur autoroute
Piétons	-15%	-5%	
EDPm	+213%	ns	
Cyclistes	+12%	+17%	
Cyclomotoristes	-15%	+1%	
Motocyclistes	-19%	+2%	-8%
Automobilistes	-13%	-5%	-13%
Usagers de PL	+3%	+3%	-12%

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 2020, quasi-définitives 2021), données provisoire 2022 arrêtées au 26/01/2023

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 +12 % alors que les nombres de blessés **piétons et motocyclistes** baissent de -15% et -19%.

Hors agglomération, la plus forte hausse de blessés ces 12 derniers mois par rapport à l'année 2019 concerne les **cyclistes** avec +17% . La tendance des blessés **piétons et automobilistes** est en **légère baisse** 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 cm³ et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h, y compris les scooters de moins de 50 cm³.

Les motocyclettes sont des deux-roues motorisés de plus de 50 cm³, y compris les scooters de plus de 50 cm³.

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".

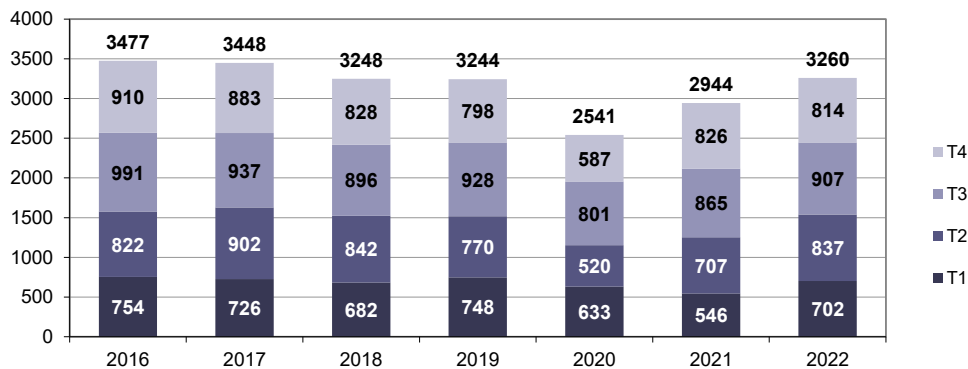
Le réseau "autoroute" concerne les voies de circulation à statut autoroutier, indiquées par des panneaux bleus.

Évolution de la mortalité routière par trimestre pour chaque année

	T1					T2					T3					T4				
	2022	2021	2019	2022-2021	2022-2019	2022	2021	2019	2022-2021	2022-2019	2022	2021	2019	2022-2021	2022-2019	2022	2021	2019	2022-2021	2022-2019
Accidents	11 717	10 512	12 514	+11%	-6%	14 310	13 800	14 246	+4%	+0%	13 415	14 897	14 667	-10%	-9%	13 053	14 331	14 589	-9%	-11%
Tués	702	546	748	+29%	-6%	837	707	770	+18%	+9%	907	865	928	5%	-2%	814	826	798	-1%	2%
Blessés	14 401	12 896	15 441	+12%	-7%	17 902	17 153	17 952	+4%	-0%	17 028	19 218	18 724	-11%	-9%	16 369	17 790	18 373	-8%	-11%

Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Séries labellisées (définitives jusqu'en 2020, quasi-définitives 2021), estimation 2022 d'après les données arrêtées au 26/01/2023

