

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE

2022

Accidentalité routière 2022 en France

données définitives au 31 mai 2023

31 Mai 2023

SOMMAIRE

Synthèse	5
I. Bilan de l'accidentalité en France métropolitaine	6
I.1. Tendances 2022 sur les réseaux routiers en France métropolitaine	8
I.1.a. Les autoroutes.....	9
I.1.b. Les routes hors agglomération	10
I.1.c. Les voies en agglomération	11
I.2. Tendances 2022 selon l'âge et le genre en France métropolitaine.....	12
I.2.a. Les victimes graves selon l'âge et le mode de déplacement.....	12
I.2.b. Les spécificités selon le genre.....	16
I.3. Tendances 2022 selon le mode de déplacement en France métropolitaine	20
I.3.a. La marche.....	22
I.3.b. Les engins de déplacement personnel motorisés	23
I.3.c. Le vélo.....	24
I.3.d. Le deux-roues motorisé.....	25
I.3.e. Le véhicule de tourisme.....	26
I.3.f. Les véhicules utilitaires et poids lourds.....	26
I.3.g. Les voitures.....	27
I.4. Tendances 2022 selon les territoires	28
I.4.a. Indicateurs régionaux	28
I.4.b. Indicateurs départementaux.....	29
I.4.c. Indicateurs locaux de sécurité routière	29
II. Bilan de l'accidentalité outre-mer	30
II.1. Dans les départements d'outre-mer	32
II.2. Dans les collectivités d'outre-mer	33
III. Glossaire	34
IV. Annexes	35
IV.1. Méthodologie	35
IV.2. Tableaux synthétiques sur les blessés estimés	36
IV.3. Mortalité selon le mode de déplacement et le milieu routier par région	38
IV.3.a. Mortalité sur autoroute	39
IV.3.b. Mortalité hors agglomération	40
IV.3.c. Mortalité en agglomération.....	41



Les indicateurs quasi-définitifs principaux des **accidents corporels de la circulation routière enregistrés par les Forces de l'ordre** sont labellisés par l'Autorité de la Statistique Publique.

Conformément au code des bonnes pratiques de la statistique européenne, l'ONISR a mis en place un calendrier de publication des indicateurs annuels de l'accidentalité routière labellisés par l'Autorité de la Statistique Publique.

Ainsi, dans le respect des règles de la statistique publique, sont diffusés le 31 mai les indicateurs principaux définitifs de l'accidentalité routière, après consolidation de la base de données des accidents corporels de la circulation, enregistrés par les forces de l'ordre (base BAAC).

Synthèse

En 2022, 3 550 personnes sont décédées sur les routes de France métropolitaine ou d'outre-mer. Ce bilan est supérieur de + 1,5 % par rapport à 2019 et de + 10,3 % par rapport à 2021.

La reprise des déplacements en 2021 avait été tempérée par une période de confinement en avril, de couvre feux sur l'ensemble du premier semestre, et de plusieurs périodes où le télétravail était fortement recommandé. Aussi l'accidentalité routière au premier semestre de l'année 2021 a souvent pu rester en dessous de celle observée sur l'année 2019, prise comme année de référence avant pandémie. Cette référence sera utilisée pour le suivi de l'accidentalité sur la décennie 2020-2030.

En France métropolitaine, 3 267 personnes sont décédées sur les routes (2 545 hommes et 722 femmes) soit 23 tués de plus qu'en 2019 (+ 0,7 %). Le nombre des accidents corporels estimés baisse de - 0,5 %, le nombre de blessés estimés de - 0,9 % dont une baisse de - 1,8 % des blessés graves. Si 78 % des tués sont des hommes, 84 % des présumés responsables d'accidents mortels sont des hommes.

1 342 personnes sont décédées dans des accidents sans tiers impliqué (ce qui représente 41 % de la mortalité routière) ; notamment 838 occupants de véhicules de tourisme, 282 usagers de deux-roues motorisés, 58 usagers de véhicules utilitaires, et 85 cyclistes. Ils étaient conducteurs ou passagers d'un véhicule seul impliqué dans l'accident.

La mortalité piétonne (488 tués) remonte au niveau de 2019. Depuis 2010, plus de la moitié de cette mortalité concernait chaque année les seniors de 65 ans ou plus, en 2022, cette part baisse à 45 %. 302 piétons sont décédés en agglomération, pour 25 % d'entre eux dans un choc contre un véhicule lourd. 128 piétons sont décédés sur les routes hors agglomération, pour 30 % d'entre eux dans un choc contre un véhicule lourd. 58 piétons sont décédés sur autoroute, 30 d'entre eux (52 %) dans un choc impliquant un véhicule utilitaire ou un poids lourd, seul ou lors d'une multicollision.

En 2022, la mortalité augmente le plus fortement parmi les usagers de 65-74 ans (+ 22 % par rapport à 2019) et 35-44 ans (+ 10 %), alors que celle des 25-34 ans diminue (- 10 %). Le nombre de blessés graves estimés diminue, notamment pour les 85 ans ou plus (- 13 %) et les 45-54 ans (- 7 %). En 2022, la part des 65 ans ou plus parmi les tués à vélo (48 % contre 42 % en 2019) est plus importante que la part parmi les piétons tués (45 % contre 52 % en 2019). Cependant les taux de décès rapportés à leur population restent les plus importants chez les 18-24 ans (101 tués par million d'habitants), les 25-34 ans (61 tués par million d'habitants), et les 75 ans ou plus (77 tués par million d'habitants).

Avec une accélération du développement de la pratique cycliste suite à la pandémie, l'accidentalité cycliste augmente : 245 tués en 2022, soit 58 tués de plus qu'en 2019. 135 cyclistes sont décédés hors agglomération (soit + 44 % pour une augmentation de la pratique en rural de + 18 %) ; 109 cyclistes se sont tués en agglomération (soit + 20 % pour une augmentation de la pratique en urbain de + 34 % selon la Plateforme nationale des fréquentations).

283 personnes sont décédées sur les routes des territoires d'outre-mer en 2022, un résultat particulièrement élevé, supérieur de + 11 % à l'année 2019, année référence pour la décennie. 172 personnes sont décédées dans les départements d'outre-mer (+ 6 % par rapport à 2019) et 111 dans les collectivités d'outre-mer ou en Nouvelle Calédonie (+ 21 %).

Avec 99 tués, les usagers de deux-roues motorisés représentent une part importante de la mortalité routière outre-mer, équivalente à la mortalité en véhicule de tourisme (101 tués en 2022). Les équipements de protection (casque à moto, ceinture en véhicule de tourisme) sont beaucoup moins utilisés qu'en France métropolitaine.

I. Bilan de l'accidentalité en France métropolitaine

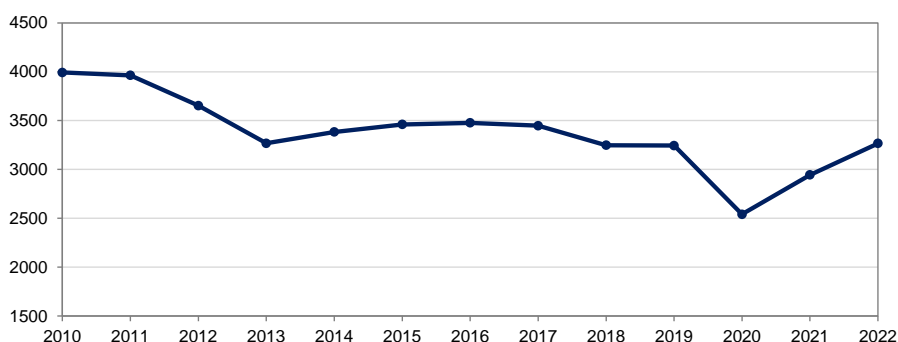
Les déplacements lors de l'année 2021 ayant été encore très impactés par la gestion de la pandémie, le bilan de l'accidentalité routière en 2022 est comparé à l'année 2019.

3 267 personnes sont décédées en 2022, un résultat légèrement supérieur à l'année 2019 (+ 0,7 %).

D'après la méthode d'estimation ONISR-Université Gustave Eiffel (Registre du Rhône) appliquée aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre en 2022, près de **237 000 personnes ont été blessées** en 2022 sur les routes de France métropolitaine, dont **16 000 gravement**. L'évolution du nombre de blessés toutes gravités est estimée en baisse par rapport à 2019 (- 0,9 %) ; la baisse étant plus sensible sur les blessés graves (- 1,8 %).



Evolution de la mortalité routière annuelle en France métropolitaine



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

	Accidents corporels		Blessés (toutes gravités)		Blessés graves	Tués à 30 jours
	BAAC	Estimés	BAAC	Estimés	Estimés	
2019	56 016	184 068	70 490	239 045	16 248	3 244
2021	53 540	185 804	67 057	239 986	15 944	2 944
2022	52 380	183 072	65 430	236 834	15 956	3 267
Evolution	-1 160	-2 732	-1 627	-3 152	12	323
2022 / 2021	-2,2%	-1,5%	-2,4%	-1,3%	0,1%	+11,0%
Evolution	-3 636	-996	-5 060	-2 211	-292	23
2022 / 2019	-6,5%	-0,5%	-7,2%	-0,9%	-1,8%	+0,7%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-Université Gustave Eiffel (Registre du Rhône)

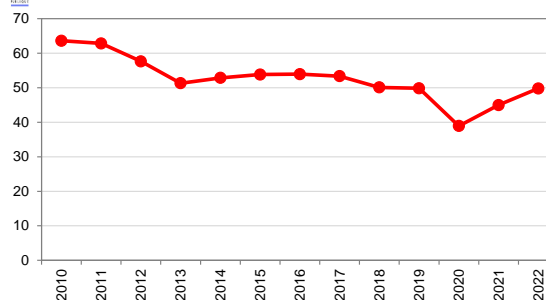
Le nombre de tués par million d'habitants s'établit à **50 tués/Mhab.** (pour 50 en 2019 et 45 en 2021).

Les tranches d'âges les plus touchées sont :

- les jeunes de 18-24 ans (101 tués par million),
- les seniors de 75 ans ou plus (77 tués par million),
- les 25-34 ans (61 tués par million).



Nombre de tués par million d'habitants



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022. Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône). Insee - Population 2022 estimée au 1er janvier

L'accident est multifactoriel : en France, l'étude FLAM sur les facteurs déclenchants des accidents mortels de 2015 a identifié que les facteurs humains contribuent pour 92 % des accidents mortels, les facteurs liés à l'infrastructure pour 30 %, les facteurs liés au véhicule pour 20 % et les conditions de circulation pour 18 %.

Pour chaque personne présumée responsable d'accident mortel, les forces de l'ordre peuvent enregistrer jusqu'à 3 facteurs comportementaux.

La vitesse excessive ou inadaptée et l'alcool restent les deux premiers facteurs cités (respectivement pour 28 % et 23 % des présumés responsables). Les stupéfiants et l'inattention sont cités chez 13 % des présumés responsables, les malaises chez 10 % des présumés responsables et les refus de priorité chez 9 % des présumés responsables. Globalement, le non-respect des règles de circulation hors vitesse (refus de priorité, dépassement dangereux, contresens, changement de file, non-respect des distances de sécurité) sont citées chez 22 % des présumés responsables d'accidents mortels.

Facteurs comportementaux des présumés responsables d'accident mortel (en multifactoriel)	2020	2021	2022	2020-2022
Vitesse	30%	30%	28%	29%
Alcool	26%	22%	23%	23%
Inattention	12%	13%	13%	13%
Stupéfiant	14%	13%	13%	13%
Malaise	8%	10%	10%	10%
Priorité *	8%	10%	9%	9%
Dépassement dangereux *	5%	6%	5%	5%
Somnolence-fatigue	3%	4%	5%	4%
Contresens *	3%	4%	4%	3%
Changement de file *	4%	4%	4%	4%
Eblouissement	2%	2%	3%	2%
Non respect des distances de sécurité *	1%	2%	2%	1%
Téléphone et distracteurs technologiques	1%	1%	1%	1%
Médicaments	1%	1%	1%	1%
Autre cause	8%	8%	8%	8%
Cause indéterminée	14%	13%	13%	13%
Nombre de présumés responsables	2481	2875	3211	8567

* Au moins une cause de non-respect des règles de circulation dans 22% des accidents mortels en 2022 et 22% en 2020-2022

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

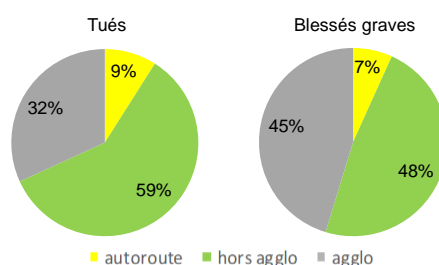
Il convient de relever que la consommation d'alcool ou l'usage de stupéfiants ne concerne pas que les personnes présumées responsables. 31 % des décès interviennent alors qu'au moins un des conducteurs impliqués était au-delà du taux légal d'alcool et 42 % dans un accident avec au moins un conducteur sous influence d'alcool, de stupéfiants, ou des deux.

I.1. Tendances 2022 sur les réseaux routiers en France métropolitaine

1 934 personnes sont décédées sur les routes hors agglomération (59 % de la mortalité routière) et de l'ordre de 7 600 blessées gravement (48 % des blessés graves).

En agglomération, 1 039 personnes sont décédées, de l'ordre de 7 200 blessées gravement.

Sur autoroutes, 294 personnes sont décédées, de l'ordre de 1 100 blessées gravement.



Sources : ONISR données définitives jusqu'en 2022. Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône).

Entre 2019 et 2022 :

- le nombre de tués **baisse de - 1 % hors agglomération** (10 tués en moins) ; forte baisse des tués en voiture (-131 tués), légère hausse des tués en 2RM (+ 12 tués), augmentation des tués à pied (+30 tués), à vélo (+ 41 tués) ou en EDPm (+ 8 tués),
- il est **stable en agglomération** ; baisse des tués en 2RM (- 37 tués) et à pied (- 36 tués), augmentation des tués en voiture (+ 48 tués), en vélo (+ 18 tués), en EDPm (+ 16 tués),
- il **augmente de + 12 % sur autoroute** (+ 31 tués) ; l'augmentation porte sur les piétons (58 piétons tués soit + 11 tués) et les occupants de voiture (+ 26 tués).

	Tués à 30 jours			
	Autoroutes	Hors agglomération	En agglomération	Total
2010	256	2 603	1 133	3 992
2017	282	2 156	1 010	3 448
2018	269	2 016	963	3 248
2019	263	1 944	1 037	3 244
2020	201	1 497	843	2 541
2021	248	1 733	963	2 944
2022	294	1 934	1 039	3 267
Ecart 2022-2019	+31	-10	+2	+23
Evolution 2022-2019	+11,8%	-0,5%	+0,2%	+0,7%
Evolution 2010-2022	+14,8%	-25,7%	-8,3%	-18,2%

	Blessés graves estimés			
	Autoroutes	Hors agglomération	En agglomération	Total
2017e	1 143	8 238	7 506	16 887
2018e	1 146	7 766	7 193	16 104
2019e	1 144	7 545	7 558	16 248
2020e	857	6 254	6 226	13 337
2021e	1 080	7 516	7 348	15 944
2022e	1 079	7 655	7 222	15 956
Ecart 2022-2019	-65	+109	-336	-292
Evolution 2022-2019	-5,7%	+1,4%	-4,4%	-1,8%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022, Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône)

Le nombre de blessés graves estimés est en baisse par rapport à 2019, principalement en agglomération, alors que le nombre de blessés graves estimés augmente hors agglomération.

I.1.a. Les autoroutes

En 2022, 294 personnes sont décédées sur autoroute. 30 % l'ont été dans un accident sans tiers impliqué (perte de contrôle d'un seul véhicule, sans piéton), et 20 % dans un accident impliquant plus de 2 parties prenantes (soit au moins 3 véhicules, soit au moins 2 véhicules et 1 piéton, nommé « multicollision » dans le tableau ci-dessous).

58 piétons sont décédés : 30 l'ont été dans un choc impliquant un véhicule utilitaire (VU) ou un poids lourd (PL), seul ou lors d'une multicollision.

167 personnes sont décédées en véhicule de tourisme (VT), ce qui représente 57 % de la mortalité sur autoroute.

