

3 942 accidents corporels de la circulation routière ont été enregistrés en avril 2023 par les forces de l'ordre, soit 4% de moins qu'en 2022.

Il est estimé que 219 personnes sont décédées en avril 2023 sur les routes de France métropolitaine, pour 253 en avril 2022, soit une baisse de 13%. On note en particulier une baisse du nombre de tués cyclistes (-10 tués), de tués piétons (-7 tués) et de tués 2RM (-9 tués). Le nombre de tués automobilistes est stable.

1 204 personnes ont été blessées gravement, soit -1 % par rapport au mois d'avril 2022 (d'après la méthode d'estimation élaborée par l'ONISR sur la base des travaux de l'Université Gustave Eiffel). La baisse du nombre de blessés graves en avril concerne principalement les 2RM et les cyclistes tandis que le nombre d'automobilistes blessés graves est en hausse.

La tendance ces 3 derniers mois (février-mars-avril) est en baisse par rapport aux mêmes mois il y a un an : le nombre de tués est inférieur de -9% et le nombre de blessés graves est inférieur de -6%.



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 2021, quasi-définitives 2022), estimations ONISR-UGE pour les blessés graves, estimation 2023 d'après les données arrêtées au 09/05/2023

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

	Avril*		ces 3 derniers mois**		ces 12 derniers mois***	
	Nombre	Variation	Nombre	Variation	Nombre	Variation
Tués	219	-13%	631	-9%	3 165	+0%
Blessés graves	1 204	-1%	3 226	-6%	15 719	-4%

* Avril 2023 par rapport à avril 2022

** Cumul 3 mois de février 2023 à avril 2023 par rapport au cumul 3 mois de février 2022 à avril 2022

*** Cumul 12 mois de mai 2022 à avril 2023 par rapport au cumul 12 mois de mai 2021 à avril 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 2021, quasi-définitives 2022), estimations ONISR-UGE pour les blessés graves, estimation 2023 d'après les données arrêtées au 09/05/2023

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.

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 1 527 tués contre 1 622 pour toute l'année 2019.

La mortalité **piétonne**, qui avait baissé depuis mars 2020, est quasiment similaire au niveau d'avant pandémie : on estime que 462 piétons seraient décédés ces 12 derniers mois contre 483 sur toute l'année 2019.

