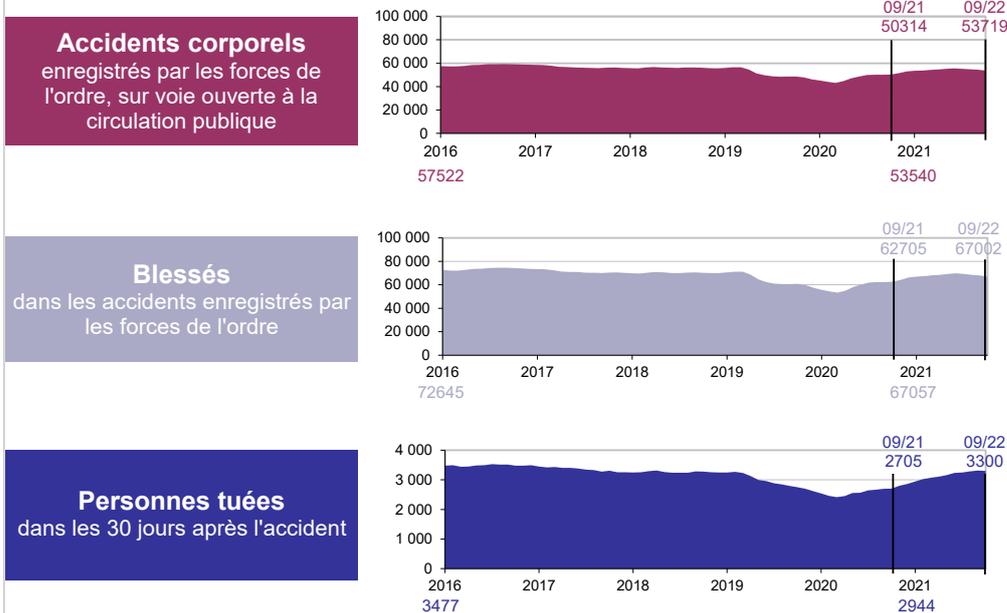


**Avertissement : la crise sanitaire** liée à la Covid-19 ayant conduit le gouvernement à prendre des mesures exceptionnelles de restriction des déplacements et des activités, l'évolution de l'accidentalité routière reflète depuis mars 2020 l'impact des mesures et la manière dont les Français ont adapté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

**4 666 accidents corporels** en septembre

- 784 par rapport à 2021  
- 461 par rapport à 2019

**5 762 blessés** en septembre

-1 001 par rapport à 2021  
- 558 par rapport à 2019

**262 tués** en septembre

- 14 par rapport à 2021  
- 48 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 07/10/2022

**262 personnes sont décédées** sur les routes de France métropolitaine en **septembre 2022** contre 276 en septembre 2021, soit 14 personnes tuées de moins. Ce résultat est en baisse par rapport à septembre 2019 (48 tués de moins soit -15 %) et également en baisse par rapport à la moyenne des mois de septembre 2015-2019.

Le nombre d'accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre s'établit à 4 666 en septembre 2022, inférieur au résultat de l'an dernier (784 accidents corporels de moins qu'en septembre 2021) ainsi qu'au résultat du mois de septembre 2019 (461 accidents corporels de moins soit une diminution de -9 %).

5 762 blessés ont été enregistrés en septembre 2022, un résultat inférieur de -15 % par rapport à septembre 2021 et de -9 % par rapport à septembre 2019 : il avait été enregistré 6 763 blessés en septembre 2021 et 6 320 blessés en septembre 2019.

Les déplacements lors du mois de septembre 2022 ont été légèrement plus importants qu'en septembre 2021 (un peu moins de +5 % en moyenne par rapport à septembre 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.

	Septembre			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>	4 666	5 450	5 127	- 784	-14	- 461	-9	39 388	39 209	41 427	+ 179	+0	-2 039	-5	53 719	50 314	56 016	+3 405	+7	-2 297	-4
<b>Tués</b>	262	276	310	- 14	-5	- 48	-15	2 474	2 118	2 446	+ 356	+17	+ 28	+1	3 300	2 705	3 244	+ 595	+22	+ 56	+2
<b>Blessés</b>	5 762	6 763	6 320	-1 001	-15	- 558	-9	49 212	49 267	52 117	- 55	-0	-2 905	-6	67 002	62 705	70 490	+4 297	+7	-3 488	-5

\* Cumul 12 mois de octobre 2021 à septembre 2022, cumul 12 mois de octobre 2020 à septembre 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 07/10/2022

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 1 615 tués contre 1 622 pour toute l'année 2019.

La mortalité **piétonne**, qui était en baisse depuis mars 2020, est à présent similaire au niveau d'avant pandémie : on estime que 481 piétons seraient décédés ces 12 derniers mois contre 483 sur toute l'année 2019.