Nombre de personnes tuées sur autoroute selon le mode de déplacement et l'usager percuté

	Piéton	Vélo + EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	0	0	12	57	8	10	0	0	87
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	1	0	1	0	0	2
Vélo+EDPm	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moto	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2
VT	16	0	0	4	39	1	0	0	0	60
VU	5	0	0	2	6	0	2	0	0	15
PL	17	2	0	4	35	5	3	0	0	66
TC	1	0	0	0	1	0	0	0	0	2
Autre	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
MULTICOLLISION	17	0	1	6	27	6	1	0	0	58
TOTAL	58	2	1	29	167	20	17	0	0	294
Part de la mortalité	20%	1%	0%	10%	57%	7%	6%	0%	0%	100%

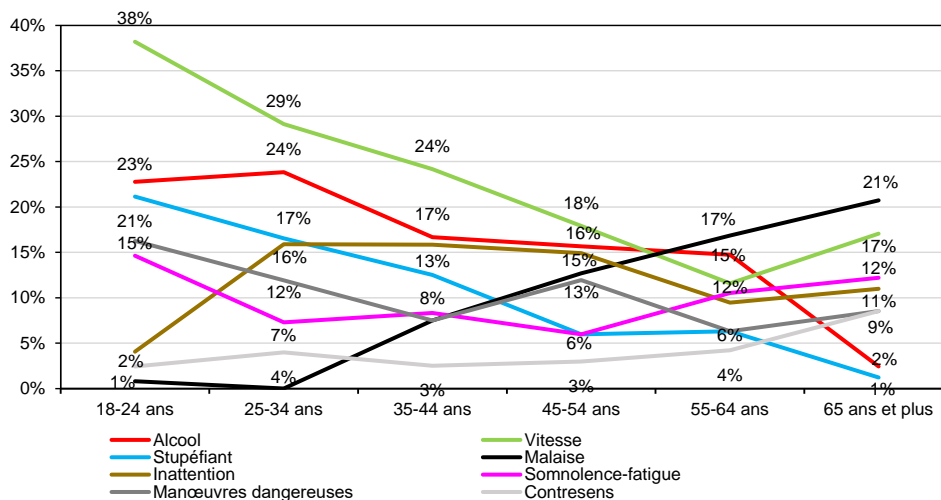
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

Parmi les facteurs recensés chez les présumés responsables d'accidents mortels figurent en premier lieu la vitesse (23 %), l'alcool (17 %) puis l'inattention (12 %). Le facteur « vitesse excessive ou inadaptée » concerne particulièrement les jeunes, et décroît avec l'âge. Il en va de même avec le facteur alcool, qui ne concerne pratiquement plus les plus de 65 ans.

Le facteur stupéfiant est relevé chez 11 % des présumés responsables, diverses manœuvres dangereuses (changement de file, dépassement dangereux, non-respect des distances de sécurité) dans 10 % des cas, la somnolence-fatigue dans 9 % des cas, les malaises 8 % des cas, et le contresens 4 % des cas.

Facteurs d'accidents mortels selon l'âge des présumés responsables sur les autoroutes de 2020 à 2022 en France métropolitaine



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

I.1.b. Les routes hors agglomération

En 2022, 1 934 personnes sont décédées sur les routes hors agglomération. 44 % l'ont été dans un accident sans tiers impliqué (perte de contrôle d'un seul véhicule, sans piéton).

1 034 personnes (soit 56 % de la mortalité sur les routes hors agglomération) sont décédées en véhicule de tourisme ; plus de la moitié d'entre elles (54 %) dans un accident sans tiers impliqué.

Les 710 usagers vulnérables (non carrossés) décédés représentent 37 % de la mortalité sur les routes hors agglomération : 128 piétons, 135 cyclistes, 9 utilisateurs d'EDPm (engin de déplacement personnel motorisé), 438 usagers de deux-roues motorisés.

Nombre de personnes tuées sur les routes hors agglomération selon le mode de déplacement et l'usager percuté

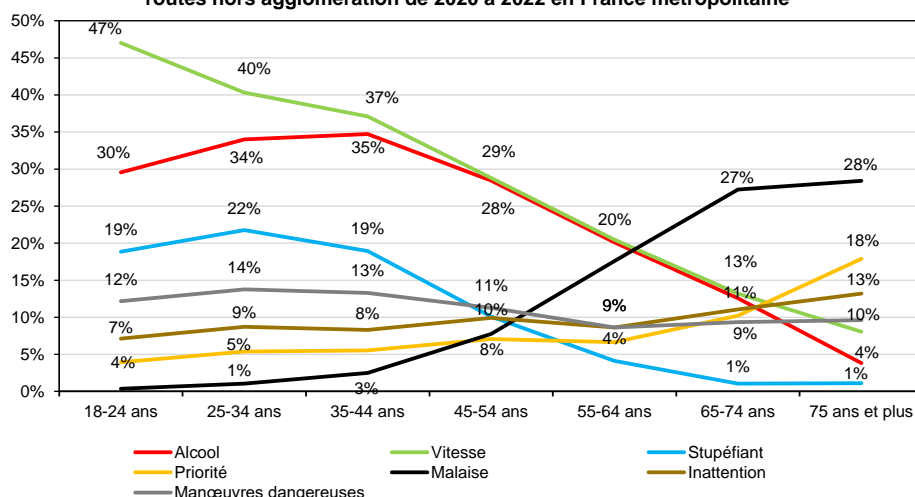
	Piéton	Vélo + EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	52	20	134	554	39	20	0	30	849
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo+EDPm	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2
Cyclo	0	0	0	2	2	0	0	0	0	4
Moto	0	1	1	8	3	0	0	0	0	13
VT	78	52	31	154	271	7	2	0	5	600
VU	24	15	4	21	43	4	0	0	2	113
PL	8	5	2	16	99	15	5	0	4	154
TC	1	1	1	2	7	1	0	0	1	14
Autre	7	4	2	8	14	2	0	0	0	37
MULTICOLLISION	10	12	6	26	81	5	3	0	5	148
TOTAL	128	144	67	371	1074	73	30	0	47	1 934
Part de la mortalité	7%	7%	3%	19%	56%	4%	2%	0%	2%	100%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

La vitesse est le premier facteur sur les routes hors agglomération avec 32 % des présumés responsables concernés, et même 47 % pour les 18-24 ans. L'alcool est le second facteur avec 26 %. C'est un facteur présent entre 28 % et 35 % pour les présumés responsables âgés de 18 à 54 ans. Les stupéfiants sont cités dans 13 % des cas, diverses manœuvres dangereuses concernent 12 % des cas, et les malaises 9 % des cas.

Facteurs d'accidents mortels selon l'âge des présumés responsables sur les routes hors agglomération de 2020 à 2022 en France métropolitaine



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

Relèvement de la vitesse maximale autorisée à 90 km/h

Le nombre de tués sur le réseau hors agglomération (hors autoroutes) des 45 départements où le conseil départemental a opté pour le relèvement à 90 km/h de la vitesse maximale autorisée sur tout ou partie du réseau est supérieur de 1 % par rapport à l'année 2019. A l'inverse, le nombre de tués sur ce type de réseau est inférieur de 2 % sur le reste des départements.

I.1.c. Les voies en agglomération

En 2022, 1 039 personnes sont décédées en agglomération. 39 % l'ont été dans un accident sans tiers impliqué (perte de contrôle d'un seul véhicule, sans piéton).

Les 686 usagers vulnérables (non carrossés) représentent 66 % de la mortalité en agglomération : 302 piétons, 109 cyclistes, 25 utilisateurs d'EDPm (engin de déplacement personnel motorisé), 250 usagers de deux-roues motorisés.

Nombre de personnes tuées sur les voies en agglomération selon le mode de déplacement et l'usager percuté

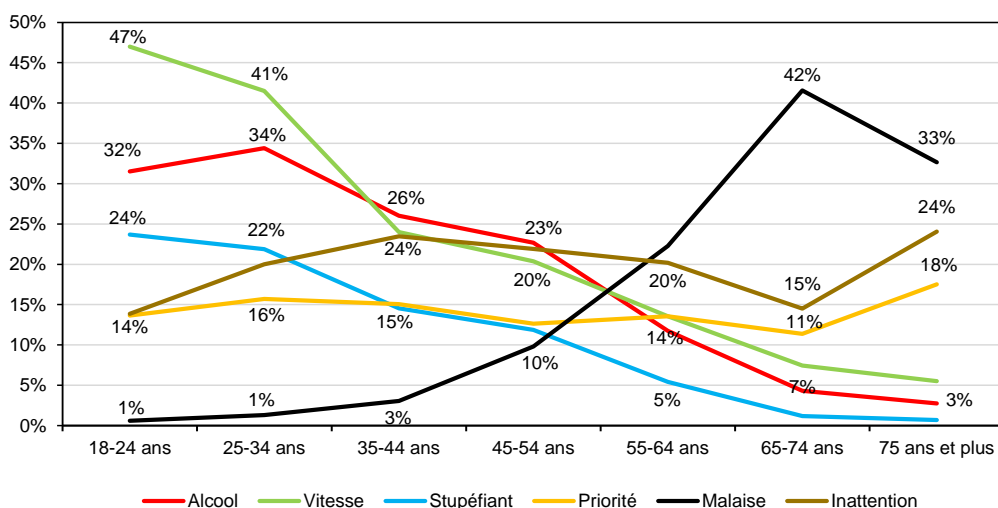
	Piéton	Vélo + EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	41	28	88	227	11	1	1	9	406
COLLISION AVEC										
Piéton	0	1	0	2	1	0	0	0	0	4
Vélo+EDPm	3	1	0	1	0	0	0	0	0	5
Cyclo	5	0	0	1	0	0	0	0	0	6
Moto	13	1	0	2	3	0	0	0	0	19
VT	183	50	14	61	53	0	0	0	2	363
VU	25	8	7	15	9	0	0	0	0	64
PL	39	22	2	8	16	0	0	0	2	89
TC	11	6	0	1	2	0	0	0	1	21
Autre	17	3	1	2	8	0	0	0	0	31
MULTICOLLISION	6	1	4	13	5	0	0	0	2	31
TOTAL	302	134	56	194	324	11	1	1	16	1 039
Part de la mortalité	29%	13%	5%	19%	31%	1%	0%	0%	2%	100%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

En agglomération, la vitesse et l'alcool restent les premiers facteurs (respectivement 26 % et 21 %), facteurs dont la présence baisse avec l'âge. L'inattention, plus spécifique aux déplacements en agglomération, concerne 19 % des présumés responsables, et même 24 % des présumés responsables de 35-44 ans et de 75 ans et plus. Le non-respect des priorités et les stupéfiants sont cités dans 14 % des cas, et les malaises dans 12 % des cas : ils touchent les populations les plus âgées ; ce facteur est présent chez 42 % des présumés responsables de 65-74 ans.

Facteurs d'accidents mortels selon l'âge des présumés responsables sur les voies en agglomération de 2020 à 2022 en France métropolitaine



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

I.2. Tendances 2022 selon l'âge et le genre en France métropolitaine

I.2.a. Les victimes graves selon l'âge et le mode de déplacement

1. Les personnes décédées selon l'âge

En 2022, le nombre de tués augmente tout particulièrement, et atteint un niveau **élevé** par rapport aux années précédentes, pour les personnes âgées de **35-44 ans** (+40 tués par rapport à 2019) et celles de **65-74 ans** (+69 tués par rapport à 2019). Ainsi le nombre de tués par million d'habitants de ces classes d'âge (52 tués par million d'habitants) passe au-dessus de la moyenne (50 tués par million d'habitants).

En revanche, le nombre de jeunes adultes tués (**18-24 ans**), s'il est plus élevé qu'en 2021 (le couvre-feu le 1^{er} semestre avait freiné les sorties), est **équivalent** à 2019.

Le nombre de **25-34 ans** tués **baisse** de façon sensible (53 tués de moins qu'en 2019) ainsi que le nombre de personnes tuées âgées de **75 ans ou plus** (36 tués de moins qu'en 2019) ; ces âges restent en sur-risque mais de façon moins importante.

	Tués à 30 jours										
	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75-84 ans	85 ans ou +	Total
2010	111	180	831	704	545	505	351	264	366	135	3 992
2017	93	112	562	571	437	422	382	342	343	184	3 448
2018	76	116	503	511	410	399	391	332	301	209	3 248
2019	61	92	549	516	383	382	412	317	317	215	3 244
2020	62	89	449	399	280	324	295	291	229	123	2 541
2021	85	101	505	398	366	353	366	321	274	175	2 944
2022	59	98	549	463	423	406	387	386	316	180	3 267
Ecart 2022-2019	-2	+6	+0	-53	+40	+24	-25	+69	-1	-35	+23
Evolution 2022-2019	-3,3%	+6,5%	+0,0%	-10,3%	+10,4%	+6,3%	-6,1%	+21,8%	-0,3%	-16,3%	+0,7%
Evolution 2010-2022	-46,8%	-45,6%	-33,9%	-34,2%	-22,4%	-19,6%	+10,3%	+46,2%	-13,7%	+33,3%	-18,2%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

Pour comprendre la véritable évolution de chaque classe d'âge, il est utile de regarder le taux de mortalité rapportée à la population, ci-dessous en nombre de tués par million d'habitants de chaque classe d'âge. Ainsi, compte-tenu de l'augmentation de la population senior, les variations qui apparaissaient souvent en hausse sont relativisées à la baisse ou en stabilité. Les jeunes et adolescents de moins de 18 ans présentent désormais les taux de mortalité les plus faibles. Les progrès les plus forts ont été réalisés chez les 14-17 ans (baisse de - 46 % depuis 2010).

En 2022, **50 personnes sont décédées par million d'habitants** en France métropolitaine. Les taux les plus forts, indiquant les classes d'âge les plus à risque de décéder sur les routes sont :

- 101 tués par million d'habitants pour les jeunes de 18-24 ans ;
- **77 tués par million** pour les séniors de **75 ans ou plus** (en particulier 80 tués par million pour les séniors de 85 ans ou plus) ;
- 61 tués par million pour les 25-34 ans ;
- 52 tués par million pour les 35-44 ans et les 65-74 ans.

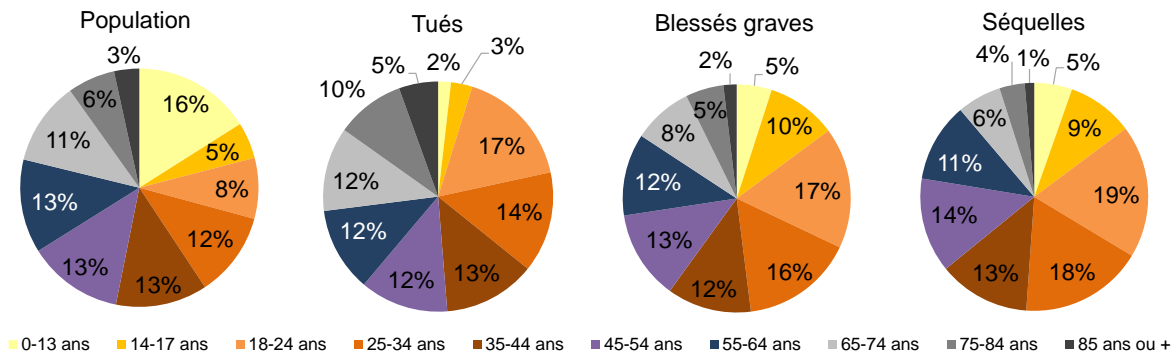
Tués à 30 jours rapportés à la population											
	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75-84 ans	85 ans ou +	Total
2010	10	58	152	91	62	59	44	53	91	86	64
2017	9	35	108	74	53	49	47	52	87	88	53
2018	7	36	97	66	50	46	48	49	77	98	50
2019	6	29	105	68	47	44	50	45	80	99	50
2020	6	28	85	53	35	37	36	40	57	55	39
2021	8	31	94	53	45	41	44	43	68	78	45
2022	6	30	101	62	52	48	47	52	74	79	50
Ecart 2022-2019	-0	+2	-4	-6	+4	+4	-4	+7	-5	-20	-0
Evolution 2022-2019	-0,8%	+5,3%	-3,5%	-8,4%	+9,5%	+9,4%	-7,7%	+15,4%	-6,6%	-20,0%	-0,1%
Evolution 2010-2022	-45,4%	-48,4%	-33,7%	-32,2%	-17,1%	-19,2%	+4,7%	-2,2%	-18,4%	-8,2%	-21,7%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine
Insee - Population estimée au 1er janvier, traitements ONISR

2. Les blessés graves selon l'âge

De l'ordre de 16 000 personnes ont été blessées gravement en 2022 d'après la méthode d'estimation ONISR-Université Gustave Eiffel (Registre du Rhône). La tendance 2019-2022 est en baisse de -1,8 %. Les âges en sur-risque ne sont pas les mêmes selon que l'on regarde les personnes décédées sur la route et celles blessées gravement.

