

5 127 accidents corporels de la circulation routière ont été enregistrés en **octobre 2023** par les forces de l'ordre, soit 8 % de plus qu'en 2022.

Il est estimé que 308 personnes sont décédées en octobre 2023 sur les routes de France métropolitaine, pour 297 en octobre 2022, soit une hausse de 4 %. On note en particulier une baisse de 23 % du nombre de tués piétons et une augmentation de 15 % du nombre de tués automobilistes, une stabilité du nombre de tués en deux-roues motorisés.

Le nombre de blessés graves est stable par rapport au mois d'octobre 2022, 1 468 personnes ont été blessées gravement en octobre 2023 (d'après la méthode d'estimation élaborée par l'ONISR sur la base des travaux de l'Université Gustave Eiffel).



Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Séries labellisées pour les tués (définitives jusqu'en 2022), estimations ONISR-UGE pour les blessés graves, estimations 2023 d'après les données arrêtées au 07/11/2023

Tableau synthétique du mois d'octobre 2023 par rapport à un an auparavant

	Octobre*		ces 3 derniers mois**		ces 12 derniers mois***	
	Nombre	Variation	Nombre	Variation	Nombre	Variation
Tués	308	+4%	883	+2%	3 096	-5%
Blessés graves	1 468	+0%	4 455	+3%	15 689	-2%

* Octobre 2023 par rapport à octobre 2022

** Cumul 3 mois de août 2023 à octobre 2023 par rapport au cumul 3 mois de août 2022 à octobre 2022

*** Cumul 12 mois de novembre 2022 à octobre 2023 par rapport au cumul 12 mois de novembre 2021 à octobre 2022

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

Séries labellisées pour les tués (définitives jusqu'en 2022), estimations ONISR-UGE pour les blessés graves, estimation 2023 d'après les données arrêtées au 07/11/2023

La tendance de ces **3 derniers mois (août-septembre-octobre)** est en hausse par rapport aux mêmes mois il y a un an : le nombre de tués est supérieur de +2 % et le nombre de blessés graves est en hausse de +3%.

Les informations concernant les accidents corporels sont transmises par les forces de police et de gendarmerie nationales, qui ne sont pas systématiquement informées lorsque l'accident n'est pas mortel. Aussi, le calcul des blessés graves (selon la définition médicale M.AIS3+) repose sur les constatations des forces de l'ordre corrigées par la modélisation ONISR-Université Gustave Eiffel (Registre du Rhône).

Évolution du nombre de tués cumulé sur 12 mois selon le mode de déplacement ou l'âge

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. Cependant, les déplacements et l'accidentalité ont retrouvé un rythme proche de celui avant pandémie voire supérieur, avec parfois des évolutions liées à de nouvelles habitudes.

Globalement, la mortalité sur ces 12 derniers mois est en baisse de -5 % par rapport aux 12 mois précédents, et également de -5 % par rapport à l'année 2019.

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 1 518 tués, en baisse de -3 % par rapport aux 12 mois précédents et -6 % par rapport à l'année 2019.

La mortalité des usagers de **deux-roues motorisés** baisse sensiblement ces 12 derniers mois : 699 personnes sont décédées, en baisse de -5 % par rapport aux 12 mois précédents, et -7 % par rapport à l'année 2019.