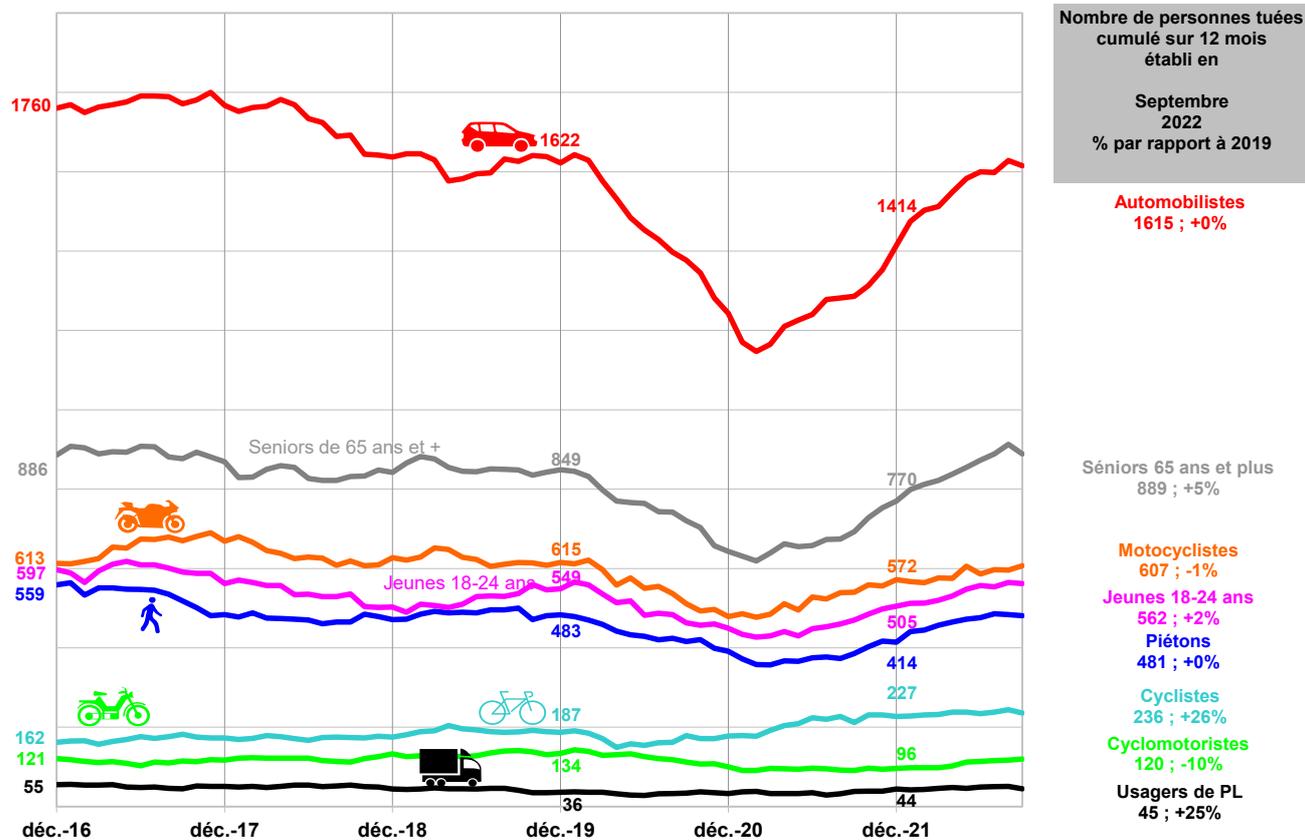
La mortalité des usagers de **deux-roues motorisés** sur ces 12 derniers mois est encore inférieure à celle de l'année 2019 mais tend à s'en approcher. La mortalité des **motocyclistes** n'est que très légèrement inférieure avec 607 tués ces 12 derniers mois contre 615 tués en 2019. La mortalité des **cyclomotoristes est encore en retrait de -10 %** par rapport à 2019 avec 120 tués en cyclomoteur ces 12 derniers mois contre 134 en 2019 ; une baisse qui touche toutes les classes d'âge.

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 562 tués contre 549 tués sur l'année 2019.

La mortalité des personnes âgées de **65 ans ou plus** s'établit à 889 personnes tuées ces 12 derniers mois, un niveau jamais atteint ces quinze dernières années.

La mortalité à **vélo** sur les 12 derniers mois est largement supérieure à celle de l'année 2019 : 236 cyclistes sont décédés ces 12 derniers mois, soit +26 % 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.



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 07/10/2022

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

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

La mortalité **piétonne** en septembre 2022 est légèrement inférieure à celle enregistrée en septembre 2021 et légèrement supérieure à celle de septembre 2019. Ainsi, 42 piétons ont été tués en septembre 2022, soit 3 de moins qu'en septembre 2021 et 2 de plus qu'en septembre 2019.

La mortalité **cycliste** pour septembre 2022, avec 14 cyclistes tués, est inférieure à celle enregistrée en septembre 2021 ainsi qu'à celle de septembre 2019. Cette mortalité est similaire à la moyenne des mois de septembre 2015-2019.

La mortalité **motocycliste**, avec 68 tués, est supérieure à celle du mois de septembre 2021 et inférieure au mois de septembre 2019. Ce résultat est également légèrement inférieur au niveau observé entre 2015 et 2019.

La mortalité des **automobilistes** est inférieure à celle de septembre 2021 et largement inférieure à celle de septembre 2019 : 110 automobilistes sont décédés en septembre 2022 contre 123 en septembre 2021 et 139 en septembre 2019 (soit respectivement 13 tués de moins et 29 tués de moins). La mortalité automobiliste de ce mois de septembre 2022 est nettement inférieure à la moyenne des mois de septembre 2015-2019.

**20 enfants ou adolescents** sont décédés sur les routes en septembre 2022, ce qui est supérieur aux mois de septembre 2021 et de septembre 2019.

**46 jeunes de 18-24 ans** sont décédés sur les routes en septembre 2022, soit 3 de moins qu'en septembre 2021 et 14 de moins qu'en septembre 2019 ; ce résultat est également inférieur au niveau observé avant pandémie.