Les seniors étant particulièrement vulnérables physiologiquement, ils survivront difficilement à des blessures graves. En revanche, les adolescents décèdent désormais beaucoup moins dans les accidents de la route, mais sont la 2e classe d'âge la plus à risque d'être blessée gravement.



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022. Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône).
Insee - Population estimée au 1er janvier, traitements ONISR

En 2022, le nombre de **blessés graves** estimés augmente par rapport à 2019 chez les **14-17 ans** (+5 %), ce qui renforce encore le sur-risque d'être blessé grave observé chez les adolescents. Le nombre de blessés graves de **55-64 ans** augmente pour sa part de +4 %.

En revanche, le nombre de blessés graves baisse le plus chez les 45-54 ans (-7 %) et les 75 ans et plus (-8 %), notamment chez les 85 ans ou plus (-13 %).

Blessés graves estimés											
	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75-84 ans	85 ans ou +	Total
2017e	886	1 622	2 842	2 689	2 121	2 241	1 800	1 362	957	367	16 887
2018e	792	1 506	2 717	2 596	1 990	2 142	1 794	1 351	886	329	16 104
2019e	788	1 501	2 806	2 615	1 959	2 163	1 791	1 367	915	344	16 248
2020e	624	1 235	2 315	2 206	1 622	1 734	1 540	1 104	711	247	13 337
2021e	810	1 637	2 889	2 580	1 925	1 991	1 704	1 332	794	282	15 944
2022e	794	1 581	2 739	2 546	1 909	2 015	1 857	1 353	863	299	15 956
Ecart 2022-2019	+5	+80	-67	-69	-50	-147	+66	-14	-52	-45	-292
Evolution 2022-2019	+0,7%	+5,4%	-2,4%	-2,6%	-2,5%	-6,8%	+3,7%	-1,0%	-5,7%	-13,0%	-1,8%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-Université Gustave Eiffel (Registre du Rhône)

L'indicateur **des blessés graves estimés rapporté à la population** était en 2019 de 250 blessés graves par million d'habitants. En 2020, il chute à 204 blessés graves estimés par million d'habitants. En 2022, l'indicateur remonte à **243 blessés graves estimés par million d'habitants**.

Les taux les plus forts, indiquant les classes d'âge les plus à risque d'être blessées gravement lors de leurs déplacements sont :

- 506 blessés graves estimés par million d'habitants pour les jeunes de 18-24 ans ;
- 488 blessés graves estimés par million pour les adolescents de 14-17 ans ;
- 338 blessés graves estimés par million pour les 25-34 ans.

Blessés graves estimés rapportés à la population											
	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75-84 ans	85 ans ou +	Total
2017e	81	514	546	348	257	258	222	207	242	176	261
2018e	73	473	523	337	243	245	221	198	225	154	248
2019e	73	467	534	342	242	247	219	194	230	158	250
2020e	58	383	437	291	200	199	187	153	177	111	204
2021e	76	507	538	342	237	231	206	180	196	126	244
2022e	76	487	504	340	233	237	223	182	203	131	243
Ecart 2022-2019	+2	+19	-31	-2	-8	-10	+4	-12	-27	-27	-6
Evolution 2022-2019	+3,2%	+4,2%	-5,8%	-0,6%	-3,4%	-4,1%	+1,9%	-6,2%	-11,6%	-16,9%	-2,6%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-Université Gustave Eiffel (Registre du Rhône)

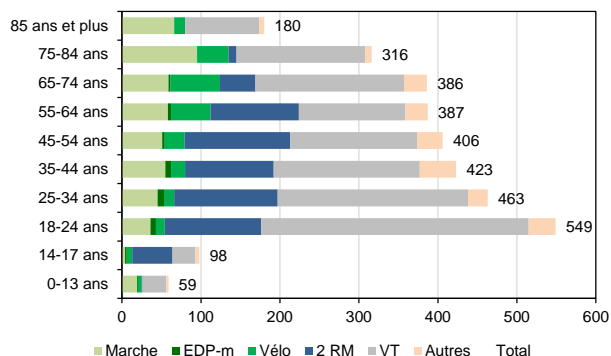
Insee - Population estimée au 1er janvier, traitements ONISR

3. Les personnes décédées selon leur mode de déplacement

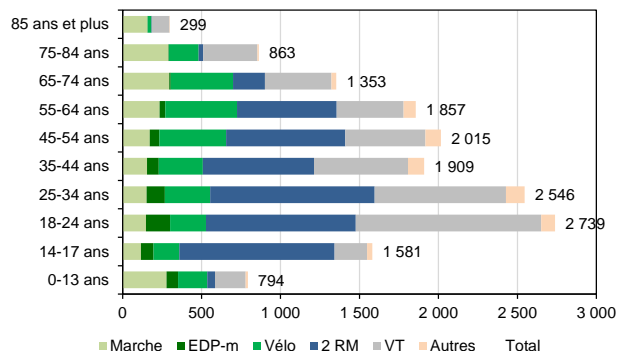
En 2022, chez les enfants et les seniors, les modes de déplacement sont assez partagés entre modes doux (marche et vélo) et véhicule de tourisme. La mortalité routière en est le reflet. Ensuite, dès 14 ans, la part de la mortalité en 2RM grandit aux dépens des modes doux, dont la part ré-augmente à partir de 55 ans.



Répartition des tués selon l'âge et le mode de déplacement en 2022

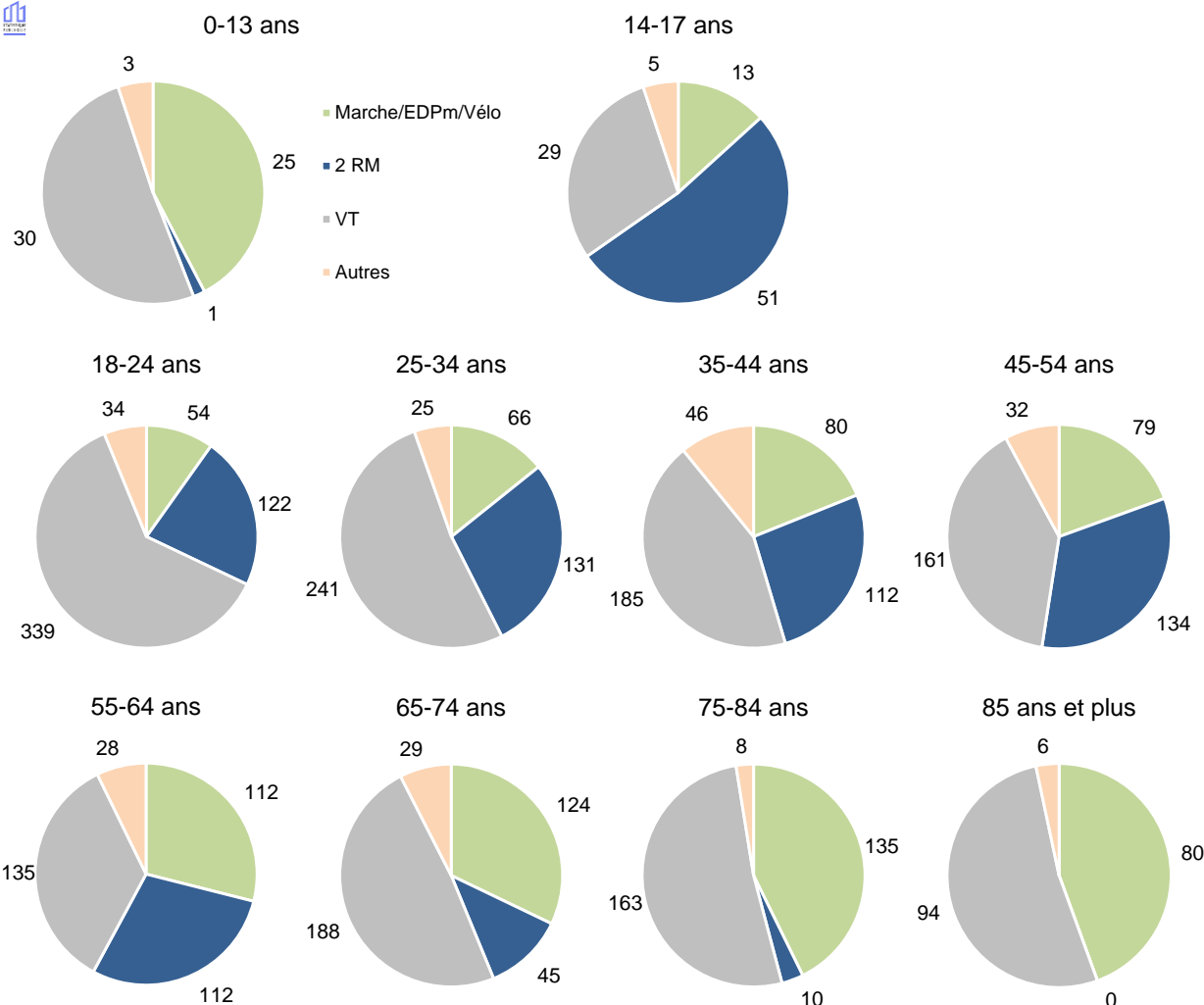


Répartition des blessés grave estimés selon l'âge et le mode de déplacement en 2022



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

I.2.b. Les spécificités selon le genre

1. Les personnes décédées selon le genre

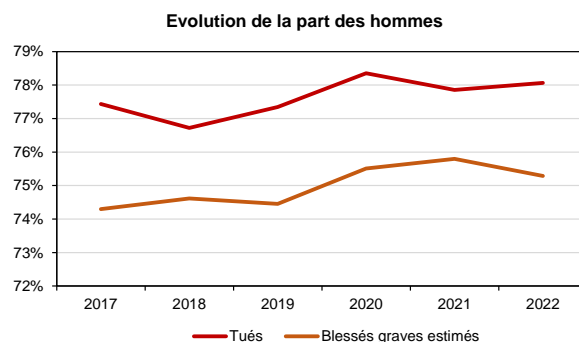
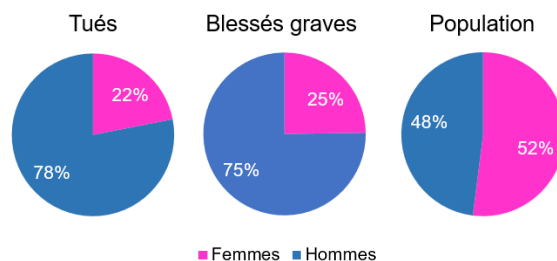
78 % des personnes décédées dans les accidents de la route en France métropolitaine sont de sexe masculin.

En 2022, le nombre de tués est supérieur de 0,7 % par rapport à 2019 (année référence avant pandémie).

Cependant, le nombre de tués de sexe masculin augmente de 1,4 % (+36 tués) alors que le nombre de tués de sexe féminin baisse de 1,8 % (-13 tuées). Ainsi la part des **hommes** dans la mortalité routière se **renforce (78,1 %** contre 77,9 % en 2021, 77,3 % en 2019 et 76,7 % en 2018).

En particulier, certains modes de déplacement au développement fort ont touché plus particulièrement les hommes : 49 hommes tués à vélo de plus en 2022 par rapport à 2019, contre 9 femmes tuées en plus ; 19 hommes tués en EDPm de plus, contre 6 femmes tuées en plus.

75 % des blessés graves sont de sexe masculin, un ratio en retrait par rapport à 2020 et 2021 mais supérieur à 2019.



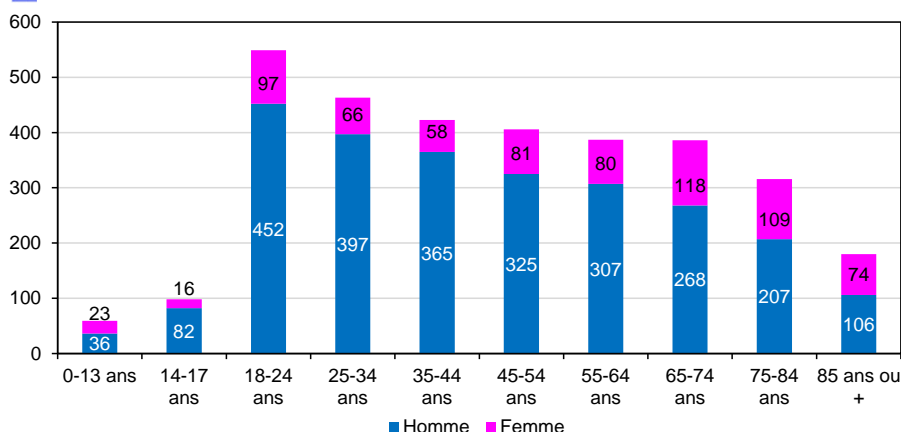
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022. Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône). Insee - Population 2022 estimée au 1er janvier, traitements ONISR

2 545 hommes (dont 36 garçons de moins de 14 ans) et 722 femmes (dont 23 filles de moins de 14 ans) sont décédés sur les routes de France métropolitaine en 2022.

Entre 14 et 64 ans la part des hommes tués est supérieure à 78 % ; à partir de 65 ans, cette part se réduit même si elle reste au-dessus de 58%.

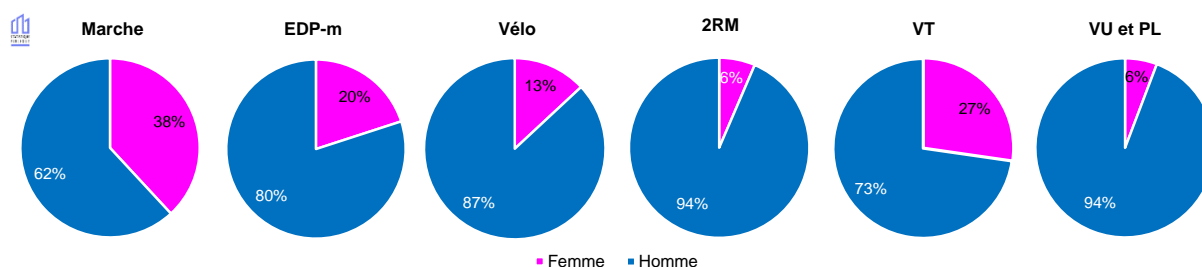


Répartition des tués par tranche d'âges et sexe en 2022



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

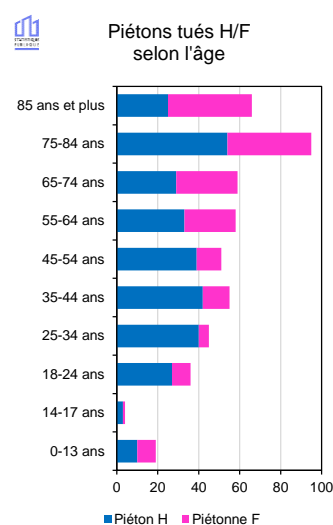
Quel que soit le mode de déplacement, la part de tués hommes est bien supérieure à la part de tués femmes ; mais elle est très variable selon le mode de déplacement. Les hommes représentent 62 % des tués piétons, 80 % des tués en EDPm, 87 % des tués à vélo, 94 % des tués en deux-roues motorisé, 73 % des tués en véhicule de tourisme, et 94 % des tués en véhicule utilitaire ou en poids lourd.



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

Parmi les 488 piétons tués, 302 sont des hommes, soit 62 %.