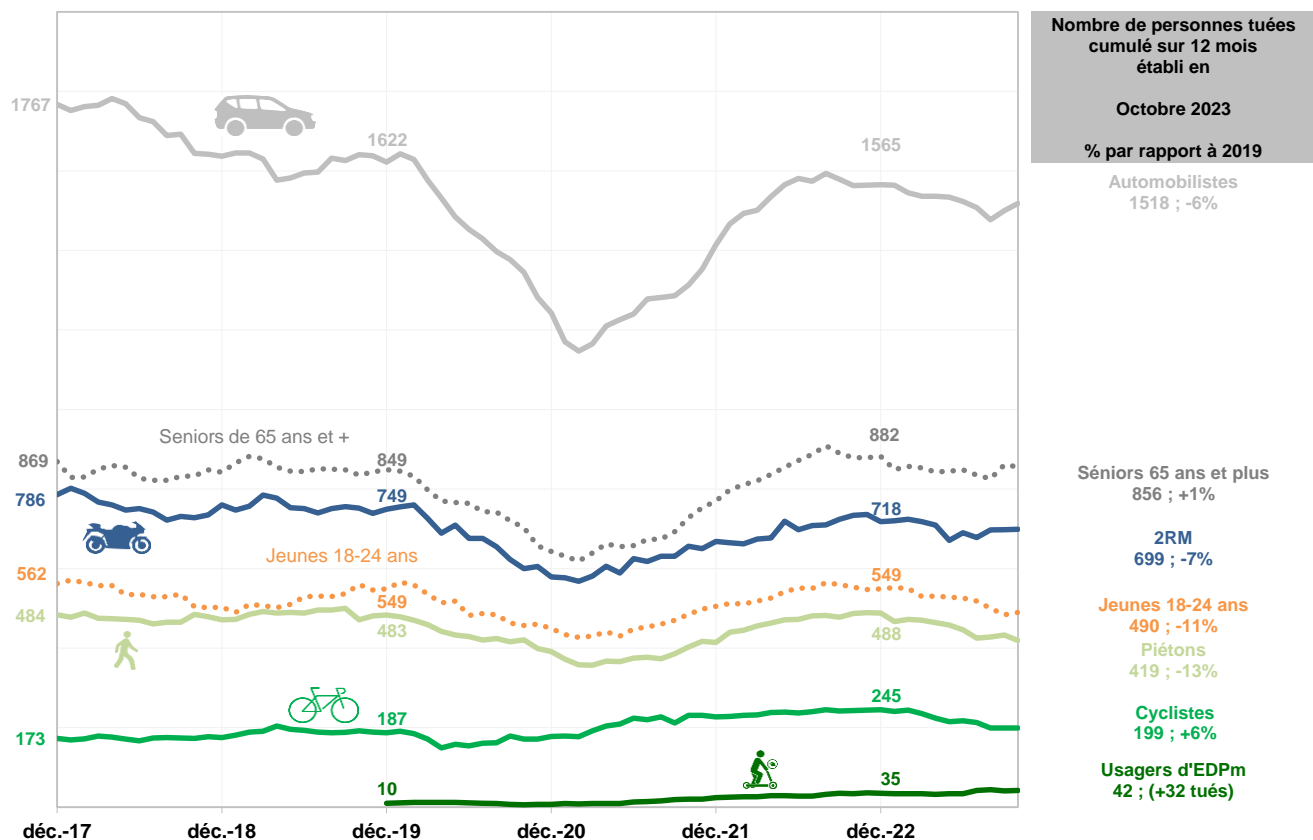
La mortalité **piétonne** baisse fortement ces 12 derniers mois : 419 piétons sont décédés, soit -14 % par rapport aux 12 mois précédents, et -13 % par rapport à l'année 2019.

La mortalité **à vélo** sur les 12 derniers mois affiche une tendance à la baisse : 199 cyclistes sont décédés, soit -18 % par rapport aux 12 mois précédents. Ce résultat est toutefois supérieur de +6 % par rapport à l'année 2019. 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** a augmenté fortement ces 12 derniers mois, 42 personnes sont décédées depuis un an, soit +24 % par rapport aux 12 mois précédents.

La mortalité des **jeunes adultes de 18-24 ans**, au risque élevé d'accident grave de la route, a retrouvé une tendance à la baisse ces 12 derniers mois : 490 jeunes sont décédés, soit -11 % par rapport aux 12 mois précédents, et -11 % par rapport à l'année 2019.

La mortalité des **personnes âgées de 65 ans ou plus** s'établit à 856 personnes tuées ces 12 derniers mois, en baisse de -3 % par rapport aux 12 mois précédents et en hausse de +1 % par rapport à l'année 2019.



Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Séries labellisées pour les tués (définitives jusqu'en 2022), estimation 2023 d'après les données arrêtées au 07/11/2023

Évolution du nombre de blessés graves cumulé sur 12 mois selon le mode de déplacement ou l'âge

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. Cependant, les déplacements et l'accidentalité ont retrouvé un rythme proche de celui avant pandémie voire supérieur, avec parfois des évolutions liées à de nouvelles habitudes.

Globalement, le nombre de blessés graves sur ces 12 derniers mois est en baisse de -2 % par rapport aux 12 mois précédents, et de -3 % par rapport à l'année 2019.

Les **deux-roues motorisés** représentent un tiers des blessés graves ; sur ces 12 derniers mois, ils sont estimés à 5 352 blessés graves. Ce chiffre est stable par rapport aux 12 mois précédents et en baisse de -7 % par rapport à l'année 2019.