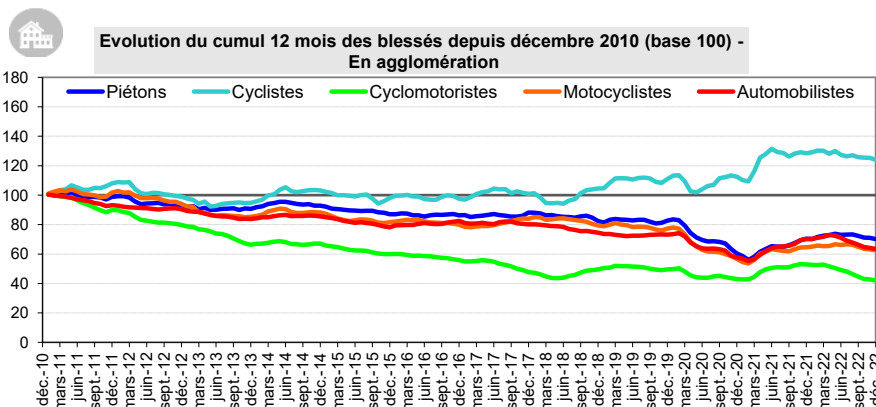
La mortalité routière du **4ème trimestre 2022 s'élève à 814 tués**, inférieure de -1 % à celle du 4ème trimestre 2021 (826 tués) et supérieure de **2 % par rapport au 4ème trimestre 2019** (798 tués), **référence avant pandémie**. La hausse concerne principalement les cyclistes et les piétons dans une moindre mesure : 52 cyclistes et 153 piétons ont été tués au 4ème trimestre 2022 soit des hausses respectives de + 44% et +6% par rapport au 4ème trimestre 2019. Une baisse est à noter pour les cyclomotoristes, motocyclistes et automobilistes : 30 cyclomotoristes, 96 motocyclistes et 406 automobilistes ont été tués au 4ème trimestre 2022 soit des baisses respectives de -21%, -8% et -7% par rapport au 4ème trimestre 2019.



Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Séries labellisées (définitives jusqu'en 2020, quasi-définitives 2021), estimation 2022 d'après les données arrêtées au 26/01/2023

Tendance des blessés

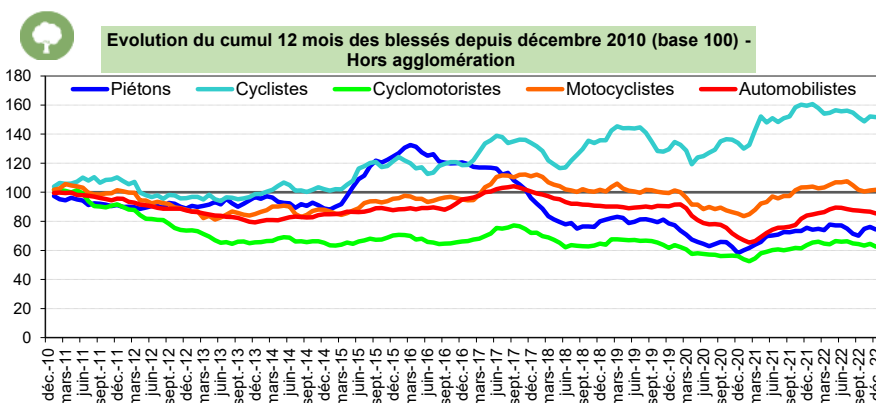
Depuis 2010, quel que soit le milieu, la tendance des blessés en vélo est à la hausse, contrairement à celle des autres modes de déplacement qui baisse (sauf le nombre de blessés à moto hors agglomération, équivalent à 2010).



Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Séries labellisées (définitives jusqu'en 2020, quasi-définitives 2021), estimation 2022 d'après les données arrêtées au 26/01/2023

En agglomération, la tendance des blessés à **vélo** est stable jusqu'en mars 2018 puis augmente progressivement jusqu'en juin 2021, malgré un léger creux en 2020 pendant le 1er confinement ; depuis elle est stable.

La tendance des blessés **piétons motocyclistes** et **automobilistes**, est légèrement à la baisse depuis 2010, depuis début 2020 la tendance est à la hausse mais reste inférieure au niveau d'avant pandémie. La tendance des blessés piétons est stable depuis mars 2022 alors que celle des blessés motocyclistes et automobilistes est à la baisse. La tendance des blessés **cyclomotoristes** baisse depuis 2010 et se stabilise depuis 2019.