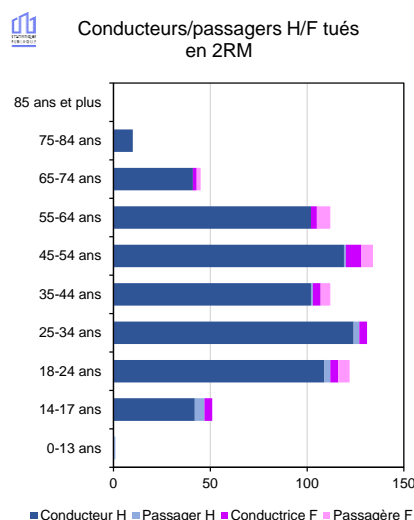
Les décès chez les piétons de moins de 55 ans concernent surtout les hommes. Chez les seniors de 65 ans ou plus les décès sont répartis sur les deux sexes, alors même que la pyramide des âges présente plus de femmes que d'hommes. 33 % des piétons tués ont 75 ans ou plus. Parmi ces piétons tués la part d'hommes est plus importante exceptés pour les 85 ans ou plus où les femmes représentent près de deux tiers des piétons tués.



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

718 usagers de deux-roues motorisés sont décédés en 2022. La majorité des tués sont des hommes conducteurs (90 %), quel que soit l'âge. Mais cette part est plus importante chez les 25-34 ans (95 %) et à partir de 55 ans (91 %), où les conducteurs hommes sont presque les seuls usagers.

Parmi les 459 présumés responsables d'accident mortel en 2 RM, 441 sont des hommes, soit 96 %.

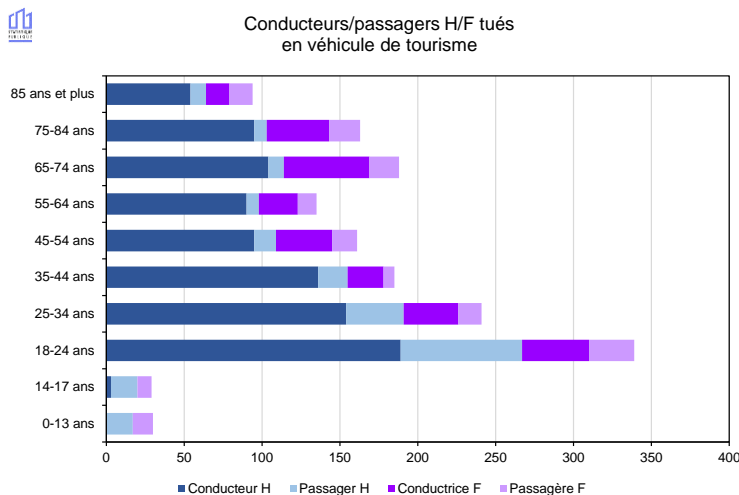


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

1 595 automobilistes sont décédés en 2022, dont 1 138 hommes (73 %) et 427 femmes.

Les jeunes de 18-24 ans sont particulièrement touchés (339 tués), en particulier le nombre de conducteurs hommes tués est le plus important, ainsi que le nombre de passagers tués.

La part de conducteurs hommes tués la plus importante est entre 35 et 44 ans avec 74 % des tués usagers de véhicules de tourisme de cette classe d'âge.

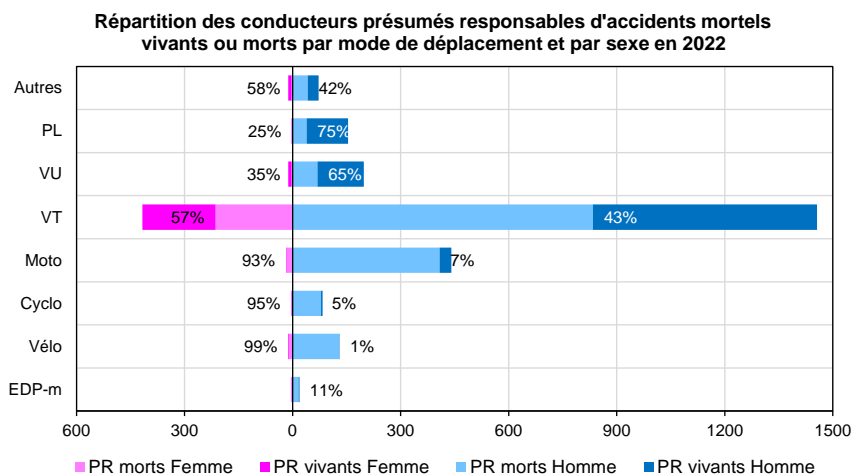


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces

2. Les conducteurs et conductrices des véhicules impliqués dans les accidents mortels

En 2022, 3 037 conducteurs sont présumés responsables dans un accident mortel dont 484 femmes (dont 56% sont mortes) et 2 553 hommes (dont 65 % sont morts).

Plus de la moitié des présumés responsables sont des conducteurs de VT. Les trois quarts des présumés responsables conducteurs de VT sont des hommes. Cependant seulement 43 % des PR conducteurs de VT survivent à l'accident, contre 57 % des femmes PR conductrices de VT.

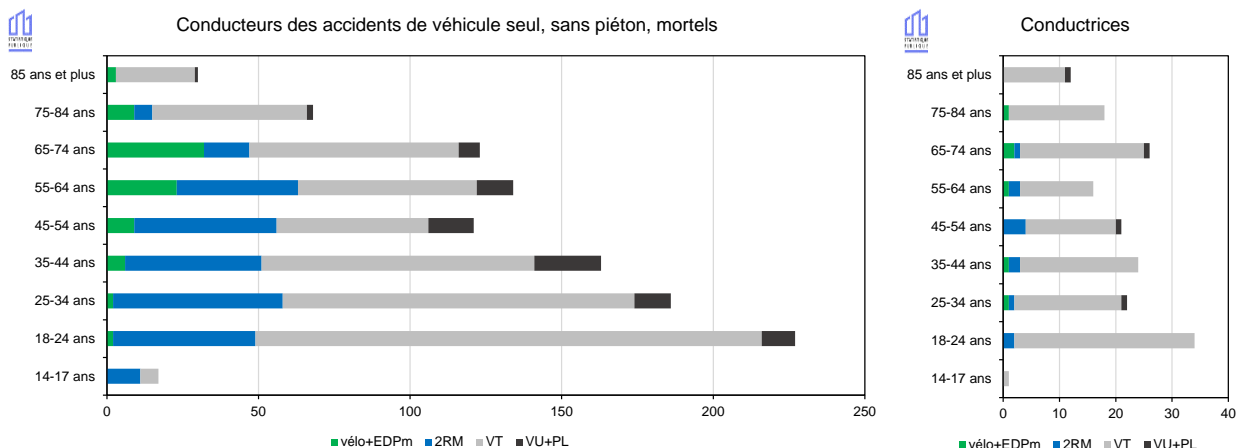


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

3. Les accidents sans tiers impliqué, ou « accidents seuls » (un seul véhicule impliqué, pas de piéton) :

1 244 personnes sont décédées dans des accidents sans tiers impliqué ; notamment 786 automobilistes, 279 usagers de deux-roues motorisés, 86 usagers de véhicules utilitaires ou de poids lourd, et 85 cyclistes. Ils étaient conducteurs ou passagers d'un véhicule seul impliqué dans l'accident.

Les conducteurs ayant perdu le contrôle de leur véhicule étaient pour 1 105 d'entre eux des hommes (989 sont décédés) et pour 179 des femmes (dont 142 sont décédées).



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

Les pertes de contrôle en 2RM sont réparties sur les différentes tranches d'âge et concernent quasi-exclusivement le sexe masculin.

Les pertes de contrôle en véhicule de tourisme sont beaucoup plus nombreuses chez les 18-24 ans, puis sont assez similaires quelle que soit la tranche d'âge.

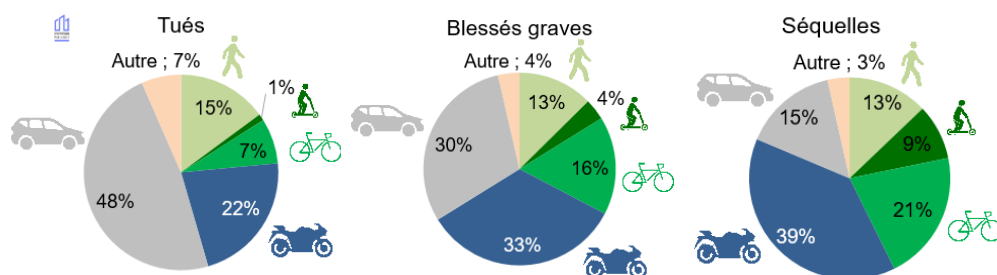
Les pertes de contrôle à vélo concernent essentiellement les hommes âgés de 55 ans ou plus, sans doute les plus représentés dans la pratique du vélo-loisir.

I.3. Tendances 2022 selon le mode de déplacement en France métropolitaine

Depuis la pandémie, la part des usagers vulnérables, c'est-à-dire non carrossés (piétons, cyclistes, utilisateurs d'EDPm, usagers de deux-roues motorisés) parmi les personnes tuées ou blessées gravement se renforce.

Les occupants de voiture représentent depuis l'année 2020 moins de la moitié des personnes tuées (48 %).

La part des usagers de deux-roues motorisés dans l'accidentalité reste stable : ces derniers représentent 22 % des personnes tuées, 33 % des blessés graves et même 39 % des



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022. Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône).

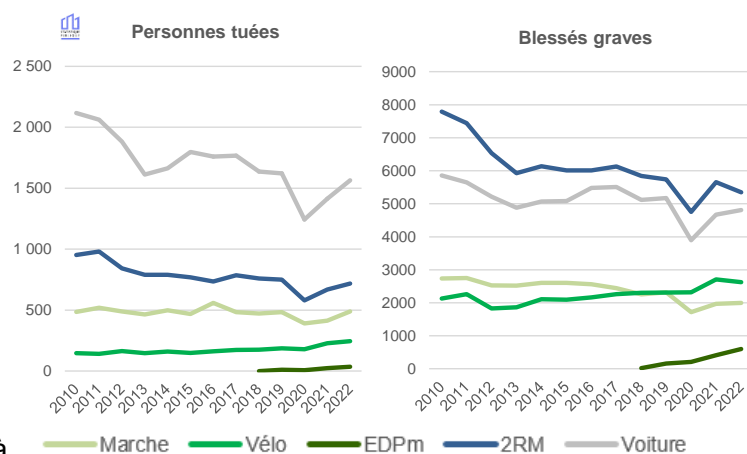
blessés qui auront des séquelles encore un an après l'accident, alors que le deux-roues motorisé représente moins de 2 % du trafic motorisé.

La part des cyclistes et utilisateurs d'EDPm dans l'accidentalité augmente : ces usagers représentent 8 % de la mortalité et 20 % des blessés graves.

Un bilan de la mortalité 2022 en légère hausse par rapport à 2019 (+ 0,7 %).

La hausse est liée en grande partie à l'augmentation de la mortalité des cyclistes à hauteur de + 58 tués (+ 31 %) et des usagers d'EDPm (+ 25 tués par rapport à 2019, + 11 tués par rapport à 2021).

Cette hausse est ralentie par la baisse du nombre de tués occupants de véhicules de tourisme à hauteur de - 59 tués (- 4 %) et de celle des usagers de deux-roues motorisé à hauteur de - 34 tués (- 5 %).



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022. Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône).

	Tués à 30 jours										
	Marche	EDP-m	Vélo	2RM	VT	VU	PL	TC	Voiturette	Autre	Total
2010	485		147	952	2 117	146	65	4	30	46	3 992
2017	484		173	786	1 767	99	51	14	27	47	3 448
2018	471	0	175	760	1 637	92	44	3	26	40	3 248
2019	483	10	187	749	1 622	98	36	4	17	38	3 244
2020	391	7	178	579	1 243	59	33	3	18	30	2 541
2021	414	24	227	668	1 414	103	44	4	14	32	2 944
2022	488	35	245	718	1 565	104	48	1	27	36	3 267
Ecart 2022-2019	+5	+25	+58	-31	-57	+6	+12	-3	+10	-2	+23
Evolution 2022-2019	+1,0%	+250,0%	+31,0%	-4,1%	-3,5%	+6,1%	+33,3%	-75,0%	+58,8%	-5,3%	+0,7%
Evolution 2010-2022	+0,6%	-	+66,7%	-24,6%	-26,1%	-28,8%	-26,2%	-75,0%	-10,0%	-21,7%	-18,2%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

La tendance des blessés graves estimés suit celle de la mortalité pour tous les modes de déplacement à l'exception des piétons pour lesquels, malgré une baisse des blessés graves estimés, la mortalité est équivalente à 2019.

	Blessés graves estimés						Total
	Marche	EDP-m	Vélo	2RM	VT	Autre (y compris VU, PL, TC et voit.)	
2017e	2 446		2 259	6 131	5 511	539	16 887
2018e	2 253	20	2 302	5 844	5 120	565	16 104
2019e	2 315	158	2 314	5 742	5 173	547	16 248
2020e	1 720	211	2 314	4 751	3 898	443	13 337
2021e	1 967	413	2 709	5 653	4 670	531	15 944
2022e	1 996	604	2 628	5 346	4 807	576	15 956
Ecart 2022-2019	-318	+446	+314	-396	-366	-	-292
Evolution 2022-2019	-13,7%	+282,1%	+13,6%	-6,9%	-7,1%	-	-1,8%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône)

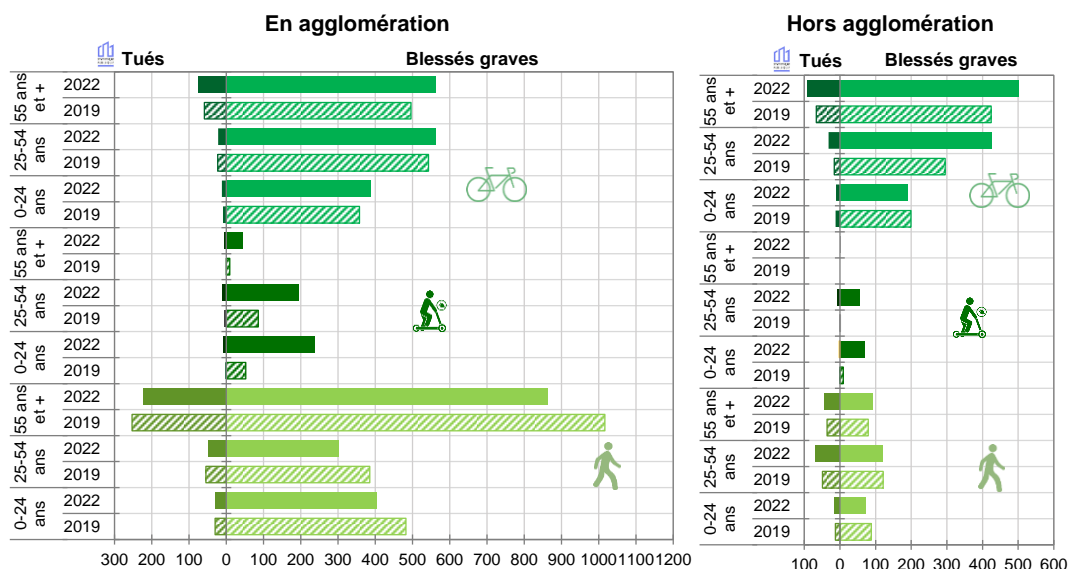
L'accidentalité des modes doux :

Le nombre estimé de cyclistes blessés graves est plus important en agglomération, notamment pour les 25-54 ans ; le nombre de cyclistes tués est plus important hors agglomération, surtout pour les 55 ans et plus.

En 2022, on a dénombré 35 utilisateurs d'engins de déplacement personnel motorisés (EDPm) tués (25 de plus qu'en 2019), et le nombre de blessés estimés (aux 3/4 en agglomération) est passé de 158 à 604, soit 4 fois plus. On estime donc qu'il y a 3 fois plus de blessés graves à vélo que de blessés graves en EDPm. Par ailleurs, le nombre de blessés graves en EDPm hors agglomération a été multiplié par 10 depuis 2019 alors que ce mode de déplacement n'y est pas autorisé en général.

En agglomération, le nombre de blessés graves piétons est beaucoup plus important que hors agglomération, il baisse en 2022 quelle que soit la tranche d'âge ; mais plus fortement chez les 25-54 ans. Cette baisse s'observe également sur le nombre de tués en agglomération alors que sur les routes hors agglomération le nombre de tués de 25-54 ans augmente (+ 43 %).

Le nombre de piétons tués est, proportionnellement au nombre de blessés graves, plus élevé (1 tué pour 2 blessés graves) hors agglomération qu'en agglomération (1 tué pour 5 blessés graves).