**56 seniors âgés de 65 ans ou plus** sont décédés sur les routes en septembre 2022, une mortalité largement inférieure à celle de septembre 2021 (24 tués de moins) et septembre 2019 (27 tués de moins). Cette mortalité est la plus faible enregistrée en septembre sur ces quinze dernières années.

**En agglomération**, la mortalité est inférieure à celle de septembre 2021 et très inférieure à celle de septembre 2019, avec respectivement 14 et 24 tués de moins.

**Hors agglomération**, la mortalité est faiblement supérieure à celle du mois de septembre 2021 et inférieure à celle de septembre 2019, avec respectivement 5 tués de plus et 22 tués de moins. Elle atteint un niveau inférieur à la moyenne 2015-2019.

	Septembre						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	%
Piétons	42	45	40	-3	+2	333	266	338	+67	+25	-5	-1	481	386	483	+95	+25	-2	+0
EDPm	3	3	2	+0	+1	22	16	7	+6	+38	+15	+214	30	19	10	+11	+58	+20	+200
Cyclistes	14	22	20	-8	-6	186	177	151	+9	+5	+35	+23	236	212	187	+24	+11	+49	+26
Cyclomotoristes	10	7	14	+3	-4	89	65	96	+24	+37	-7	-7	120	91	134	+29	+32	-14	-10
Motocyclistes	68	57	82	+11	-14	503	468	511	+35	+7	-8	-2	607	540	615	+67	+12	-8	-1
Automobilistes	110	123	139	-13	-29	1 185	984	1 186	+201	+20	-1	+0	1 615	1 286	1 622	+329	+26	-7	+0
Usagers de PL	2	8	1	-6	+1	34	33	30	+1	+3	+4	+13	45	38	36	+7	+18	+9	+25

Moins de 18 ans	20	16	14	+4	+6	129	150	116	-21	-14	+13	+11	165	189	153	-24	-13	+12	+8
18-24 ans	46	49	60	-3	-14	423	366	431	+57	+16	-8	-2	562	470	549	+92	+20	+13	+2
65 ans ou plus	56	80	83	-24	-27	642	523	602	+119	+23	+40	+7	889	693	849	+196	+28	+40	+5

### Sur le réseau routier

En agglomération	77	91	101	-14	-24	750	680	776	+70	+10	-26	-3	1 033	880	1 037	+153	+17	-4	+0
Hors agglomération	165	160	187	+5	-22	1 497	1 248	1 457	+249	+20	+40	+3	1 982	1 590	1 944	+392	+25	+38	+2
Sur autoroute	20	25	22	-5	-2	226	190	213	+36	+19	+13	+6	284	235	263	+49	+21	+21	+8

\* Cumul 12 mois de octobre 2021 à septembre 2022, cumul 12 mois de octobre 2020 à septembre 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 07/10/2022

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.

### Septembre

	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 : 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 07/10/2022

Au mois de septembre 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 poids lourds dont les tendances sont en hausse.

**Hors agglomération**, la tendance des **blessés** est à la **baisse pour l'ensemble des usagers par rapport à 2021**. La tendance est la même par rapport à 2019 sauf pour le nombre de blessés cyclistes qui est 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 07/10/2022

Depuis le début de l'année 2022

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

**Hors agglomération**, le **nombre de blessés augmente** pour les automobilistes, 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 octobre 2021 à septembre 2022, par rapport à l'année 2019

	En agglomération	Hors agglomération	Sur autoroute
Piétons	-13%	-9%	
EDPm	+194%	ns	
Cyclistes	+12%	+17%	
Cyclomotoristes	-10%	+4%	
Motocyclistes	-16%	+2%	-1%
Automobilistes	-10%	-3%	-8%
Usagers de PL	+12%	+7%	-15%

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 07/10/2022

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 +12 % alors que les nombres de blessés **piétons** et **motocyclistes** baissent de -13% et -16%.

**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 en **deux-roues motorisés 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".

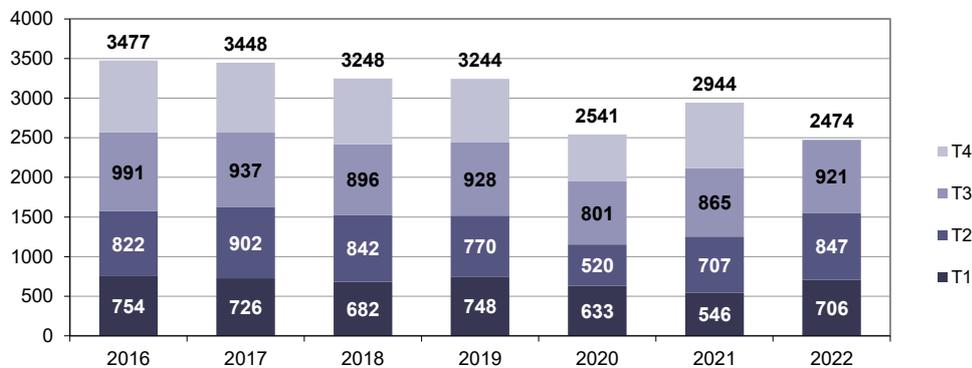
Le réseau "autoroute" concerne les voies de circulation à statut autoroutier, indiquées par des panneaux bleus.