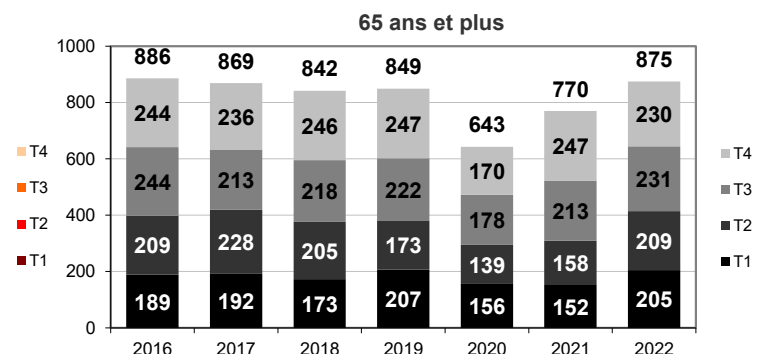
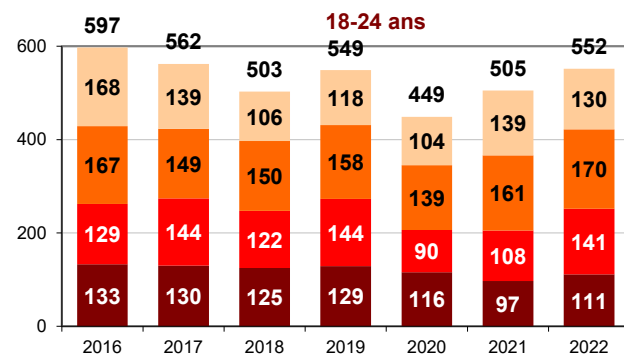
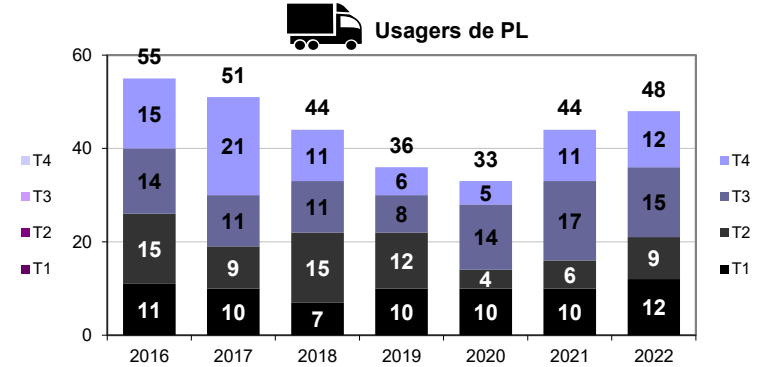
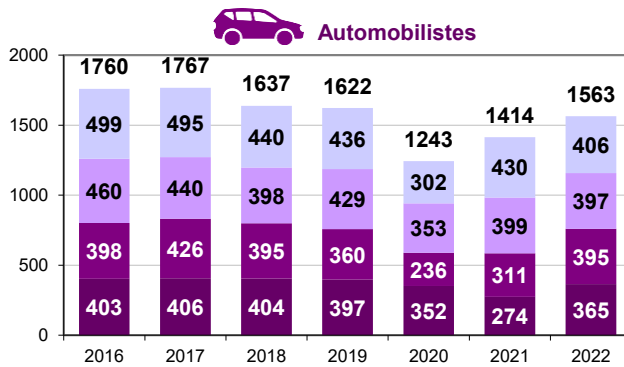