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône)

I.3.a. La marche

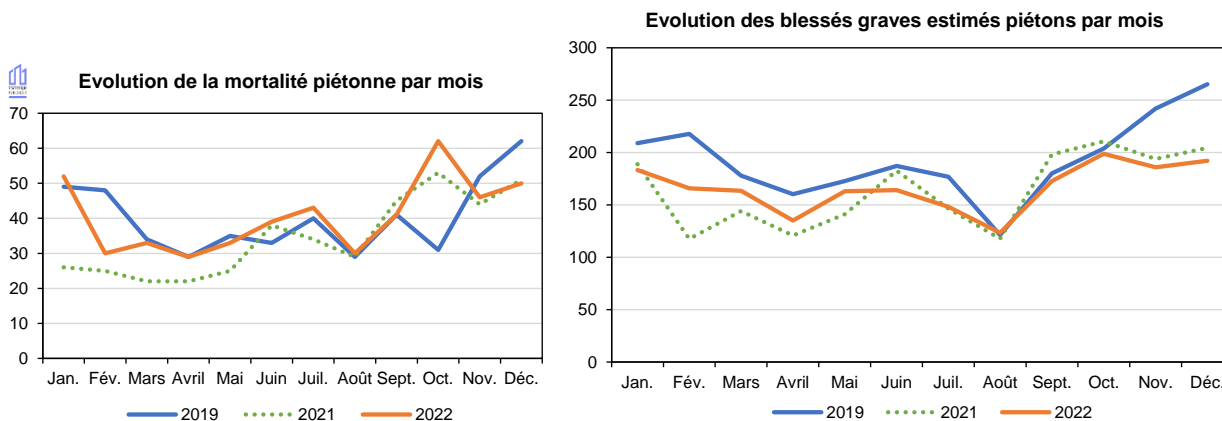
488 piétons sont décédés en 2022, et de l'ordre de 2 000 blessés gravement. 45 % des piétons tués sont âgés de 65 ans ou plus.

62 % des piétons tués l'ont été en agglomération (302 piétons tués, dont 25 % contre un véhicule lourd, 2 tués contre un EDPm, 1 tué contre un vélo), où la mortalité des piétons baisse cependant. Toutefois, chez les moins de 45 ans, la mortalité est en hausse le vendredi.

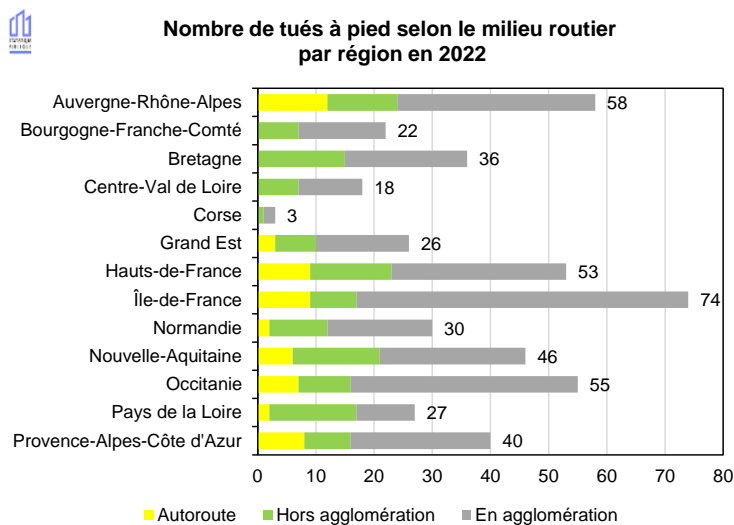
26 % des piétons tués l'ont été sur les routes hors agglomération (128 piétons tués, dont 30 % contre un véhicule lourd). Sur ces routes la mortalité des piétons augmente, principalement pour les 25-44 ans et les 65-74 ans et plus fortement le lundi et le dimanche quelle que soit la classe d'âge.

12 % des piétons tués l'ont été sur autoroute (58 piétons tués, dont 30 dans un choc contre un véhicule utilitaire ou un poids lourd), où la mortalité des piétons augmente notamment le samedi et le jeudi.

La mortalité piétonne est marquée au mois d'octobre par une météo très clémente et le passage à l'heure d'hiver, entraînant une moins bonne visibilité des piétons sur la fin de journée.



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône)



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

Le nombre de tués à pied le plus important est en Île-de-France, région très urbanisée, 8 tués sur 10 en agglomération.

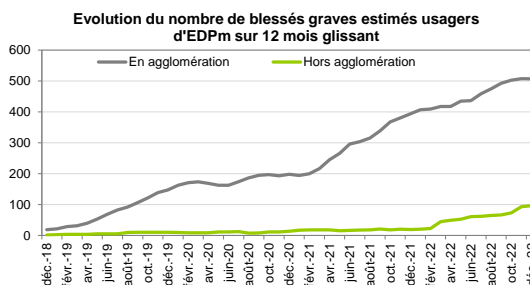
Avec 7 sur 10, cette part de tués à pied en agglomération est également très élevée en Occitanie et en Bourgogne-Franche-Comté, des régions cependant moins urbanisées.

I.3.b. Les engins de déplacement personnel motorisés

35 utilisateurs d'EDPm sont décédés en 2022 (25 en agglomération et 10 hors agglomération), et de l'ordre de 600 blessés gravement.

Les 2/3 des tués en EDPm ont entre 18 et 44 ans.

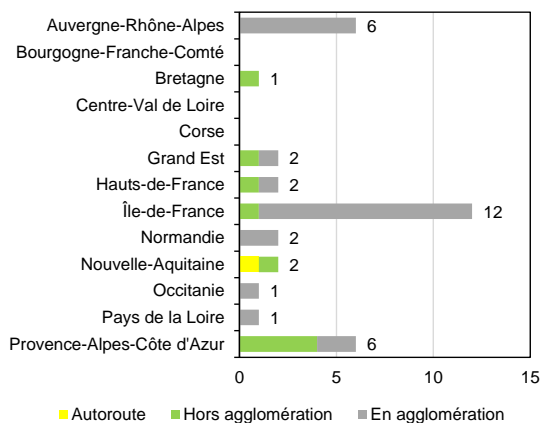
Le nombre de blessés graves estimés des utilisateurs d'EDPm ne cesse de croître depuis 2019, cette augmentation s'est même accélérée depuis début 2021 et se maintient en 2022. Cette augmentation est présente essentiellement en agglomération, cependant hors agglomération l'augmentation s'accroît au cours de l'année 2022.



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-Université Gustave Eiffel (Registre du Rhône)



Nombre de tués en EDPm selon le milieu routier par région en 2022



La mortalité des utilisateurs d'EDPm intervient essentiellement en agglomération en Île-de-France, elle représente près d'un tiers de la mortalité totale en EDPm en France métropolitaine.

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

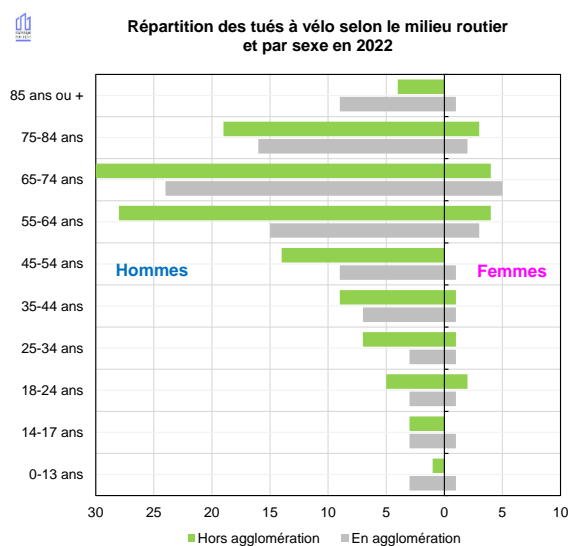
I.3.c. Le vélo

245 cyclistes (dont 213 hommes) sont décédés en 2022, et de l'ordre de 2 700 blessés gravement.

47 % des cyclistes tués sont âgés de 65 ans ou plus.

L'accidentalité cycliste augmente en agglomération et hors agglomération. Il est intéressant de la rapprocher de l'évolution de la pratique cycliste telle que mesurée par l'association Vélo et Territoires (Plateforme nationale des fréquentations) dans leur bulletin « Fréquentation vélo 2022 n°7 ».

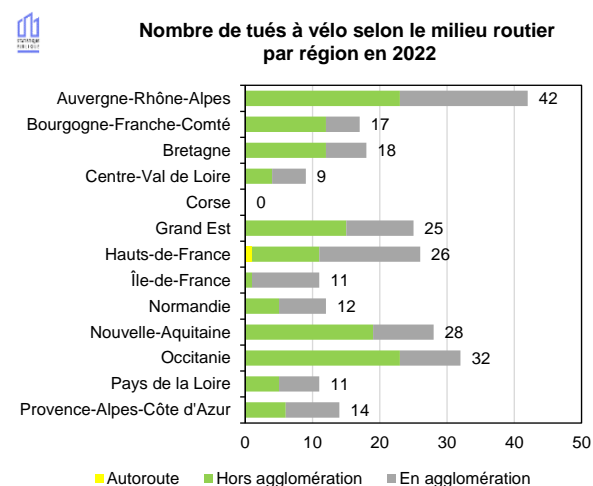
En agglomération, le nombre de tués à vélo s'élève en 2022 à 109 tués, soit + 20 % par rapport à 2019 (une augmentation surtout chez les 65 ans et plus). Le nombre de blessés graves estimés augmente de + 9 %. La pratique cycliste en urbain a évolué de + 34 % et en périurbain de + 17 % selon Vélo et Territoires.



Hors agglomération, le nombre de tués à vélo s'élève en 2022 à 135 tués, soit + 44 % par rapport à 2019. Cette hausse est plus soutenue le mercredi chez les 55-74 ans. Le nombre de blessés graves estimés augmente de + 20 %. La pratique cycliste en rural a évolué de + 18 %.

Parmi les 245 tués cyclistes, 38 % sont des cyclistes de 55 ans ou plus hors agglomération.

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine



Le nombre de tués à vélo le plus important est en Auvergne-Rhône-Alpes, avec une répartition pratiquement équivalente entre le milieu routier en agglomération et hors agglomération.

Ensuite viennent plusieurs régions avec une très forte part de cyclistes tués hors agglomération : les régions Occitanie (72 %), Bourgogne-Franche-Comté (71 %) Nouvelle-Aquitaine (68 %), Bretagne (67 %) et Grand Est (60 %).

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

I.3.d. Le deux-roues motorisé

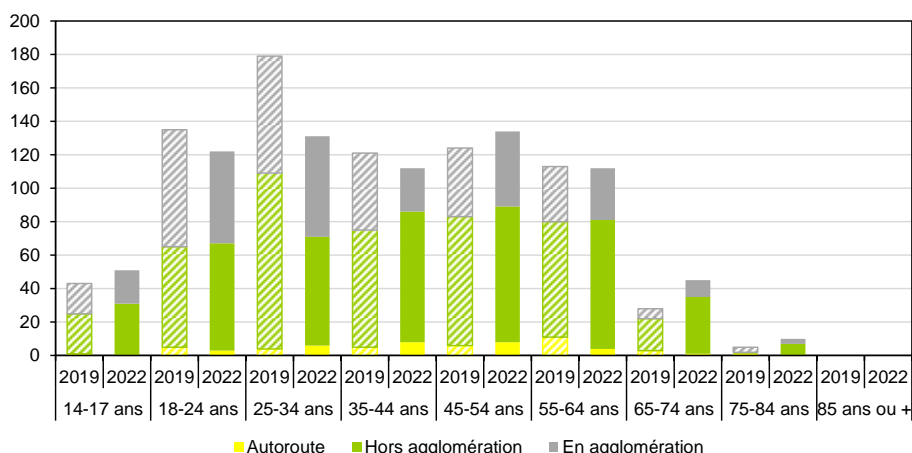
718 usagers de deux-roues motorisés (2RM) sont décédés en 2022 (594 motocyclistes et 124 cyclomotoristes), et de l'ordre de 5 400 blessés gravement.

En 2022, la mortalité des usagers de 2RM baisse de - 5 % par rapport à 2019. Cette baisse est portée par la baisse de la mortalité 2RM en agglomération (250 tués, en baisse de - 13 %), ciblée sur les 18-24 ans et les 35-44 ans.

438 usagers de deux-roues motorisés sont décédés sur les routes hors agglomération (61 % des tués en 2RM), un bilan légèrement supérieur à 2019, surtout chez les 65-74 ans (+ 15 tués), et le dimanche quelle que soit la classe d'âge. En revanche la mortalité des usagers en 2RM de 25-34 ans, habituellement très élevée, baisse fortement (- 40 tués).



Répartition du nombre de tués en 2 RM selon le milieu routier par tranche d'âge en 2019 et 2022

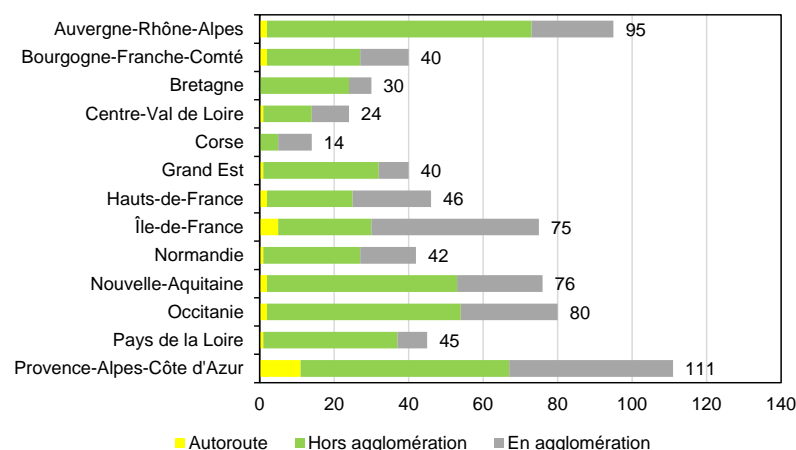


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine



Nombre de tués en 2RM selon le milieu routier par région en 2022



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

Dans 7 régions, plus de 2/3 des tués en 2RM sont sur le réseau routier hors agglomération, notamment en Auvergne-Rhône-Alpes avec 77 % des tués en 2RM.

Le nombre de tués en 2RM le plus important est en Provence-Alpes-Côte d'Azur, dont 60 % hors agglomération.

Seule l'Île-de-France compte 2/3 des tués en 2RM en agglomération.

I.3.e. Le véhicule de tourisme

1 563 occupants de véhicule de tourisme sont décédés en 2022, et de l'ordre de 4 800 blessés gravement.

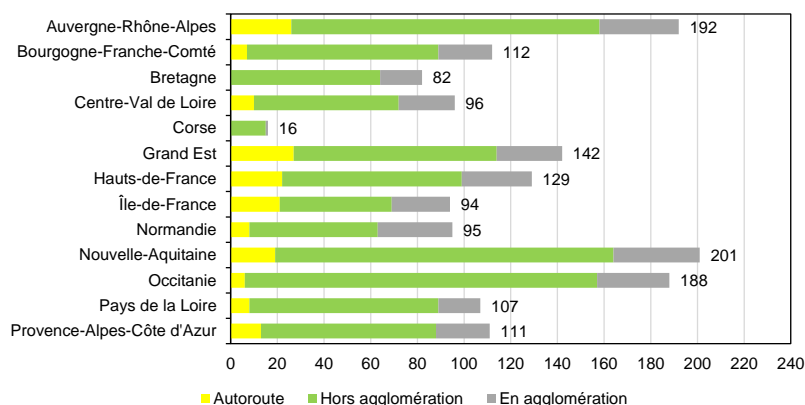
La mortalité des occupants de voiture baisse de - 4 % en 2022 par rapport à 2019. La baisse est exclusivement sur routes hors agglomération, hors autoroutes, pour les 25-34 ans, les 45-64 ans et les 75 ans et plus.

En agglomération, la mortalité augmente, notamment chez les 25-34 ans et les 65 ans et plus, et pour certains jours de la semaine (jeudi, vendredi et dimanche) quelle que soit la classe d'âge.

Sur autoroute, le nombre de tués augmente quel que soit l'âge, en particulier le samedi.