## Évolution de la mortalité routière par trimestre pour chaque année

	T1					T2					T3				
	2022	2021	2019	2022-2021	2022-2019	2022	2021	2019	2022-2021	2022-2019	2022	2021	2019	2022-2021	2022-2019
<b>Accidents</b>	11 774	10 525	12 514	+12%	-6%	14 283	13 800	14 246	+3%	+0%	13 406	14 897	14 667	-10%	-9%
<b>Tués</b>	703	544	748	+29%	-6%	857	707	770	+21%	+11%	921	865	928	6%	-1%
<b>Blessés</b>	14 495	12 915	15 441	+12%	-6%	17 785	17 153	17 952	+4%	-1%	16 964	19 218	18 724	-12%	-9%

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 07/10/2022

La mortalité routière du **3ème trimestre 2022 s'élève à 921 tués**, supérieure de +6 % à celle du 3ème trimestre 2021 (865 tués) et inférieure de seulement **-1 % par rapport au 3ème trimestre 2019** (928 tués), **référence avant pandémie**. La baisse la plus importante concerne les cyclomotoristes : 32 cyclomotoristes ont été tués au 3ème trimestre 2022 soit une baisse de -30 % par rapport au 3ème trimestre 2019. A contrario, la hausse la plus importante concerne les cyclistes avec une augmentation de +24% par rapport au 3ème trimestre 2019 : 77 cyclistes ont été tués au 3ème trimestre 2022 contre 62 au 3ème trimestre 2019. La mortalité routière sur l'ensemble des autres modes de déplacement sur le 3ème trimestre 2022 est très proche de la mortalité observée au 3ème trimestre 2019.



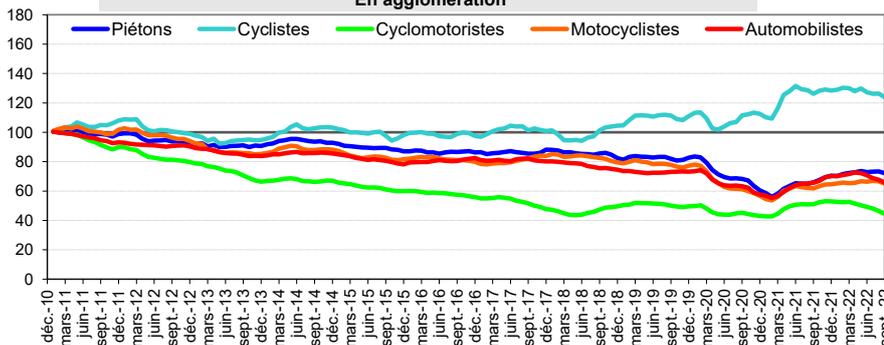
Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine  
Séries labellisées (définitives jusqu'en 2021), estimation 2022 d'après les données arrêtées au 07/10/2022

### 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).



#### Evolution du cumul 12 mois des blessés depuis décembre 2010 (base 100) - En agglomération



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 07/10/2022

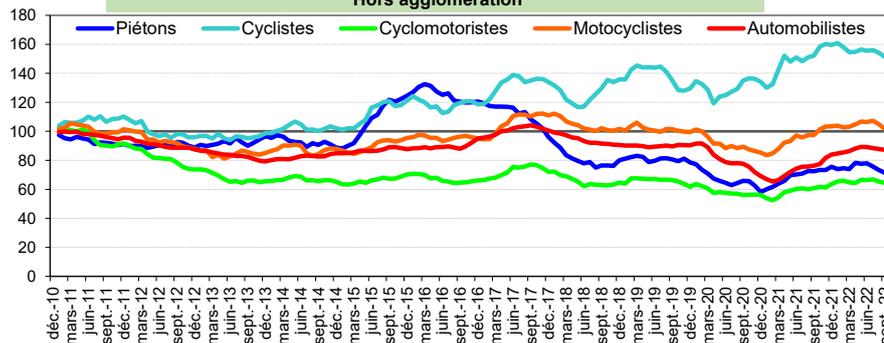
**En agglomération**, la tendance des blessés à **vélo** est stable jusqu'en mars 2018 puis augmente progressivement jusqu'en juin 2021, malgré un léger creux en 2020 pendant le 1er confinement, depuis elle est stable.

La tendance des blessés **piétons motocyclistes** et **automobilistes**, est légèrement à la baisse depuis 2010, depuis la période de pandémie de 2020, la tendance est à la hausse mais reste inférieure à la tendance d'avant pandémie.

La tendance des blessés **cyclomotoristes** baisse depuis 2010 et se stabilise depuis 2019.