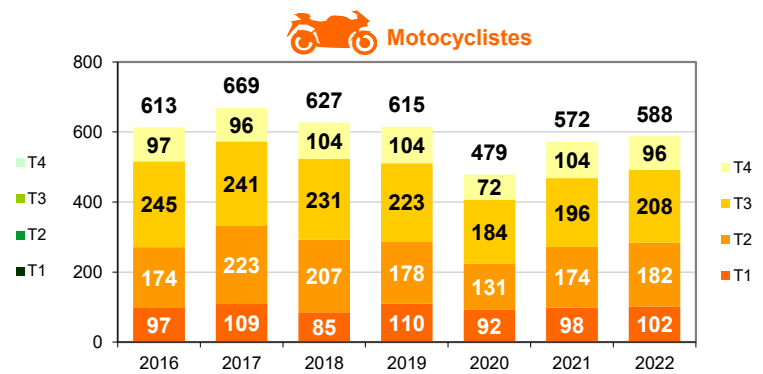
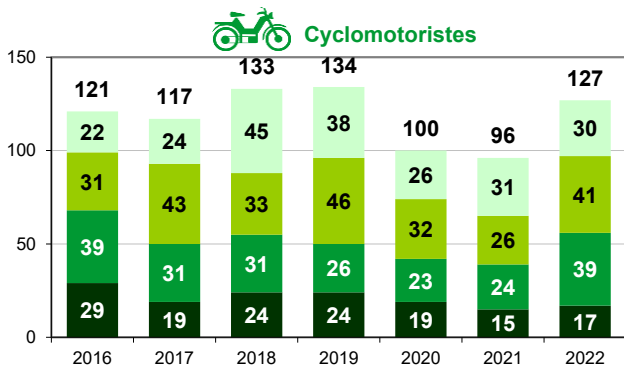
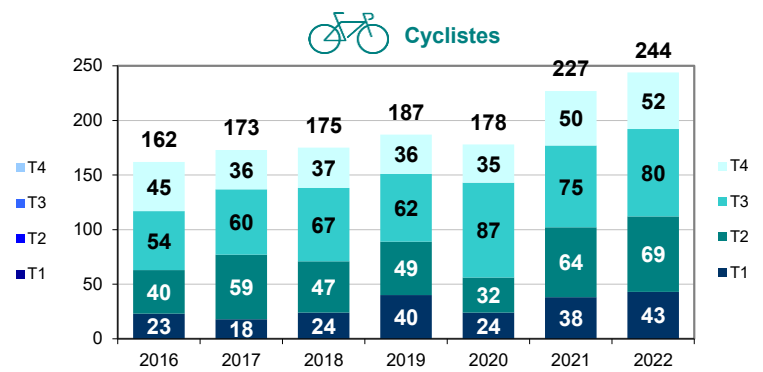
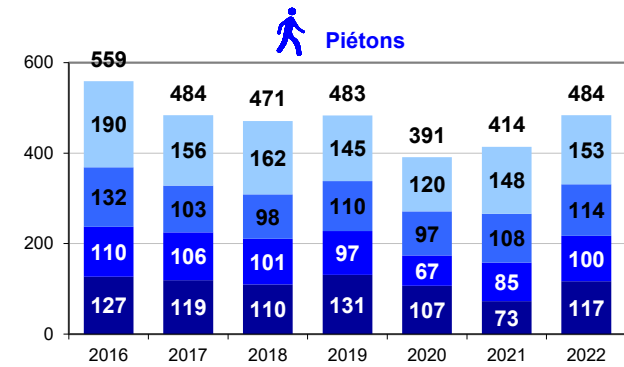


Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Séries labellisées (définitives jusqu'en 2020, quasi-définitives 2021), estimation 2022 d'après les données arrêtées au 26/01/2023

Hors agglomération, la tendance des **blessés piétons** subit une forte augmentation avec un plateau entre septembre 2015 et juin 2017 ; depuis la tendance a baissé et s'est stabilisée.

La tendance des blessés à **vélo** est stable jusqu'en mars 2015 puis augmente jusqu'en mars 2022, sans fléchir vraiment pendant la période de pandémie. La tendance des blessés **motocyclistes** et **automobilistes** augmente légèrement jusqu'en juin 2017 puis baisse jusqu'à la période de pandémie de 2020. La tendance est depuis à la hausse mais reste encore inférieure au niveau d'avant pandémie pour les automobilistes.

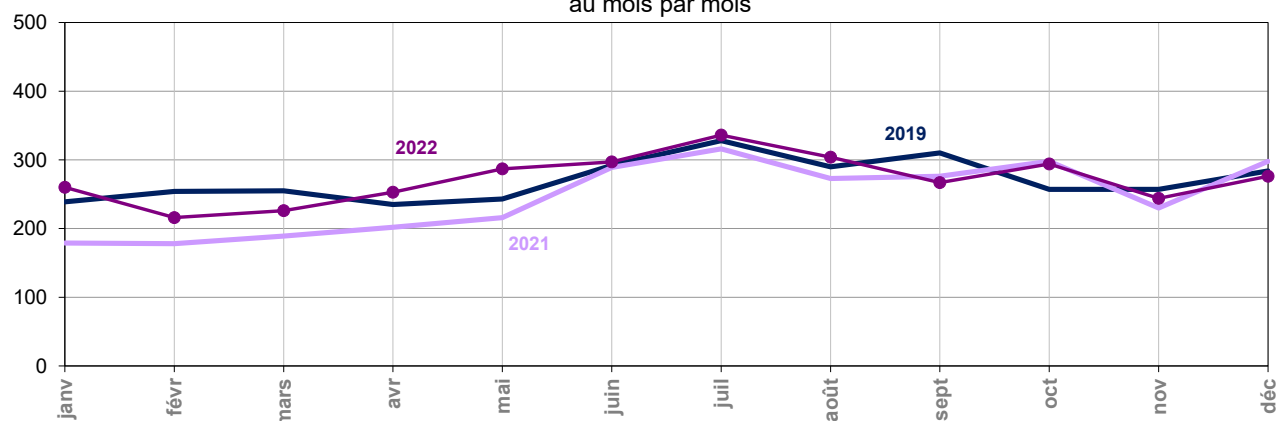
Évolution de la mortalité routière des types d'utilisateurs par trimestre pour chaque année



Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Séries labellisées (définitives jusqu'en 2020, quasi-définitives 2021), estimation 2022 d'après les données arrêtées au 26/01/2023



Tués à 30 jours au mois par mois

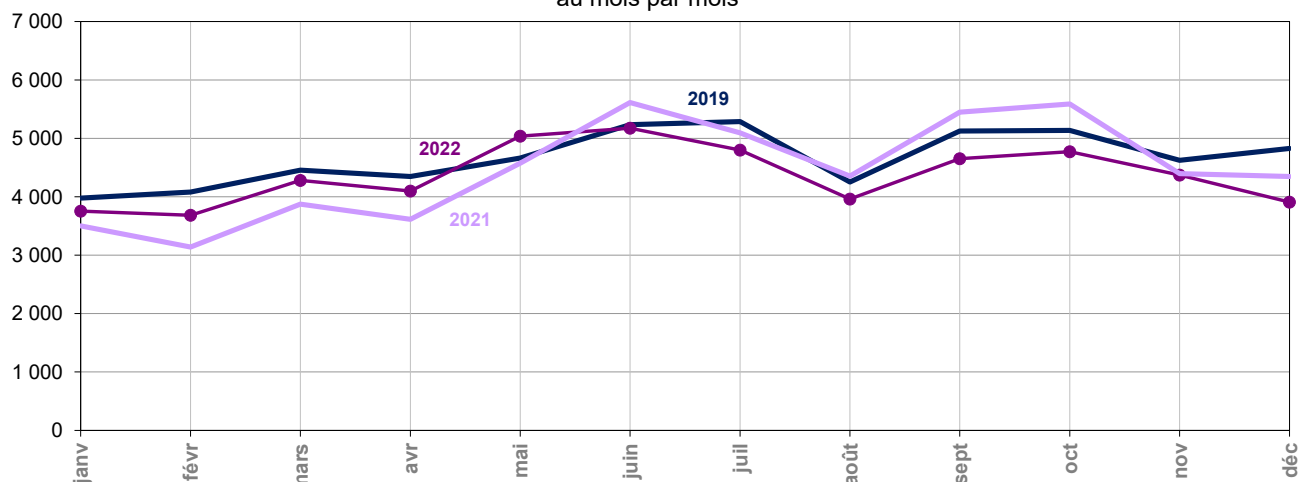


	janv	févr	mars	avr	mai	juin	juil	août	sept	oct	nov	déc
2011	324	269	301	360	322	336	354	370	347	351	296	333
2012	297	204	276	277	321	322	366	339	341	299	292	319
2013	243	221	200	236	224	293	344	322	312	308	252	313
2014	235	225	261	254	260	311	302	306	317	347	280	286
2015	262	235	219	258	267	299	353	332	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	216	226	253	287	297	336	304	267	294	244	276

Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Séries labellisées (définitives jusqu'en 2020, quasi-définitives 2021), estimation 2022 d'après les données arrêtées au 26/01/2023



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	3 754	3 683	4 280	4 098	5 038	5 174	4 800	3 962	4 653	4 773	4 370	3 910