Nombre de tués en VT selon le milieu routier par région en 2022



Plus d'un tiers de la mortalité en VT est portée par 3 régions :

Nouvelle-Aquitaine, Auvergne-Rhône-Alpes et Occitanie, pour lesquelles la part de la mortalité sur les routes hors agglomération est supérieure à 80 %.

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

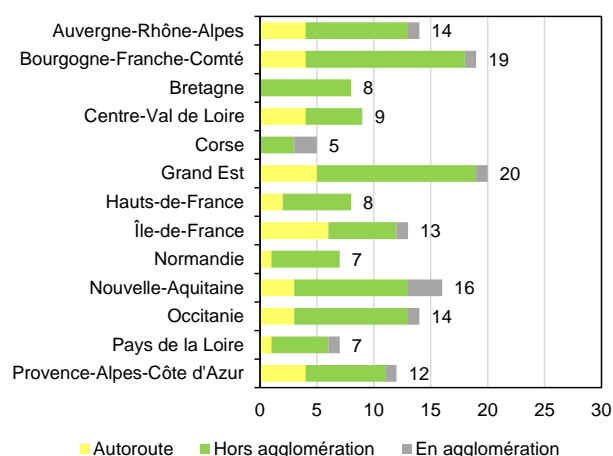
I.3.f. Les véhicules utilitaires et poids lourds

En 2022, le nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un véhicule utilitaire (VU) ou un poids lourd (PL) est de 699 (dont 547 hors du VU ou du PL), soit 21 % de la mortalité routière.

Parmi ces tués, 152 étaient dans un VU ou un PL dont 68 % sur les routes hors agglomération.



Nombre de tués en VU ou PL selon le milieu routier par région en 2022



La mortalité en VU ou PL est plus importante dans les régions Grand Est et Bourgogne-Franche-Comté, elle y est à 95 % sur les routes hors agglomération.

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

I.3.g. Les voiturettes

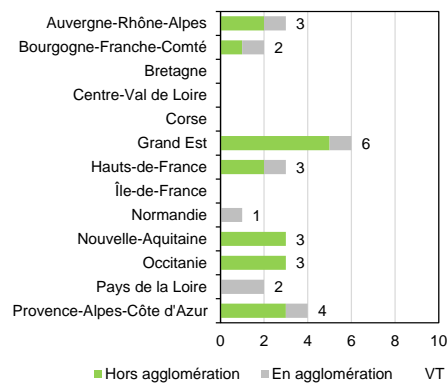
En 2022, 473 accidents ont impliqué une voiturette (ou voiture sans permis), 30 personnes sont décédées, dont 27 usagers de voiturette. Parmi ces usagers de voiturette tués, 11 le sont dans des accidents sans tiers.

Les trois quarts des usagers de voiturette sont décédés sur les routes hors agglomération.

3 adolescents âgés entre 14 et 17 ans ont été tués en voiturette.



Nombre de tués en voiturette selon le milieu routier par région en 2022



La mortalité en voiturette est répartie sur 9 régions, dont un quart des tués dans la région Grand Est.

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

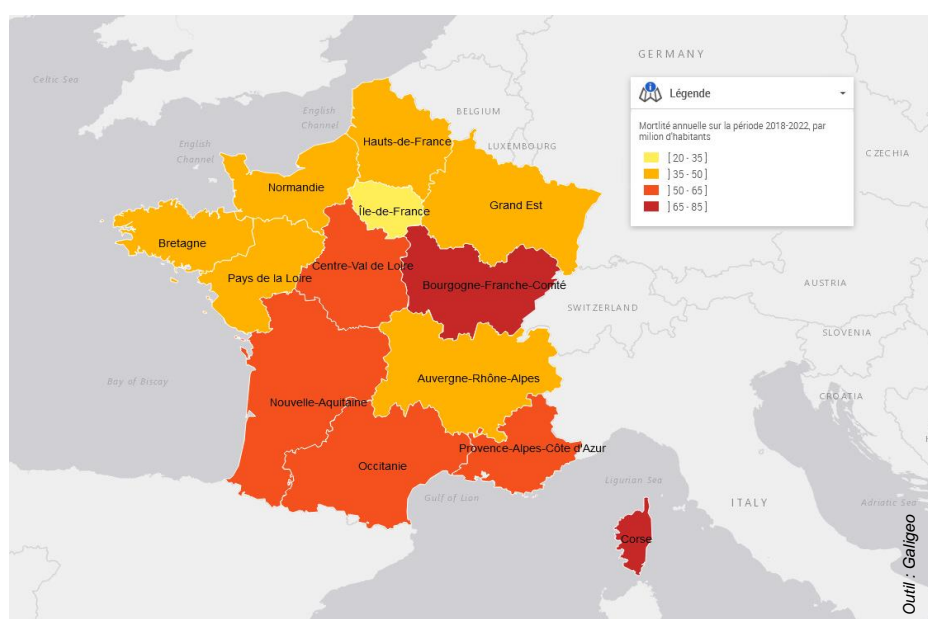
I.4. Tendances 2022 selon les territoires

Pour plus de détail les documents « les indicateurs régionaux de sécurité routière », « les indicateurs départementaux de sécurité routière » et « les indicateurs locaux de sécurité routière » accompagnent cette publication.

I.4.a. Indicateurs régionaux

Entre 2018 et 2022, en France métropolitaine, on compte 46 tués pour 1 million d'habitants. En dehors de la région Île-de-France qui compte 23 tués pour un million d'habitants, 6 régions ont un nombre de tués rapportés à la population équivalent à la moyenne métropolitaine (entre 41 et 50 tués/Mhab.).

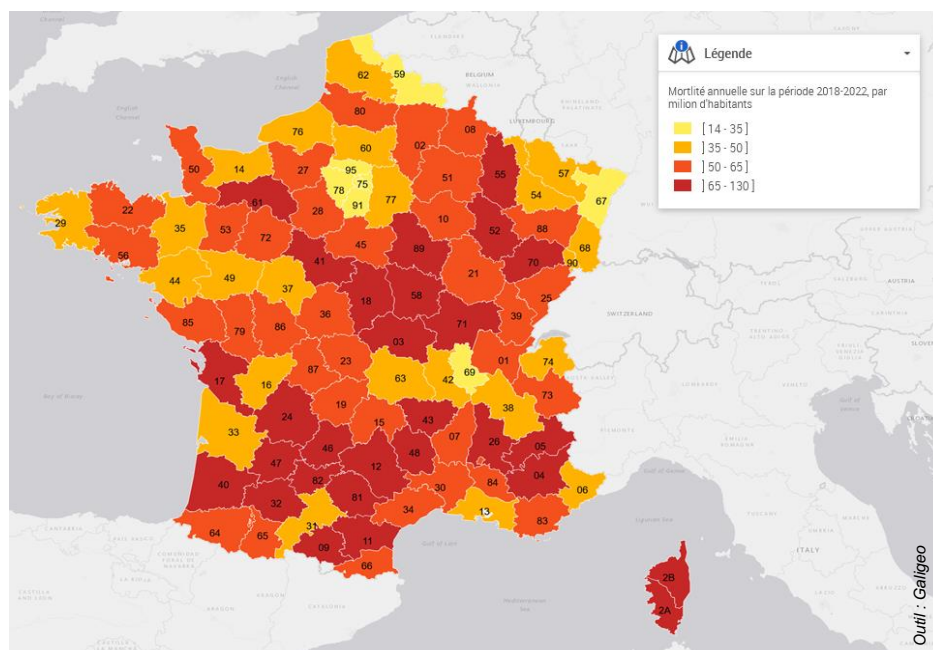
Les régions de Bourgogne-Franche-Comté et de Corse ont le ratio de tués le plus élevé (avec respectivement 70 et 82 tués/Mhab.).



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine
Insee - Population 2022 estimée au 1er janvier

I.4.b. Indicateurs départementaux

64 départements métropolitains ont un ratio de tués par million d'habitants supérieur à 50 tués pour un million d'habitants, parmi ceux-là 28 ont un ratio supérieur à 65 tués pour un million d'habitants.

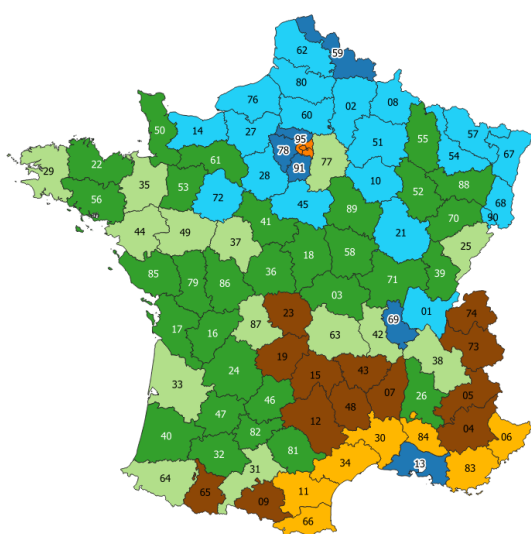


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine
Insee - Population 2022 estimée au 1er janvier

En mettant cette carte en parallèle des indicateurs locaux de sécurité routière, les 28 départements au plus fort ratio, sont des départements identifiés « de montagne » ou « ruraux peu denses ».

I.4.c. Indicateurs locaux de sécurité routière

Typologie des départements en France métropolitaine



- 1 : Départements de montagne
- 2 : Départements ruraux à faible densité de population
- 3 : Départements méditerranéens
- 4 : Départements monopolarisés
- 5 : Départements multipolarisés
- 6 : Départements à très forte densité de population
- 7 : Paris et la petite couronne

Famille ILSR	Personnes tués/Mhab. 2018-2022
1-De montagne	65
2-Ruraux peu denses	69
3-Méditerranéens	59
4-Monopolarisés	44
5-Multipolarisés	47
6-A très forte densité	32
7-Paris et Petite Couronne	17
France métropolitaine	46

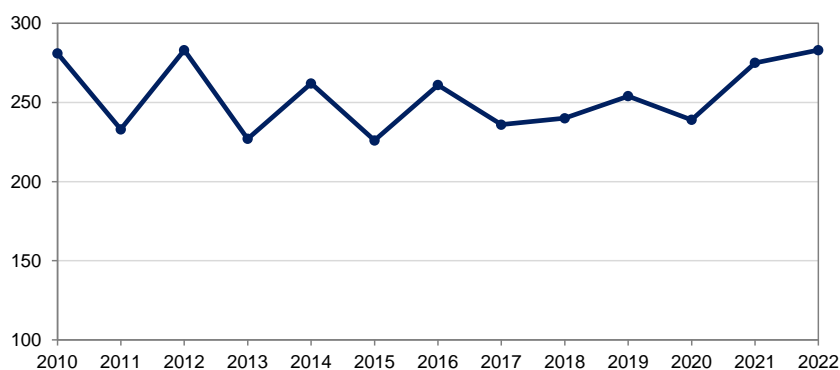
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine
Insee - Population 2022 estimée au 1er janvier

II. Bilan de l'accidentalité outre-mer

Dans ce chapitre, les résultats concernant les accidents corporels, les tués, et les blessés correspondent aux données telles qu'enregistrées par les forces de l'ordre dans le fichier BAAC.

La méthodologie d'estimation des blessés ONISR-Université Gustave Eiffel (Registre du Rhône) n'est pas appliquée actuellement à l'outre-mer.

Evolution de la mortalité routière annuelle outre-mer



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, dans les DOM, COM et NC

283 personnes sont décédées sur les routes des territoires outre-mer en 2022, 172 dans les départements d'outre-mer et 111 dans les collectivités d'outre-mer ou en Nouvelle-Calédonie. C'est une hausse de + 11 % (soit 29 tués de plus) par rapport à 2019 (année de référence).

	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
2010	2 853	281	3 706
2019	2 824	254	3 675
2021	2 978	275	3 769
2022	2 922	283	3 811
Ecart 2022-2019	+98	+29	+136
Evolution 2022-2019	+3,5%	+11,4%	+3,7%
Evolution 2022-2010	+2,4%	+0,7%	+2,8%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, dans les DOM, COM et NC

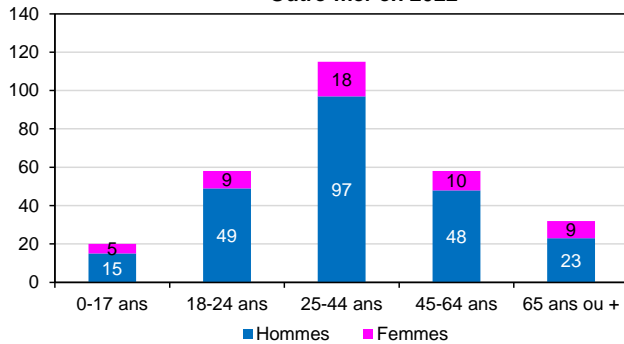
La mortalité en **deux-roues motorisé** augmente en 2022 avec 99 usagers tués, soit un peu plus du tiers de la mortalité routière outre-mer. Le **non-port du casque** concerne un décès sur cinq en deux-roues motorisé.

La mortalité **automobiliste** représente plus du tiers de la mortalité routière outre-mer avec 101 décès. La **ceinture de sécurité** est un enjeu majeur dans les territoires d'outre-mer, où trois personnes décédées sur cinq en véhicule de tourisme, utilitaire ou poids lourd, ne portaient pas la ceinture.

La mortalité **piétonne**, avec 49 piétons tués, baisse en 2022 par rapport à 2019.

La mortalité routière des **jeunes de 18-24 ans** est en augmentation : 58 tués en 2022 contre 49 tués en 2019.

Répartition des tués par tranche d'âges et sexe, Outre-mer en 2022



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, dans les DOM, COM et NC

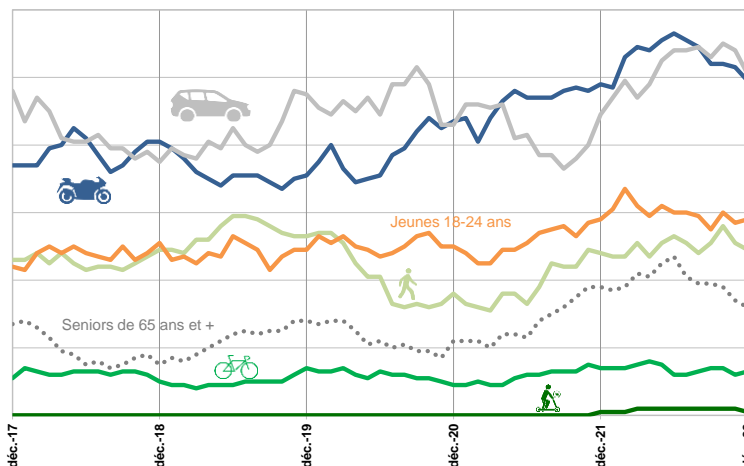
La mortalité des **25-44 ans** est en hausse de + 34 % entre 2019 et 2022 : 115 tués en 2022 contre 86 tués en 2019 (soit 29 tués de plus).

La mortalité des **45-64 ans** est en baisse : 58 tués en 2022 soit 10 tués de moins qu'en 2019.

La mortalité des **seniors de 65 ans et plus** est plus élevée qu'en 2019 mais inférieure à 2021 : 32 tués en 2022 (soit 4 de plus qu'en 2019 et 6 de moins qu'en 2021). Les seniors restent toujours beaucoup moins représentés qu'en France métropolitaine.

En 2022, outre-mer, 82 % des tués sont des hommes, dans les DOM ce taux est de 83 %.