#### Evolution du cumul 12 mois des blessés depuis décembre 2010 (base 100) - Hors agglomération

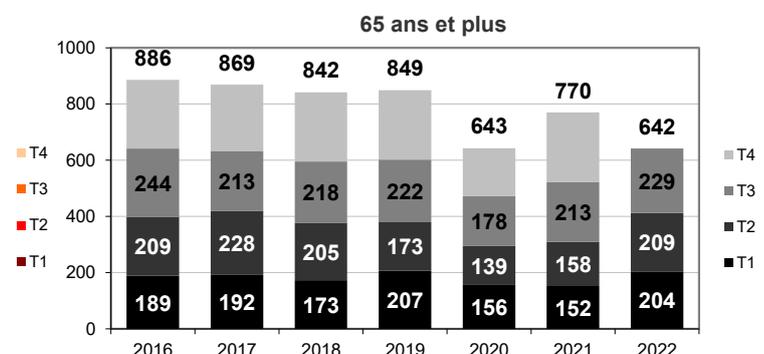
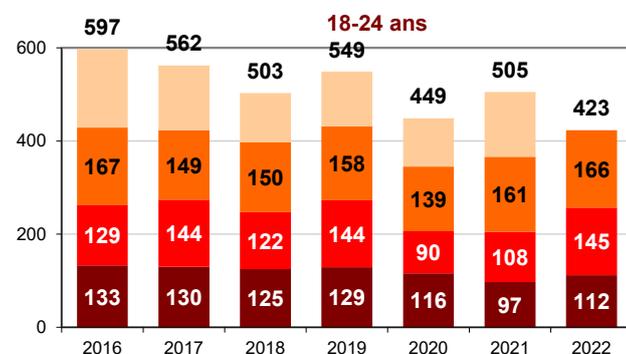
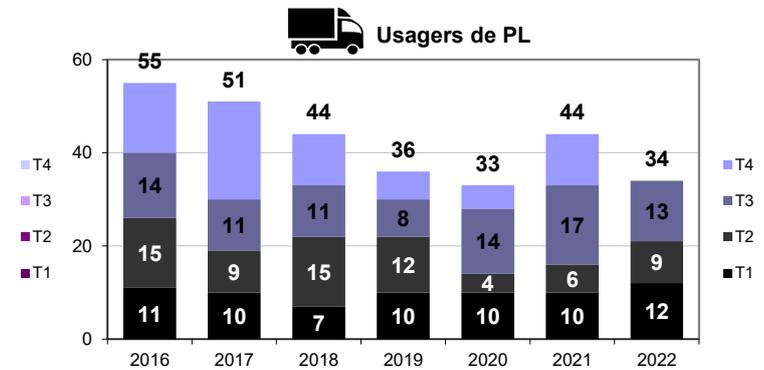
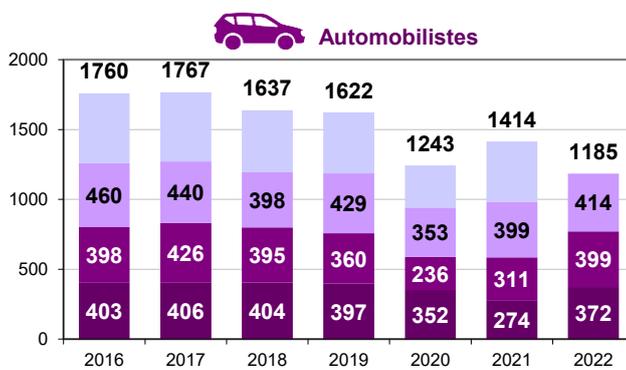
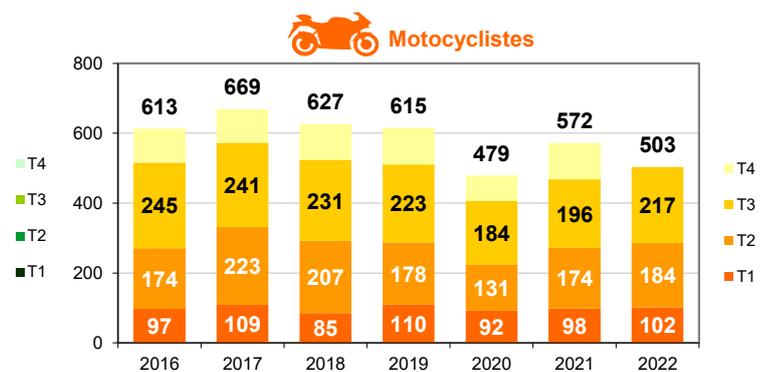
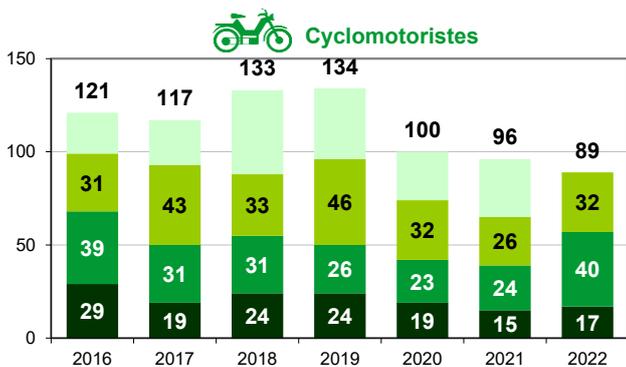
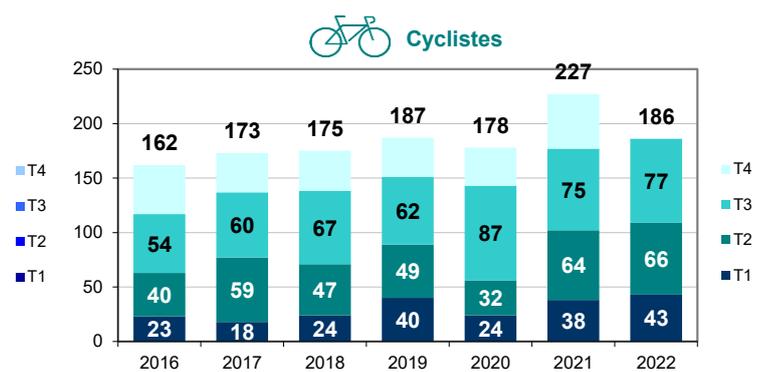
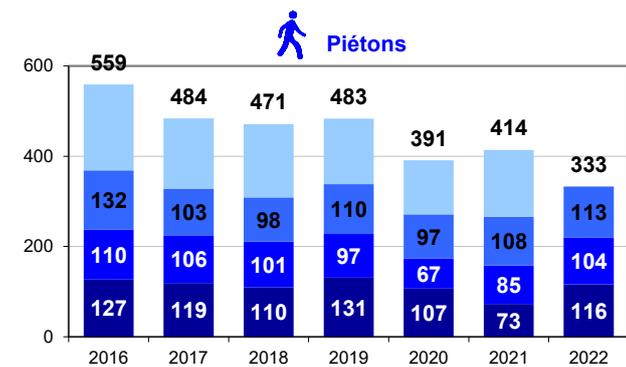


Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine  
Séries labellisées (définitives jusqu'en 2021), estimation 2022 d'après les données arrêtées au 07/10/2022

**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.

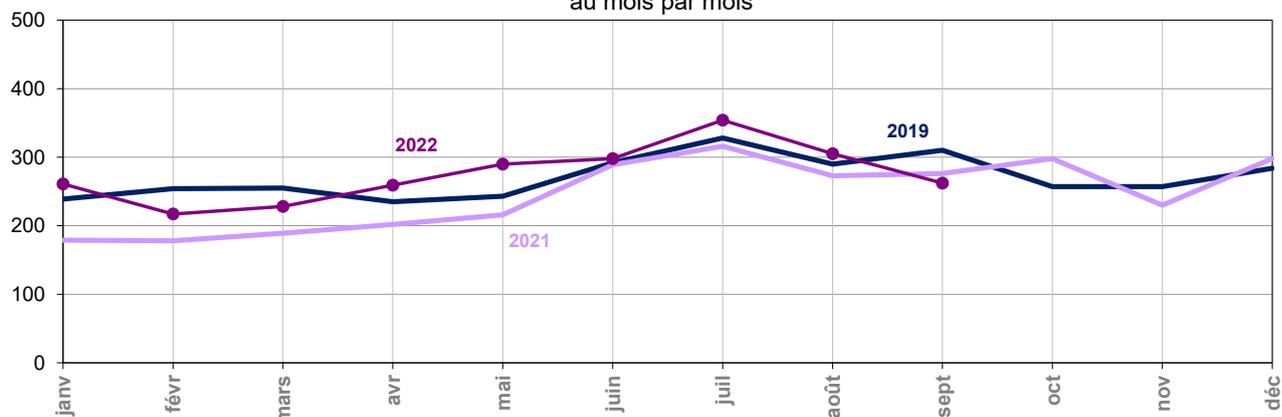
# Évolution de la mortalité routière des types d'utilisateurs par trimestre pour chaque année



Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine  
Séries labellisées (définitives jusqu'en 2021), estimation 2022 d'après les données arrêtées au 07/10/2022



## Tués à 30 jours au mois par mois

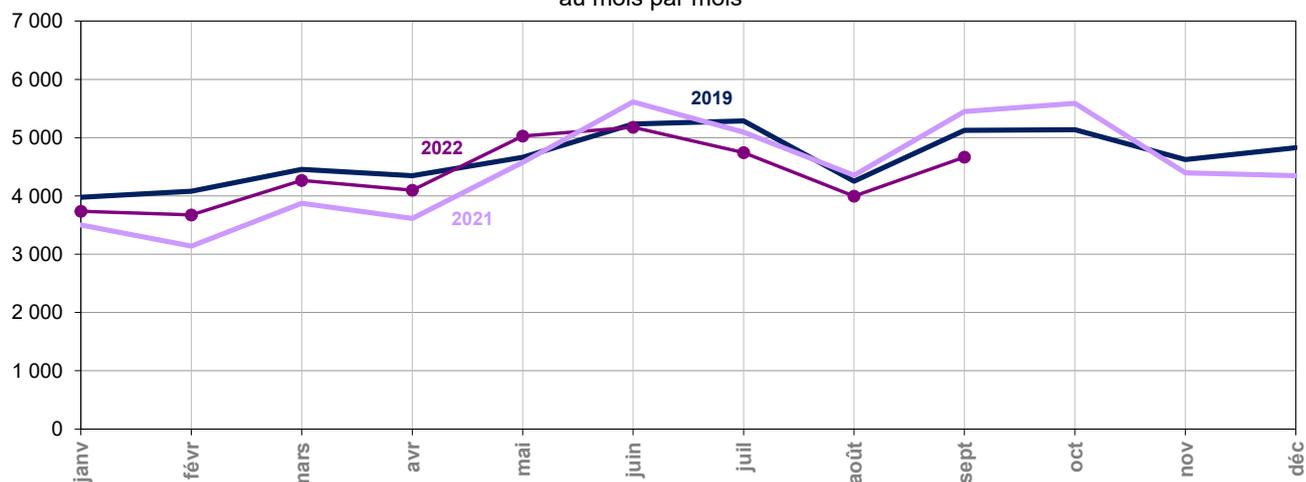


	janv	févr	mars	avr	mai	juin	juil	août	sept	oct	nov	déc
2011	324	269	301	360	322	336	354	370	347	351	296	333
2012	297	204	276	277	321	322	366	339	341	299	292	319
2013	243	221	200	236	224	293	344	322	312	308	252	313
2014	235	225	261	254	260	311	302	306	317	347	280	286
2015	262	235	219	258	267	299	353	332	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	261	217	228	259	290	298	354	305	262			

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 07/10/2022



## 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	3 736	3 675	4 268	4 098	5 026	5 179	4 745	3 995	4 666			

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 07/10/2022

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>	<b>4 584</b>	<b>4 575</b>	<b>5 197</b>	<b>5 100</b>	<b>6 325</b>	<b>6 467</b>	<b>6 018</b>	<b>5 184</b>	<b>5 762</b>			

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 07/10/2022

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.