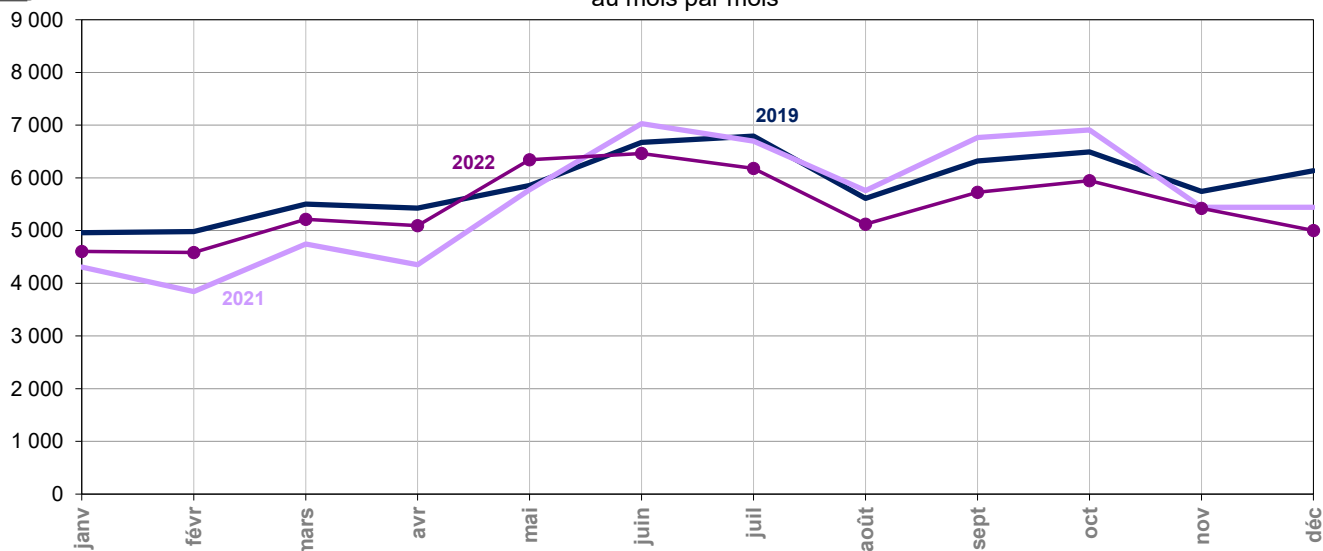
Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Séries labellisées (définitives jusqu'en 2020, quasi-définitives 2021), estimation 2022 d'après les données arrêtées au 26/01/2023

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
2011	6 025	5 478	6 553	7 256	7 519	7 165	7 036	6 101	7 346	7 474	6 440	6 858
2012	6 095	4 705	6 244	5 602	6 593	6 981	6 792	5 759	7 134	7 355	6 419	6 172
2013	5 178	4 593	4 878	5 481	5 678	6 576	7 017	5 735	6 759	6 602	6 053	6 057
2014	5 720	5 091	5 697	5 953	6 316	6 850	6 146	5 433	6 608	6 933	6 312	5 989
2015	5 260	4 685	5 296	5 771	5 968	6 857	6 545	5 570	6 534	6 285	6 022	6 009
2016	5 915	4 839	5 459	5 354	6 273	6 627	6 622	5 463	6 530	6 855	6 527	6 181
2017	5 419	4 787	6 156	6 233	6 367	7 193	6 795	5 523	6 295	6 497	6 192	5 927
2018	5 201	4 148	5 012	5 884	6 255	6 715	6 532	5 407	6 614	6 688	5 803	5 628
2019	4 959	4 982	5 500	5 427	5 854	6 671	6 792	5 612	6 320	6 493	5 743	6 137
2020	5 666	5 010	3 000	1 239	3 710	5 268	6 386	5 733	6 386	5 468	3 370	4 600
2021	4 308	3 842	4 746	4 351	5 774	7 028	6 698	5 757	6 763	6 908	5 442	5 440
2022	4 604	4 584	5 213	5 095	6 345	6 462	6 180	5 121	5 727	5 947	5 423	4 999

Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Séries labellisées (définitives jusqu'en 2020, quasi-définitives 2021), estimation 2022 d'après les données arrêtées au 26/01/2023

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>