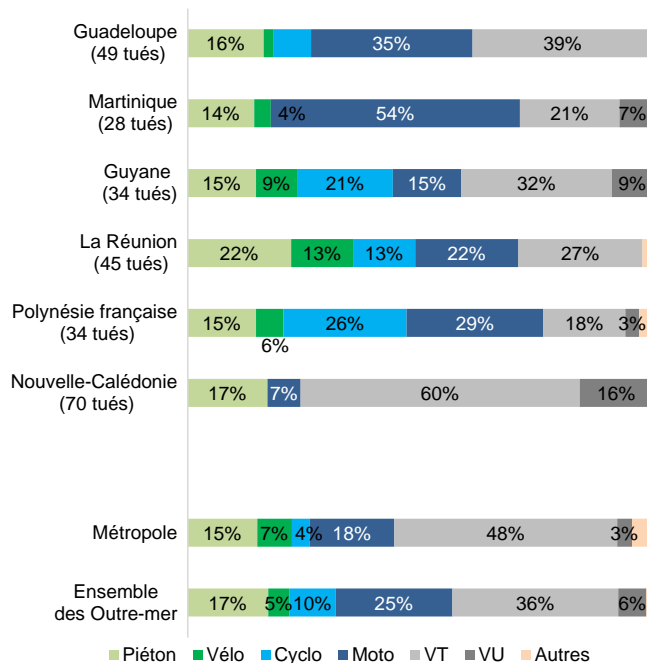
Évolution de la mortalité routière cumulée sur 12 mois selon les usagers



Nombre de personnes tuées cumulé sur 12 mois établi en	
Décembre 2022	
% par rapport à l'année 2019	
VL	101 ; +6%
2 RM	99 ; +39%
Jeunes 18-24 ans	58 ; +18%
Piétons	49 ; -8%
Seniors 65 ans et plus	32 ; +14%
Cyclistes	13 ; ns
Usagers d'EDPm	1 ; ns

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, dans les DOM, COM et NC

Répartition de la mortalité routière par territoire d'outre-mer selon le mode de déplacement



Les modes de déplacement sont spécifiques à chaque territoire, ce qui se traduit par une structure de la mortalité routière très différente selon les territoires. En particulier, la part des deux-roues motorisés est très variable, ainsi que la répartition entre cyclomoteur et motocyclette.

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, dans les DOM, COM et NC

II.1. Dans les départements d'outre-mer

La mortalité routière est en hausse dans les départements d'outre-mer. Elle passe ainsi de 162 tués en 2019 à 172 tués en 2022.

	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
2010	2 098	181	2 720
2019	2 273	162	2 953
2021	2 503	183	3 150
2022	2 448	172	3 208
Ecart 2022-2019	+175	+10	+255
Evolution 2022-2019	+7,7%	+6,2%	+8,6%
Evolution 2022-2010	+16,7%	+6,2%	+8,6%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, dans les départements d'outre-mer

Les évolutions de la mortalité selon les âges sont ténues, cependant entre 2019 et 2022, on observe une légère baisse de la mortalité chez les enfants de moins de 14 ans et les 45-64 ans, compensée par un renforcement chez les catégories actives de 25-44 ans, les adolescents de 14-17 ans et les séniors. Ceci est confirmé par les tendances sur les blessés enregistrés par les forces de l'ordre dans le fichier BAAC : le nombre de blessés baisse moins entre 25 et 64 ans et augmente même entre 55 et 64 ans.

	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans ou +	Total
2010	6	17	53	41	20	20	11	8	5	181
2019	8	4	32	32	22	23	19	10	12	162
2021	4	11	36	42	28	16	16	17	13	183
2022	6	4	37	37	25	21	19	11	12	172
Ecart 2022-2019	-2	+0	+5	+5	+3	-2	+0	+1	+0	+10
Evolution 2022-2019	-25,0%	+0,0%	+15,6%	+15,6%	+13,6%	-8,7%	+0,0%	+10,0%	+0,0%	+6,2%
Evolution 2022-2010	+0,0%	-76,5%	-30,2%	-9,8%	+25,0%	+5,0%	+72,7%	+37,5%	+140,0%	-5,0%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, dans les départements d'outre-mer

Avec 69 tués, la mortalité en deux-roues motorisés, cyclomoteurs ou motocyclettes, est supérieure à celle de 2019. Elle représente 40 % des tués de 2022.

	Marche	EDP-m	Vélo	2RM	VT	Autre	Total
2010	29		6	82	50	14	181
2019	43	0	9	50	51	9	162
2021	37	1	10	72	54	9	183
2022	32	0	11	69	53	7	172
Ecart 2022-2019	-11	+0	+2	+19	+2	-2	+10
Evolution 2022-2019	-25,6%	-	+22,2%	+38,0%	+3,9%	-22,2%	+6,2%
Evolution 2022-2010	+10,3%	-	+83,3%	-15,9%	+6,0%	-50,0%	-5,0%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, dans les départements d'outre-mer

II.2. Dans les collectivités d'outre-mer

La mortalité dans les collectivités d'outre-mer et en Nouvelle-Calédonie est de 111 tués en 2022. Elle est en hausse par rapport à 2019.

	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
2010	755	100	986
2019	551	92	722
2021	475	92	619
2022	474	111	603
Ecart 2022-2019	-77	+19	-119
Evolution 2022-2019	-14,0%	+20,7%	-16,5%
Evolution 2022-2010	-37,2%	+20,7%	-16,5%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, dans les collectivités d'outre-mer et Nouvelle-Calédonie

Entre 2019 et 2022, l'augmentation de la mortalité est portée principalement par celle des 25-34 (13 tués de plus) et des 35-44 ans (8 tués de plus).

	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans ou +	Total
2010	7	6	25	29	12	9	9	2	1	100
2019	5	6	17	20	12	15	11	4	2	92
2021	7	4	22	24	10	12	5	4	4	92
2022	6	4	21	33	20	13	5	6	3	111
Ecart 2022-2019	+1	-2	+4	+13	+8	-2	-6	+2	+1	+19
Evolution 2022-2019	+20,0%	-33,3%	+23,5%	+65,0%	+66,7%	-13,3%	-54,5%	+50,0%	+50,0%	+20,7%
Evolution 2022-2010	-14,3%	-33,3%	-16,0%	+13,8%	+66,7%	+44,4%	-44,4%	+200,0%	+200,0%	+11,0%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, dans les collectivités d'outre-mer et Nouvelle-Calédonie

Entre 2019 et 2022, la hausse de la mortalité routière concernent principalement les deux-roues motorisés (9 tués de plus) et les piétons (7 tués de plus).

	Marche	EDP-m	Vélo	2RM	VT	Autre	Total
2010	8		4	24	55	9	100
2019	10		5	21	44	12	92
2021	11	0	4	26	35	16	92
2022	17	1	2	30	48	13	111
Ecart 2022-2019	+7	+1	-3	+9	+4	+1	+19
Evolution 2022-2019	+70,0%	-	-60,0%	+42,9%	+9,1%	+8,3%	+20,7%
Evolution 2022-2010	+112,5%	-	-50,0%	+25,0%	-12,7%	+44,4%	+11,0%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, dans les collectivités d'outre-mer et Nouvelle-Calédonie

III. Glossaire

Accident corporel : accident avec au moins une personne blessée ou tuée.

Accident mortel : accident avec au moins une personne tuée.

Autre véhicule : contient tous les véhicules différents des EDPm, des vélos, des 2RM et des VT.

Blessé BAAC : blessé enregistré par les forces de l'ordre.

Blessé toute gravité estimé : personne dont au moins une lésion corporelle est qualifiée comme une blessure de gravité maximale selon l'échelle « Maximum Abbreviated Injury Scale » (dite MAIS 1+), il s'agit des blessés dont les blessures sont mineures ou modérées ou graves.

Blessé grave (estimation): personne dont au moins une lésion corporelle est qualifiée comme supérieure ou égale à 3 selon l'échelle « Maximum Abbreviated Injury Scale » (dite MAIS 3+).

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

Deux-roues motorisé (2RM) : cyclomoteur ou motocyclette, y compris à 3 roues, y compris les scooters.

Engin de déplacement personnel motorisé (EDPm) : trottinette électrique, gyropode, segway, draisienne électrique, etc...

Engin de déplacement personnel sans moteur (EDPsm) : roller, planche à roulette, trottinette, etc. Il se déplace comme un piéton et est comptabilisé parmi les piétons.

Motocyclette : deux-roues motorisé de plus de 50 cm³, y compris les scooters.

Piéton : usager se déplaçant à pied ou en EDPsm ; inclut les usagers sortis de leur véhicule.

Poids lourd (PL) : véhicule automobile destiné au transport des charges lourdes ou volumineuses de PTAC supérieur à 3,5 t.

Scooter : motorcycle immatriculé à 2 roues de petit diamètre, caréné, à cadre ouvert et plancher plat.

Transport en commun (TC) : autobus ou autocar ; véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes ayant au moins quatre roues et comportant, outre le conducteur, plus de huit places assises.

Tué à 30 jours : personne décédée lors de l'accident ou dans les 30 jours suivant l'accident.

Vélo : bicyclette y compris vélo à assistance électrique.

Vélo à assistance électrique (VAE) : vélo équipé d'un moteur et d'une batterie rechargeable. Le moteur se déclenche automatiquement quand l'utilisateur pédale, et s'arrête lorsqu'il s'arrête de pédaler ou au-delà de 25 km/h. Un vélo électrique sans pédalage est considéré comme un cyclomoteur.

Voiturette : voiture légère de faible encombrement et d'une cylindrée de 50 cm³ au maximum et dont la vitesse n'excède pas 45 km/h.

Véhicule de tourisme (VT) : véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes ayant au moins quatre roues et ne comportant pas, outre le conducteur, plus de 8 places assises.

Véhicule utilitaire (VU) : voiture utilitaire ou camionnette destinée au transport de marchandises de Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) inférieur à 3,5 t.

IV. Annexes

IV.1. Méthodologie

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. Par ailleurs, le niveau de détail de la définition du blessé relevé par les forces de l'ordre ne fait pas référence à la gravité des blessures. Pour les statistiques à renseigner pour l'UE, il manque la gravité des blessures, selon la définition médicale M.AIS1-2¹ et M.AIS3+².

L'Université Gustave Eiffel (UGE), en comparant les données du Registre du Rhône et les BAAC, réalise une estimation au niveau national du nombre de blessés afin de donner l'ordre de grandeur de la morbidité routière³. Cependant, du fait de la complexité de la méthode et du décalage temporel dans la saisie des données du Registre, l'estimation ne permet pas de suivre en temps réel les évolutions en termes de nombre de blessés. Une méthode simplifiée basée sur les écarts entre les résultats des estimations de l'UGE et les fichiers BAAC a été construite par l'ONISR afin de produire des estimations provisoires concernant les blessés sur les années récentes, en attendant l'estimation plus précise de l'UGE.

Le sous-enregistrement des blessés diffère fortement selon le type de l'accident, le milieu routier et les forces de l'ordre : police nationale (PN) ou gendarmerie nationale (GN). Il est par exemple très élevé pour les accidents de cyclistes hors agglomération sans autre tiers impliqué et assez faible pour les accidents graves impliquant deux véhicules motorisés en milieu urbain.

Du fait de la coexistence des deux sources de données dans le département du Rhône (BAAC et Registre) et grâce à une méthode de capture-recapture, l'UGE peut faire une estimation nationale du nombre de blessés. La dernière estimation s'arrête provisoirement à 2016. En comparant les résultats sur 2012-2016 déclinés selon les modes de déplacement, gravité, force de l'ordre et âge de l'usager avec les résultats des BAAC sur la même période, on obtient des ratios entre les blessés BAAC et l'estimation de l'UGE des MAIS1-2 et MAIS3+.

A l'aide de ces ratios calculés sur 2012-2016, on peut multiplier les nombres de blessés BAAC pour chaque année de 2017 à 2021 et obtenir une estimation des blessés déclinée selon le mode, l'âge, la gravité et les forces de l'ordre. Pour les EDPm, peu utilisés avant 2018, l'UGE a identifié sur 2019 des niveaux de sous-enregistrement comparables aux vélos.

En dernière étape, on redistribue les blessés estimés selon le genre grâce à la répartition de l'estimation Registre, et selon le milieu sur la base des répartitions observées dans les BAAC.

<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etudes-et-recherches/victimes/blessures/methode-de-redressement-du-nombre-de-blesses-de-la-route>

¹ M.AIS1-2 : Maximum Abbreviated Injury Score 1 ou 2 ; blessures mineures ou modérées ; « blessé léger »

² M.AIS3+ : Maximum Abbreviated Injury Score 3 ou plus ; « blessé grave »

³ https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-l-insecurite-routiere?field_theme_target_id=638

IV.2. Tableaux synthétiques sur les blessés estimés

	BAAC			Estimations blessés		
	A	T	B	MAIS 1-2	MAIS 3+	MAIS 1+
2017	58 613	3 448	73 384	228 672	16 887	245 559
2018	55 766	3 248	69 887	218 041	16 104	234 145
2019	56 016	3 244	70 490	222 797	16 248	239 045
2020	45 121	2 541	55 835	184 084	13 337	197 422
2021	53 540	2 944	67 057	224 042	15 944	239 986
2022	52 380	3 267	65 430	220 878	15 956	236 834

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône)

	Blessés MAIS 1-2 estimés						Total
	Marche	EDPm	Vélo	2RM	VT	Autres	
2017e	19 001		33 546	59 757	110 151	6 218	228 672
2018e	17 655	459	34 157	57 533	101 268	6 968	218 041
2019e	17 705	4 261	35 411	56 231	102 190	6 999	222 797
2020e	12 842	5 785	35 986	45 336	78 672	5 463	184 084
2021e	15 184	10 843	41 439	54 154	96 236	6 186	224 042
2022e	15 059	15 281	39 886	50 056	93 895	6 701	220 878

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône)

	Blessés MAIS 3+ estimés						Total
	Marche	EDPm	Vélo	2RM	VT	Autres	
2017e	2 446		2 259	6 131	5 511	539	16 887
2018e	2 253	20	2 302	5 844	5 120	565	16 104
2019e	2 315	158	2 314	5 742	5 173	547	16 248
2020e	1 720	211	2 314	4 751	3 898	443	13 337
2021e	1 967	413	2 709	5 653	4 670	531	15 944
2022e	1 996	604	2 628	5 346	4 807	576	15 956

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône)

	Blessés MAIS 1-2 estimés									Total
	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans ou +	
2017e	15 368	20 839	49 547	46 273	31 700	28 469	18 570	10 199	7 707	228 672
2018e	14 045	19 655	47 209	44 160	30 347	27 266	18 275	9 999	7 084	218 041
2019e	14 173	19 883	49 639	45 428	30 334	27 503	18 402	10 078	7 358	222 797
2020e	11 527	16 614	41 294	38 364	25 223	22 150	15 486	7 931	5 496	184 084
2021e	14 738	21 736	52 753	46 110	29 698	25 984	17 230	9 455	6 337	224 042
2022e	14 492	21 121	50 274	44 943	29 359	25 870	18 444	9 567	6 809	220 878

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône)

	Blessés MAIS 3+ estimés									Total
	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans ou +	
2017e	886	1 622	2 842	2 689	2 121	2 241	1 800	1 362	1 323	16 887
2018e	792	1 506	2 717	2 596	1 990	2 142	1 794	1 351	1 215	16 104
2019e	788	1 501	2 806	2 615	1 959	2 163	1 791	1 367	1 259	16 248
2020e	624	1 235	2 315	2 206	1 622	1 734	1 540	1 104	959	13 337
2021e	810	1 637	2 889	2 580	1 925	1 991	1 704	1 332	1 076	15 944
2022e	794	1 581	2 739	2 546	1 909	2 015	1 857	1 353	1 162	15 956

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône)

Blessés MAIS 1-2 estimés																					
Marche			EDPm			Vélo			2RM			VT			Autre			Total			
A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	
2017e	76	895	18 030				6 993	26 553	4 059	15 501	40 196	17 379	50 966	41 806	1 110	2 675	2 433	22 624	77 030	129 018	
2018e	68	749	16 839		17	442	7 062	27 095	4 176	14 154	39 203	16 330	45 959	38 980	1 494	2 649	2 825	22 068	70 589	125 384	
2019e	92	736	16 877		72	4 189	6 753	28 658	4 091	13 779	38 362	17 677	46 015	38 498	1 320	2 532	3 146	23 180	69 887	129 730	
2020e	52	540	12 249		134	5 651	7 096	28 891	3 085	12 000	30 251	12 959	35 282	30 431	934	2 226	2 303	17 030	57 278	109 776	
2021e	63	711	14 410		288	10 555	8 429	33 009	3 799	14 508	35 847	16 324	42 851	37 062	1 077	2 602	2 507	21 262	69 390	133 390	
2022e	94	677	14 287		711	14 570	7 847	32 039	3 616	14 279	32 162	15 447	44 025	34 423	1 214	2 843	2 644	20 372	70 381	130 125	

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône)