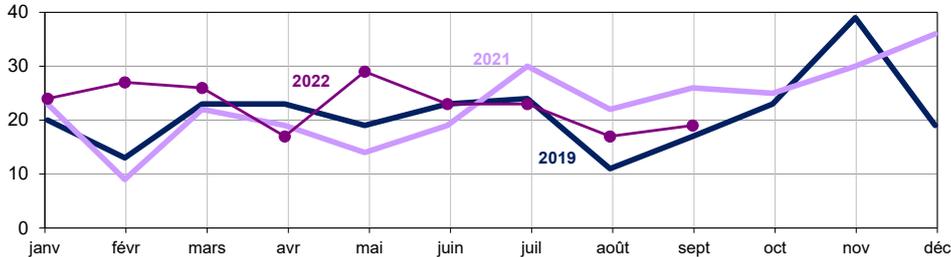
En **septembre 2022**, les indicateurs d'accidentalité en outre-mer sont **supérieurs** à ceux de septembre 2021, sauf pour les tués, et **supérieurs** à ceux de septembre 2019 :

**271 accidents corporels** (soit 235 dans les DOM et 36 dans les COM-NC) contre 221 accidents en septembre 2021 (soit respectivement 203 et 18);

**357 blessés** (soit 310 dans les DOM et 47 dans les COM-NC) contre 280 blessés en septembre 2021 (soit respectivement 250 et 30);

**19 tués** (soit 15 dans les DOM et 4 dans les COM-NC) contre 26 tués en septembre 2021 (soit respectivement 19 et 7).

**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 *	-8%	-1%	
2 RM *	+8%	+15%	+53%
Automobilistes	+0%	+14%	+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 07/10/2022

**Bilan du mois**

**271 accidents corporels** en septembre

+ 50 par rapport à 2021  
+ 54 par rapport à 2019

**357 blessés** en septembre

+ 77 par rapport à 2021  
+ 80 par rapport à 2019

**19 tués** en septembre

- 7 par rapport à 2021  
+ 2 par rapport à 2019

	Septembre			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>	271	221	217	+ 50	+23	+ 54	+25	2 169	2 178	1 820	- 9	+0	+ 349	+19	2 969	2 981	2 587	- 12	+0	+ 382	+15
<b>Tués</b>	19	26	17	- 7	ns	+ 2	ns	205	184	170	+ 21	+11	+ 35	+21	296	253	251	+ 43	+17	+ 45	+18
<b>Blessés</b>	357	280	277	+ 77	+28	+ 80	+29	2 830	2 753	2 366	+ 77	+3	+ 464	+20	3 846	3 799	3 348	+ 47	+1	+ 498	+15

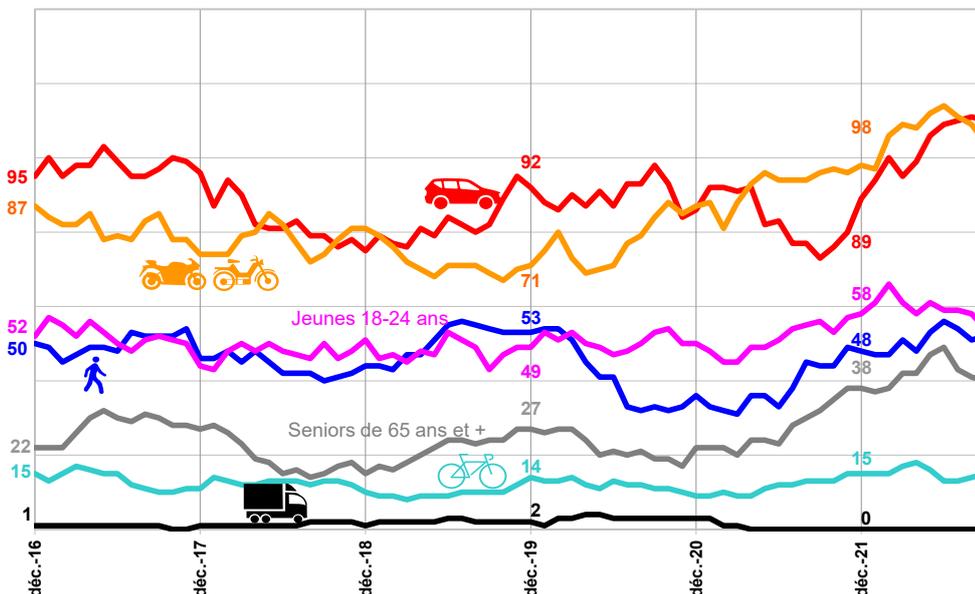
\* Cumul 12 mois de octobre 2021 à septembre 2022, cumul 12 mois de octobre 2020 à septembre 2021, cumul de janvier à décembre 2019 (année de référence)