Les **automobilistes** représentent un peu moins d'un tiers des blessés graves ; sur ces 12 derniers mois, ils sont estimés à 4 752 blessés graves, en baisse de -2 % par rapport aux 12 mois précédents et -8 % par rapport à l'année 2019.

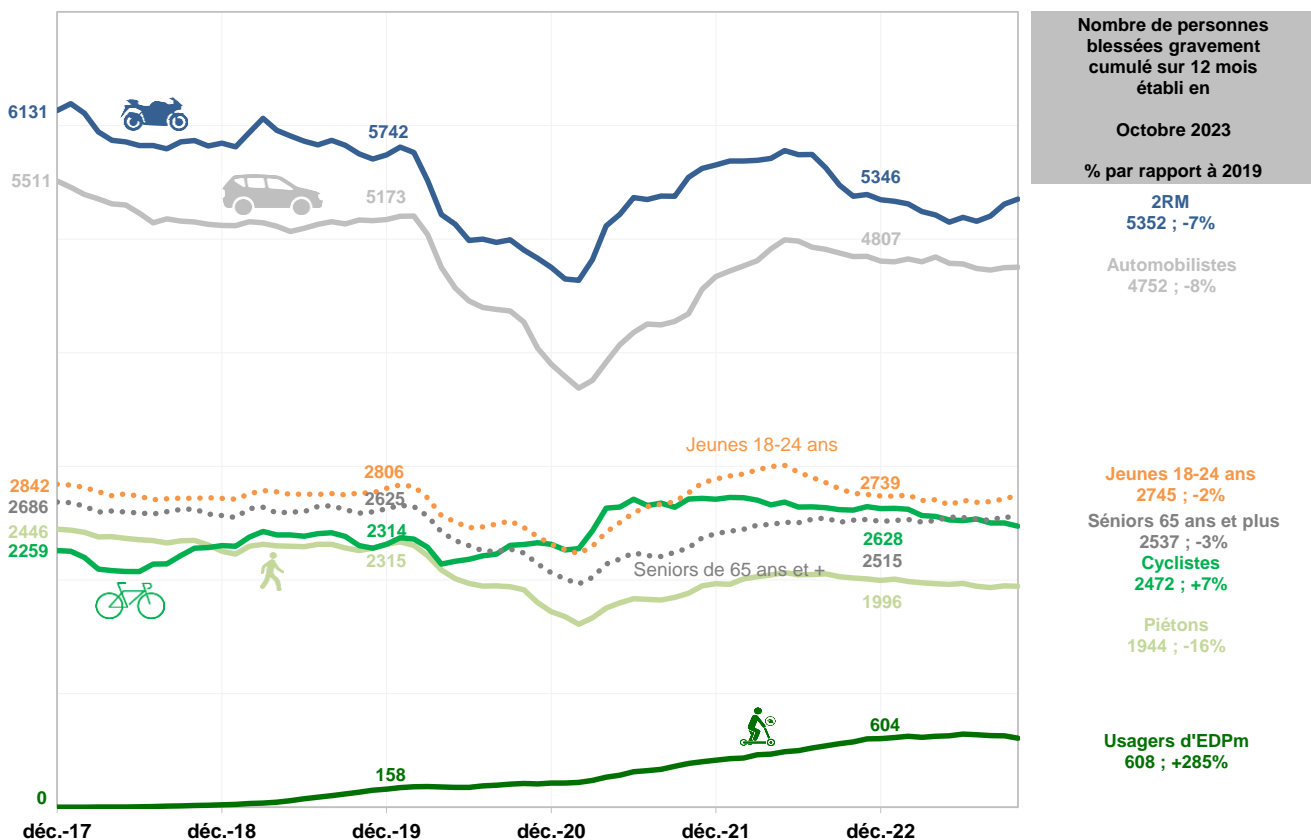
Le nombre de blessés graves à **vélo** sur les 12 derniers mois est largement supérieur à celui de l'année 2019 mais baisse récemment : 2 472 cyclistes seraient gravement blessés ces 12 derniers mois, en baisse de -5 % par rapport aux 12 mois précédents mais supérieur de +7 % par rapport à l'année 2019. 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.

Le nombre de **piétons** blessés graves est stable depuis un an mais reste sensiblement inférieur à celui de 2019 : on estime que 1 944 piétons ont été blessés gravement ces 12 derniers mois, en baisse de -4 % par rapport aux 12 mois précédents et -16 % par rapport à l'année 2019.