Blessés MAIS 3+ estimés																					
Marche			EDPm			Vélo			2RM			VT			Autre			Total			
A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	
2017e	99	316	2 031				1 001	1 257	333	2 832	2 966	625	3 763	1 124	86	326	127	1 143	8 238	7 506	
2018e	86	300	1 867		1	19	950	1 352	373	2 734	2 737	563	3 459	1 098	124	321	120	1 146	7 766	7 193	
2019e	118	275	1 922		11	147	897	1 417	304	2 600	2 838	614	3 455	1 103	108	308	131	1 144	7 545	7 558	
2020e	67	231	1 421		32	179	962	1 352	279	2 197	2 275	434	2 588	876	77	243	123	857	6 254	6 226	
2021e	82	228	1 657		23	390	1 163	1 546	356	2 760	2 538	552	3 020	1 098	90	323	119	1 080	7 516	7 348	
2022e	125	290	1 581		118	485	1 078	1 549	256	2 683	2 407	596	3 125	1 086	102	360	114	1 079	7 655	7 222	

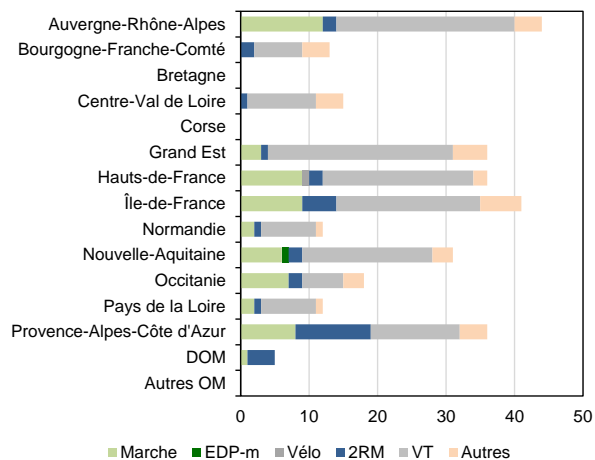
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône)

IV.3. Mortalité selon le mode de déplacement et le milieu routier par région



Mortalité sur autoroute selon les régions de en 2022

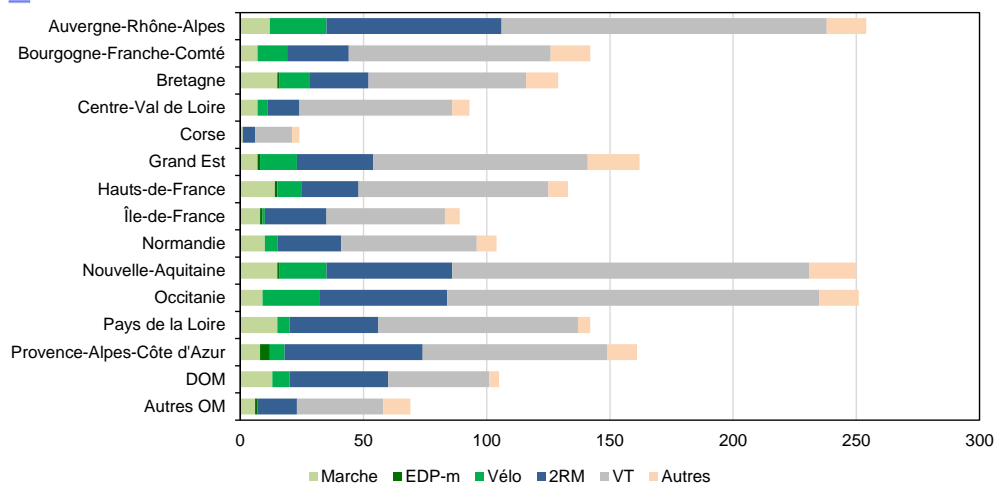


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, DOM, COM et NC



Mortalité sur le réseau routier hors agglomération selon les régions en 2022

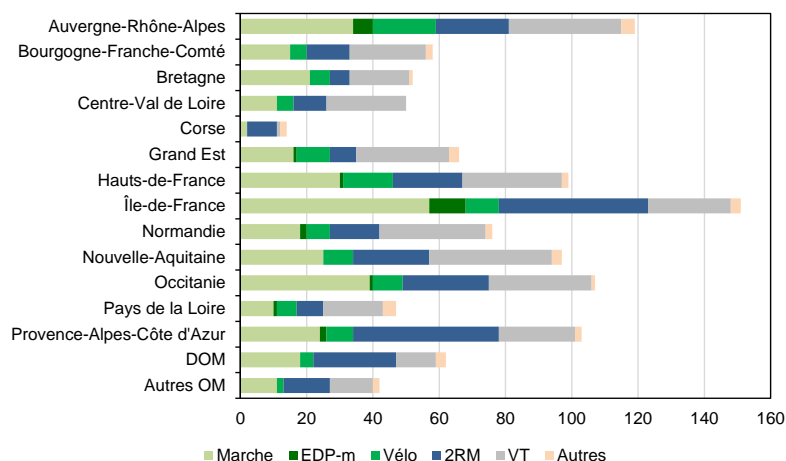


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, DOM, COM et NC



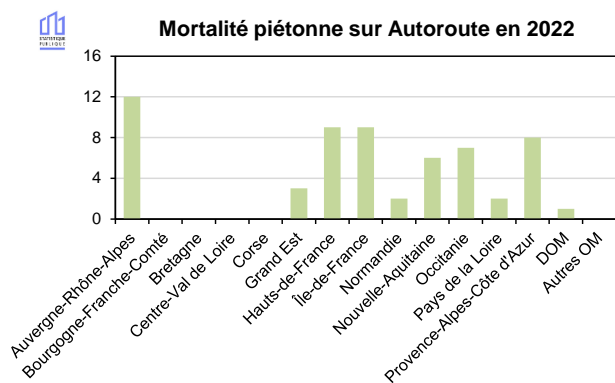
Mortalité sur le réseau routier en agglomération selon les régions en 2022



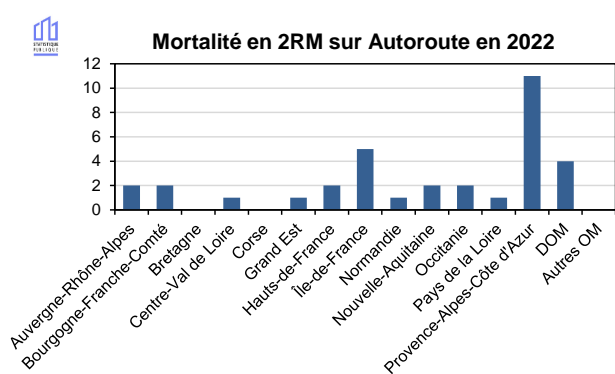
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, DOM, COM et NC

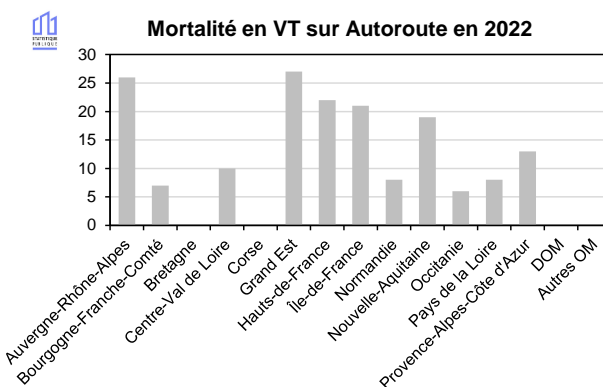
IV.3.a. Mortalité sur autoroute



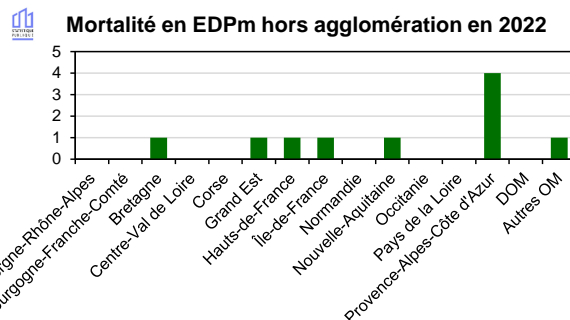
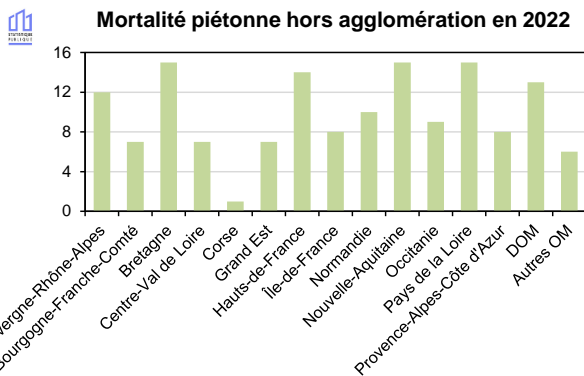
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, DOM, COM et NC



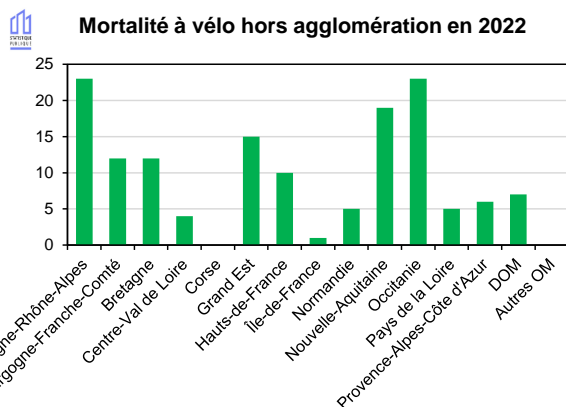
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, DOM, COM et NC



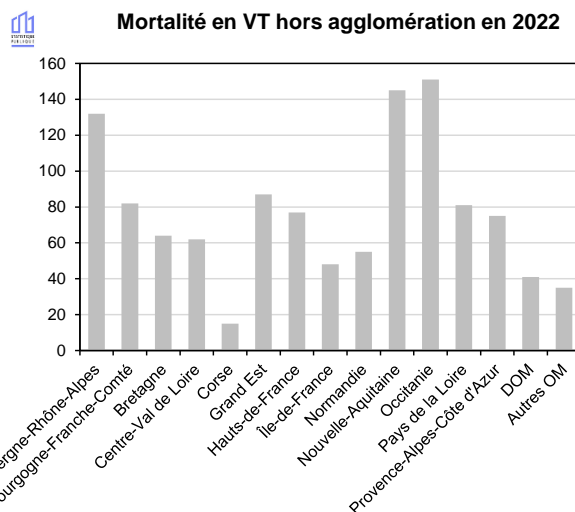
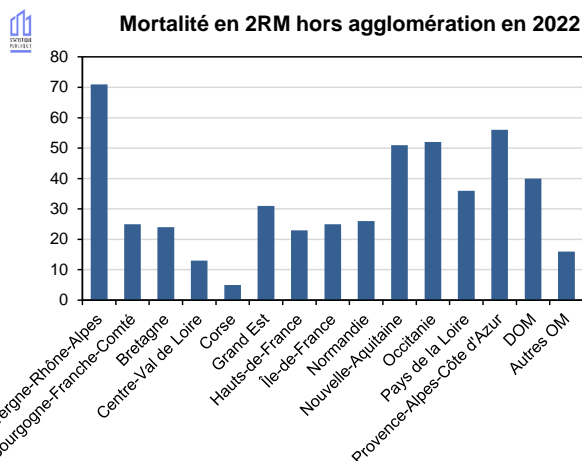
IV.3.b. Mortalité hors agglomération



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, DOM, COM et NC



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, DOM, COM et NC

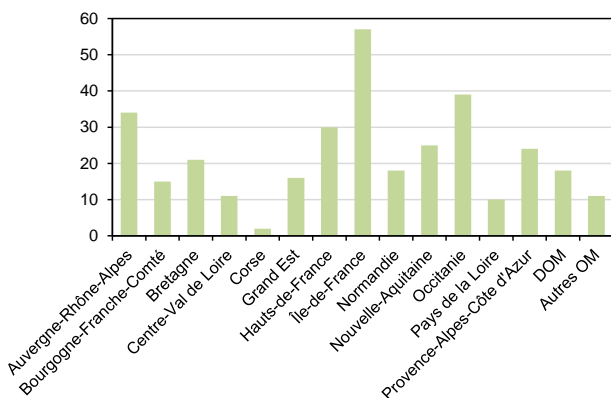


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, DOM, COM et NC

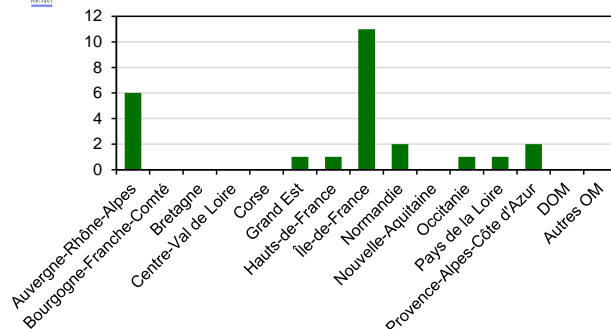
IV.3.c. Mortalité en agglomération



Mortalité piétonne en agglomération en 2022



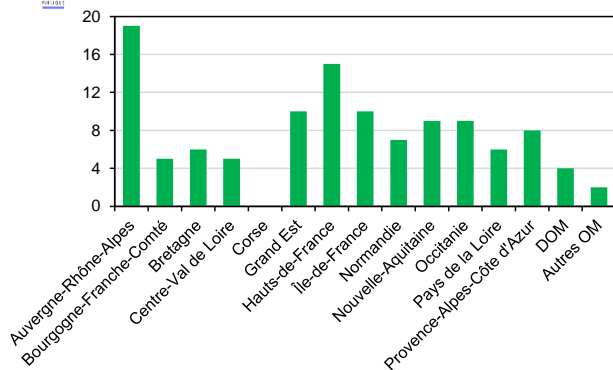
Mortalité en EDPm en agglomération en 2022



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, DOM, COM et NC



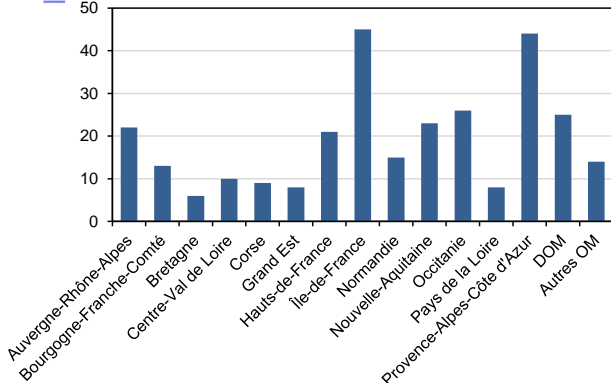
Mortalité à vélo en agglomération en 2022



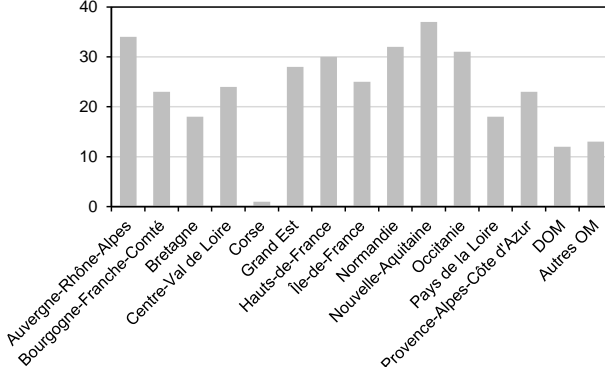
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, DOM, COM et NC



Mortalité en 2RM en agglomération en 2022



Mortalité en VT en agglomération en 2022



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, DOM, COM et NC

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), interministériel depuis 1993 et placé auprès de la Déléguée interministérielle à la sécurité routière, assure au titre de ses missions statistiques la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion au plan national ou international des données statistiques françaises se rapportant à la sécurité routière. Par ailleurs, l'ONISR pilote le programme d'études et recherches financé par la Délégation à la sécurité routière : il oriente ainsi la recherche et assure le suivi des études d'accidentologie routière ainsi que l'évaluation des mesures de sécurité routière prises ou envisagées. Il veille à la valorisation des résultats.

La présente édition, les méthodes de travail de l'observatoire, certains rapports d'études et recherches mentionnées, ainsi que des tableaux extraits du fichier national notamment relatifs aux indicateurs labellisés par l'Autorité de la Statistique Publique, peuvent être consultés et téléchargés en ligne sur les pages web de l'observatoire :

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



GOVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**