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 07/10/2022

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



Nombre de personnes tuées cumulé sur 12 mois établi en

Septembre 2022

% par rapport à l'année 2019

**VL**  
110 ; +20%

**2 RM**  
104 ; +46%

**Jeunes 18-24 ans**

54 ; +10%

**Piétons**

52 ; -2%

**Seniors 65 ans et plus**

40 ; +48%

**Cyclistes**

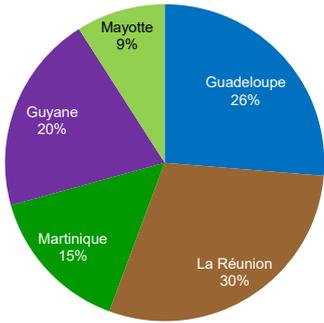
15 ; ns

**Usagers PL**

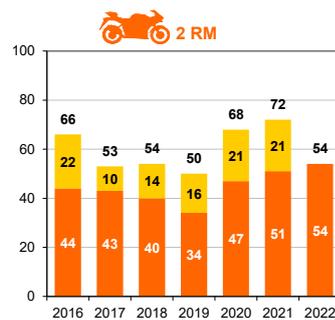
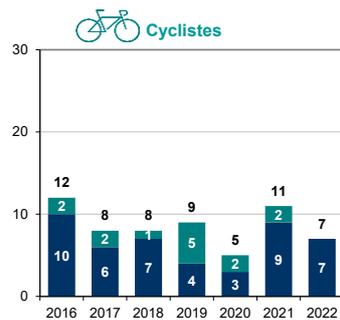
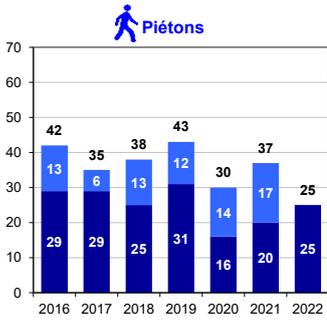
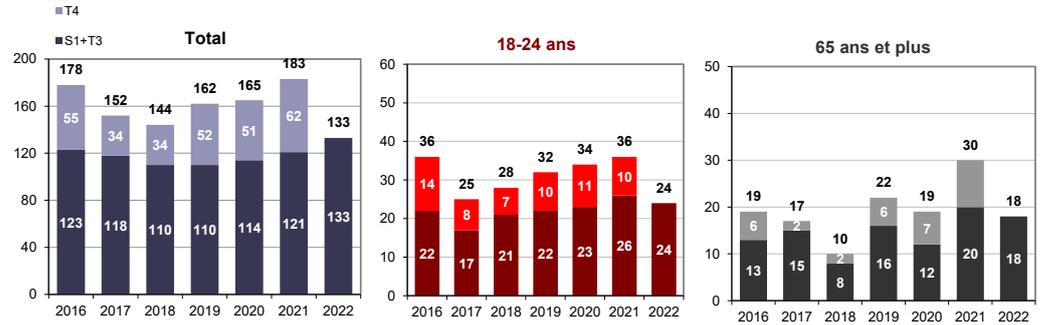
0 ; ns

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

## Départements d'outre-mer

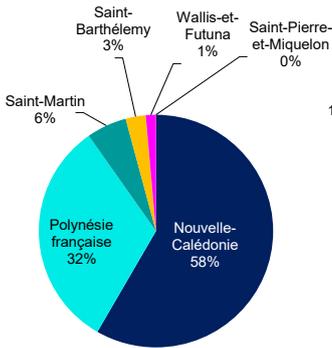


**133 tués en 2022**

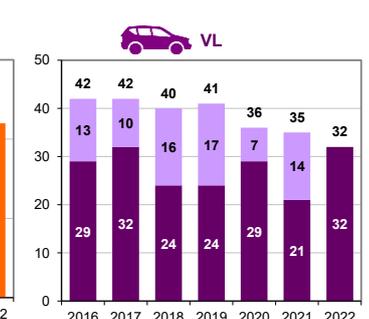
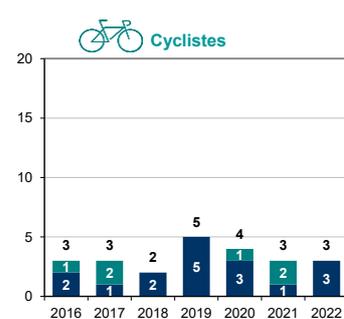
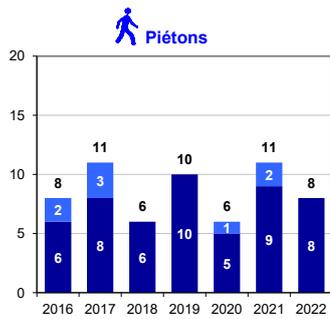
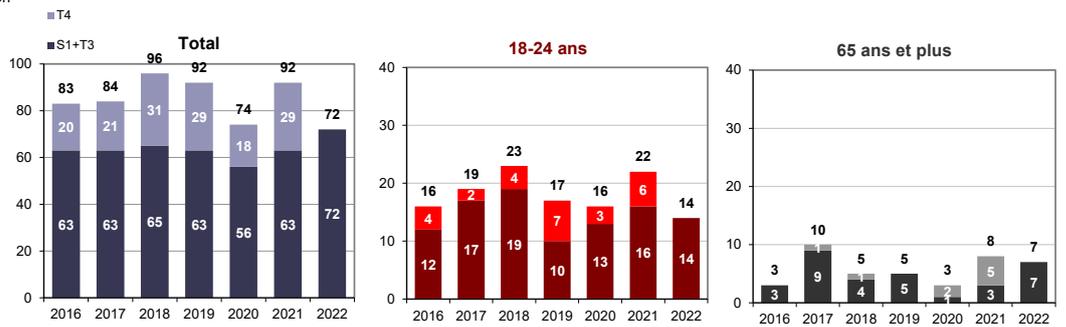


Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : DOM  
Données définitives labellisées jusqu'en 2021, données provisoires 2022 arrêtées au 07/10/2022

## Collectivités d'outre-mer et Nouvelle-Calédonie



**72 tués en 2022**



Source : ONISR - Données issues des accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : COM + Nouvelle-Calédonie  
Données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 2022 arrêtées au 07/10/2022