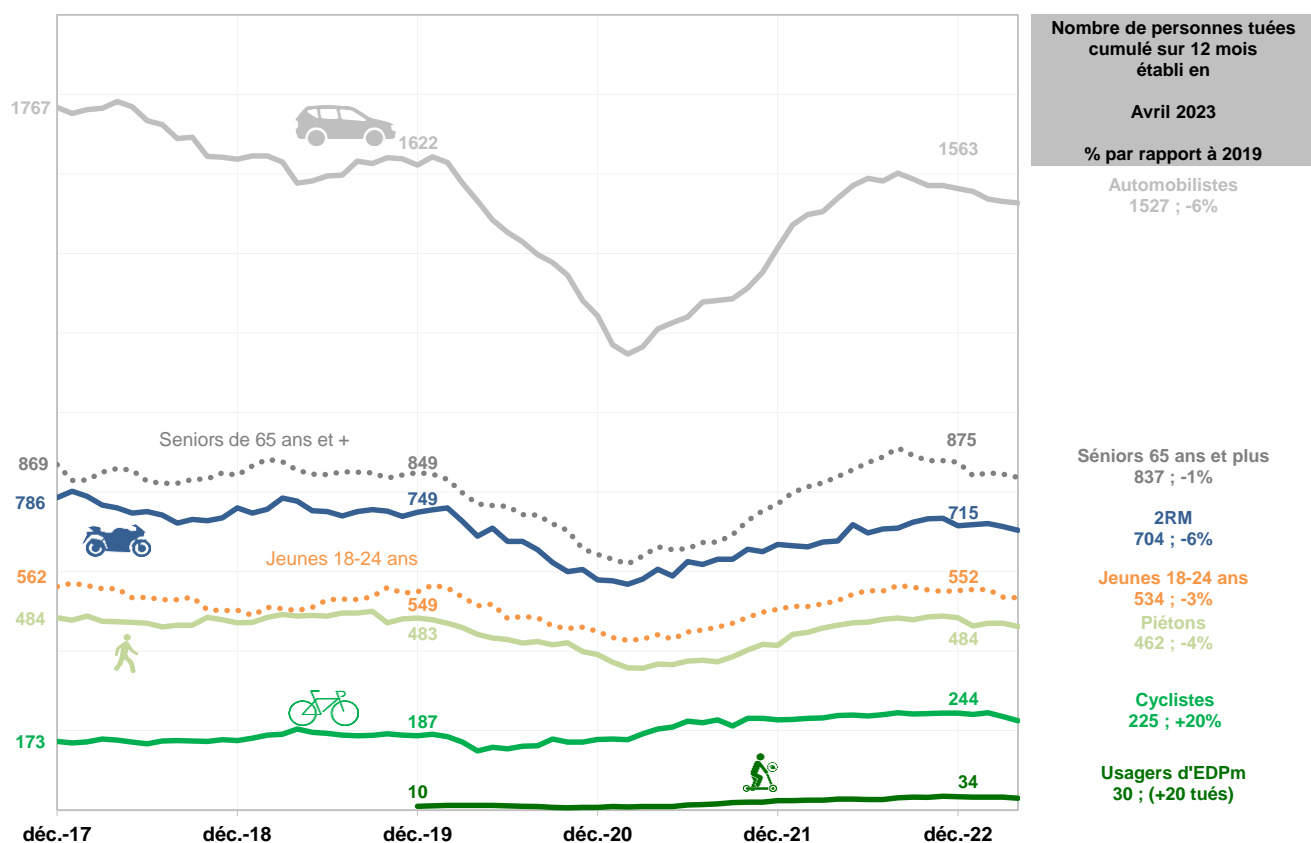
La mortalité des usagers de **deux-roues motorisés** sur ces 12 derniers mois est encore inférieure à celle de l'année 2019 avec 704 tués ces 12 derniers mois contre 749 tués en 2019.

La mortalité des **jeunes adultes de 18-24 ans**, au risque élevé d'accident grave de la route, est inférieure, ces 12 derniers mois, à celle enregistrée en 2019, avec 534 tués contre 549 tués sur l'année 2019.

La mortalité des personnes âgées de **65 ans ou plus** s'établit à 837 personnes tuées ces 12 derniers mois, en retrait par rapport au bilan de 849 tués enregistrés sur l'année 2019.

La mortalité **à vélo** sur les 12 derniers mois est largement supérieure à celle de l'année 2019 : 225 cyclistes sont décédés ces 12 derniers mois, soit +20% par rapport à 2019. En effet, les Français montrent un engouement pour l'utilisation de modes de déplacements individuels sur les petits trajets en ville, mais aussi pratiquent les loisirs à vélo en milieu rural.

La mortalité en **EDPm** a augmenté fortement ces 12 derniers mois. 30 personnes sont décédées depuis un an.



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 2021, quasi-définitives 2022), estimation 2023 d'après les données arrêtées au 09/05/2023

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.

Les **deux-roues motorisés** représentent plus d'un tiers des blessés graves ; sur ces 12 derniers mois, ce seraient 5 200 blessés graves, contre 5 700 pour toute l'année 2019.

Les **automobilistes** représentent un peu moins d'un tiers des blessés graves ; sur ces 12 derniers mois ce seraient 4 800 blessés graves, contre 5 200 pour toute l'année 2019.