Le nombre d'usagers en **EDPm** gravement blessés continue d'augmenter, avec plus de 600 blessés graves ces 12 derniers mois, en hausse de +6 % par rapport aux 12 mois précédents.

Le nombre de blessés graves âgés de **18-24 ans**, une classe d'âge au risque élevé d'accident grave de la route, a retrouvé une tendance à la baisse ces 12 derniers mois, avec 2 745 blessés graves, en baisse de -1 % par rapport aux 12 mois précédents et -2 % par rapport à l'année 2019.

Le nombre de blessés graves âgés de **65 ans ou plus** est estimé à 2 537 blessés graves ces 12 derniers mois, est stable par rapport aux 12 mois précédents et en baisse de -3 % par rapport à l'année 2019.



Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Estimations ONISR-UGE pour les blessés graves, estimation 2023 d'après les données arrêtées au 07/11/2023

Les victimes graves en 2023 selon le mode de déplacement et le réseau routier

Depuis le début de l'année (10 mois), 2 570 personnes sont décédées, soit 171 de moins qu'en 2022 et 133 de moins qu'en 2013, une année qui avait jusque là enregistré le plus faible effectif sur les 10 premiers mois de l'année (hors années de pandémie 2020 et 2021).

La baisse de la mortalité est surtout portée par la baisse de la mortalité des occupants de voiture sur les routes hors agglomération, ainsi que la baisse de la mortalité des piétons en et hors agglomération. La mortalité à vélo a retrouvé le niveau d'avant pandémie alors que le bilan 2RM est plus contrasté (baisse sur les cyclomoteurs ou motos légères, tendance haussière sur les motos lourdes mais plutôt en agglomération). La mortalité en voiture en agglomération est supérieure au niveau d'avant pandémie, mais en léger retrait par rapport à 2022.

Sur les 3 derniers mois

En agglomération, la tendance est à la **baisse** pour les piétons, les usagers en EDPm, les cyclistes, et les automobilistes et en **hausse** pour les usagers de 2RM et les blessés graves piétons.

Hors agglomération, la tendance est à la **baisse** pour les piétons, les cyclistes et les usagers de 2RM et à la **hausse** pour les usagers en EDPm et les blessés graves en 2RM et automobilistes.

Sur autoroute, la tendance des automobilistes tués est en **baisse** et celle des 2RM et des automobilistes blessés gravement est en **hausse**.

Ces 3 derniers mois (2023 par rapport à 2022)

	En agglomération		Hors agglomération		Sur autoroute	
	variation tués	variation blessés graves	variation tués	variation blessés graves	variation tués	variation blessés graves
Piétons	↘	↗	↘	↘	↘	
EDPm	↘	↘	↗	↗		
Cyclistes	↘	↘	↘	↘		
2RM	↗	↗	↘	↗	↘	↗
Automobilistes	↘	↘	↘	↗	↘	↗

ns : évolution non significative

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

Séries labellisées pour les tués (définitives jusqu'en 2022), estimations ONISR-UGE pour les blessés graves, estimations d'après les données 2023 arrêtées au 07/11/2023

Sur les 12 derniers mois

En agglomération, la tendance est à la **baisse** pour l'ensemble des modes de déplacement, à l'exception des utilisateurs d'EDPm, alors que ce mode de déplacement a pris de l'ampleur.

Hors agglomération, la tendance est à la **baisse** pour l'ensemble des modes de déplacement à l'exception des utilisateurs d'EDPm qui commencent à emprunter ces routes, pourtant interdites à ce mode de déplacement en général.

Sur autoroute, la tendance est à la **baisse** pour les automobilistes, mais à la **hausse** pour les usagers de 2RM et les piétons.

Ces 12 derniers mois

Cumul de novembre 2022 à octobre 2023, par rapport à un an auparavant

	En agglomération		Hors agglomération		Sur autoroute	
	variation tués	variation blessés graves	variation tués	variation blessés graves	variation tués	variation blessés graves
Piétons	-14%	-0%	-28%	-17%	-33%	
EDPm	+4%	+4%	+67%	+15%		
Cyclistes	-18%	-4%	-24%	-7%		
2RM	-10%	-3%	-9%	-1%	+18%	+29%
Automobilistes	-7%	-5%	-4%	-1%	-11%	-4%

ns : évolution non significative

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

Séries labellisées pour les tués (définitives jusqu'en 2022), estimations ONISR-UGE pour les blessés graves, estimations d'après les données 2023 arrêtées au 07/11/2023

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 Deux-roues motorisés incluent les cyclomoteurs (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) et les motocyclettes (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.