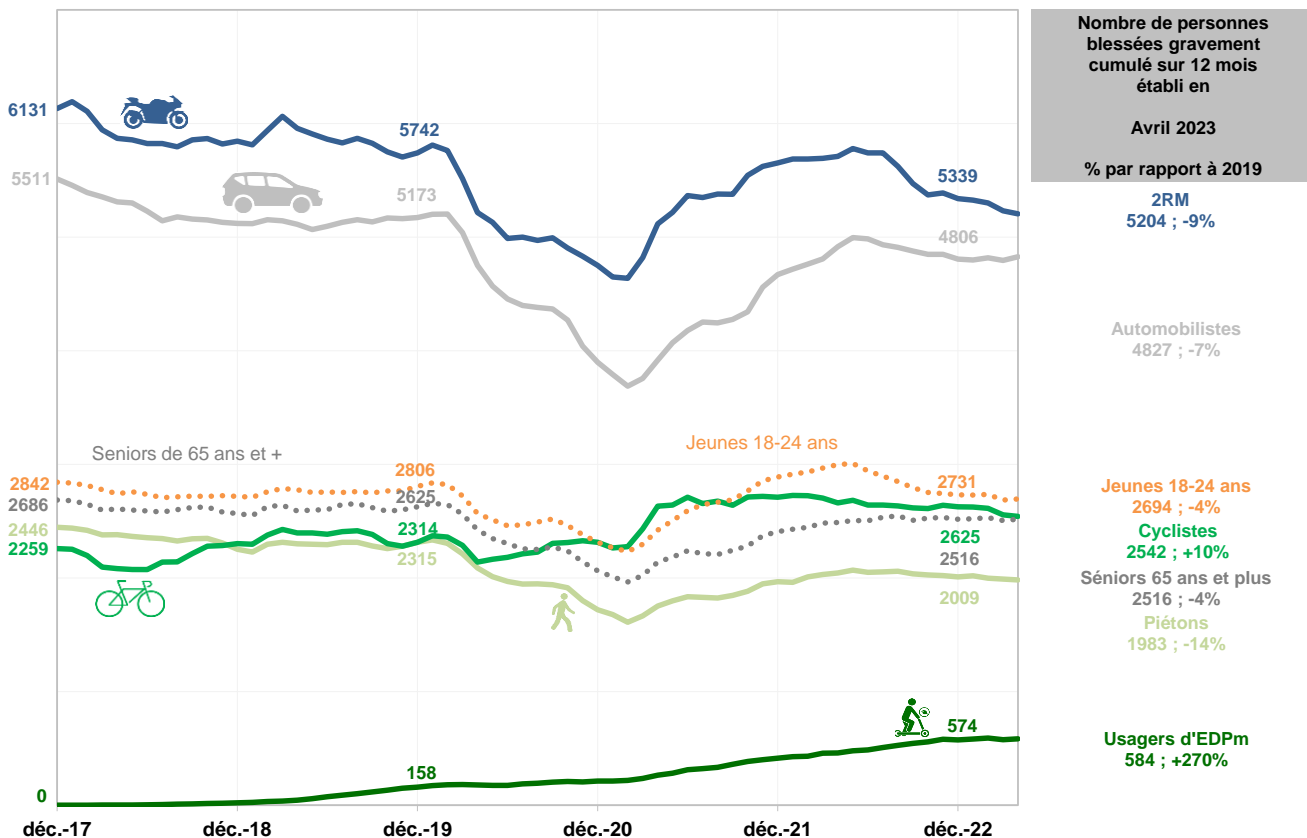
Le nombre de blessés graves âgés de **18-24 ans**, au risque élevé d'accident grave de la route, baisse pour ces 12 derniers mois, avec 2 700 blessés graves contre 2 800 sur l'année 2019.

Le nombre de blessés graves âgés de **65 ans ou plus** s'établirait à 2 500 blessés graves ces 12 derniers mois, contre 2 600 sur l'année 2019.