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.

Tableau détaillé du mois d'octobre 2023 par rapport à un an auparavant

La tendance récente (3 derniers mois) est en hausse de +2% pour les décès et de +3% pour les blessés graves.

Le nombre de blessés graves est en baisse pour tous les usagers en EDPm et les cyclistes et en hausse pour les usagers de 2RM et les automobilistes. Le nombre de tués baisse chez les 18-24 ans, mais augmente chez les 65 ans ou plus. Il y a plus de blessés graves chez les 18-24 ans.

Le nombre de tués et de blessés graves augmente hors agglomération et sur autoroute. En agglomération le nombre de tués est stable et celui des blessés graves en baisse.

	Octobre		Ces trois derniers mois**				Ces 12 derniers mois***			
	Tués	Blessés graves	Tués		Blessés graves		Tués		Blessés graves	
	Nombre	Nombre	Nombre	Variation	Nombre	Variation	Nombre	Variation	Nombre	Variation
Total	308	1 468	883	+2%	4 455	+3%	3 096	-5%	15 689	-2%

Par mode de déplacement

Piétons	48	196	127	-5%	494	+0%	419	-14%	1 944	-4%
EDPm	2	47	13	+0%	162	-16%	42	+24%	608	+6%
Cyclistes	28	227	66	-18%	751	-8%	199	-18%	2 472	-5%
2RM	72	522	245	+9%	1 622	+14%	699	-5%	5 352	+0%
Automobilistes	136	420	372	+3%	1 268	+1%	1 518	-3%	4 752	-2%

Focus selon l'âge

Moins de 18 ans	16	217	48	-11%	642	+4%	162	-5%	2 326	-2%
18-24 ans	51	271	127	-18%	793	+8%	490	-11%	2 745	-1%
65 ans ou plus	78	232	247	+9%	736	+0%	856	-3%	2 537	+0%

Sur le réseau routier

En agglomération	97	677	268	+0%	1 904	-1%	990	-6%	7 135	-2%
Hors agglomération	183	681	529	+2%	2 199	+4%	1 836	-5%	7 441	-3%
Sur autoroute	28	109	86	+5%	352	+19%	270	-5%	1 112	+4%

** Cumul 3 mois de août 2023 à octobre 2023 par rapport au cumul 3 mois de août 2022 à octobre 2022

*** Cumul 12 mois de novembre 2022 à octobre 2023 par rapport au cumul 12 mois de novembre 2021 à octobre 2022

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

Séries labellisées pour les tués (définitives jusqu'en 2022), estimations ONISR-UGE pour les blessés graves, estimation 2023 d'après les données arrêtées au 07/11/2023

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 deux-roues motorisés intègrent les cyclomotoristes et les motards, y compris les scooteristes.

Les automobilistes sont les véhicules légers (VL).

Les autres modes de déplacement intègrent notamment les véhicules utilitaires et poids lourds.

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.

Méthodes de traitement des données pour la France métropolitaine

Le fichier BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels de la Circulation routière enregistrés par les Forces de l'Ordre) intègre les accidents corporels tels que 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.

Méthode de redressement des blessés :

Pour se conformer aux normes des statistiques européennes, l'ONISR produit, pour la France métropolitaine, une nouvelle série de données relatives aux blessés. Elle intègre également l'échelle AIS de gravité des blessures (légères ou modérées, graves). Ces données sont déterminées par une nouvelle méthode établie conjointement par l'Université Gustave Eiffel (UGE) et l'ONISR. Cette méthode s'appuie notamment sur les données récentes relatives aux blessés enregistrés par les forces de l'ordre mais vise à estimer le nombre réel des personnes blessées dans un accident de la route prises en charge par les services hospitaliers : <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etudes-et-recherches/victimes/blessures/methode-de-redressement-du-nombre-de-blesses-de-la-route>

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.

Des estimations sont produites à partir des accidents enregistrés dans le système d'information TRAXy concernant des données BAAC en cours de saisie transmises dans les 48h par les forces de l'ordre à l'ONISR. **Les résultats définitifs 2022 ont été intégrés dans le baromètre de mai 2023.**

Les blessés graves sont estimés à partir des données sur les blessés enregistrés dans TRAXy en utilisant la méthode de redressement mentionnée plus haut.

Labellisation

L'Autorité de la Statistique Publique a labellisé les principaux indicateurs d'accidentalité issus du fichier BAAC (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>