Le nombre de blessés graves à **vélo** sur les 12 derniers mois est largement supérieur à celui de l'année 2019 : 2 500 cyclistes seraient gravement blessés ces 12 derniers mois, soit +10 % par rapport à 2019. En effet, les Français montrent un engouement pour l'utilisation de modes de déplacements individuels sur les petits trajets en ville, mais aussi pratiquent les loisirs à vélo en milieu rural.

Le nombre de **piétons** blessés graves est stable depuis un an et reste inférieur à celui de 2019 : on estime que 2 000 piétons auraient été blessés gravement ces 12 derniers mois contre 2 300 sur toute l'année 2019.

Le nombre d'usager en **EDPm** gravement blessés continue d'augmenter, avec 600 blessés graves ces 12 derniers mois.



Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Estimations ONISR-UGÉ pour les blessés graves, estimation 2023 d'après les données arrêtées au 09/05/2023

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

Sur les 3 derniers mois

En agglomération, la tendance est à la **baisse**, en particulier pour les automobilistes. Seuls les nombres de **piétons tués** ainsi que **les usagers d'EDPm gravement blessés** sont à la **hausse**.

Hors agglomération, la tendance est à la **baisse**. Seuls les nombres d'**automobilistes gravement blessés** sont à la **hausse**.

Sur autoroute, la tendance est à la **baisse** quelque soit le mode de déplacement.

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 2021, quasi-définitives 2022), estimations ONISR-UGE pour les blessés graves, estimation 2023 d'après les données arrêtées au 09/05/2023

Sur les 12 derniers mois

En agglomération, l'évolution des **blessés graves en EDPm** est sur une pente ascendante ces 12 derniers mois par rapport aux 12 mois précédents, ce mode de déplacement a pris de l'ampleur. Le nombre de **tués 2RM** est en **hausse**.

Hors agglomération, la plus forte **hausse** ces 12 derniers mois par rapport aux 12 mois précédents concerne les **usagers d'EDPm tués et gravement blessés** et les **piétons tués**.

Sur autoroute, la plus forte **hausse** concerne les **piétons** et les **automobilistes tués**.

Ces 12 derniers mois

Cumul de mai 2022 à avril 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	-10%	-5%	+13%	-1%	+15%	
EDPm	-5%	+23%	+20%	+63%		
Cyclistes	-2%	-3%	-11%	-6%		
2RM	+10%	-7%	+2%	-9%	-17%	-17%
Automobilistes	-4%	-9%	-2%	-0%	+13%	+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 2021, quasi-définitives 2022), estimations ONISR-UGE pour les blessés graves, estimation 2023 d'après les données arrêtées au 09/05/2023

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'avril 2023 par rapport à un an auparavant

La tendance récente (3 derniers mois) est en baisse de -9% pour les décès et -6% pour les blessés graves.

Le nombre de victimes graves est en baisse pour tous les modes de déplacement sauf les automobilistes (en légère hausse).

Au regard de l'âge, la baisse observée sur le nombre de victimes graves se concentre principalement sur les jeunes de 18-24 ans.

Le nombre de victimes graves baisse sur les voies hors agglomération et en agglomération, également sur autoroute dans une moindre mesure.

	Avril		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	219	1 204	631	-9%	3 226	-6%	3 165	+0%	15 719	-4%

Par mode de déplacement

Piétons	21	129	91	-1%	430	-8%	462	-1%	1 983	-3%
EDPm	0	43	2	-60%	116	+2%	30	+7%	584	+27%
Cyclistes	13	181	35	-31%	481	-15%	225	-5%	2 542	-4%
2RM	47	413	132	-10%	1 041	-10%	704	+4%	5 204	-9%
Automobilistes	125	391	320	-8%	1 025	+3%	1 527	-1%	4 827	-2%

Focus selon l'âge

Moins de 18 ans	13	193	34	+17%	501	+0%	166	-3%	2 344	-4%
18-24 ans	39	227	90	-19%	577	-6%	534	+1%	2 694	-10%
65 ans ou plus	55	171	176	-2%	503	-1%	837	+0%	2 516	+1%

Sur le réseau routier

En agglomération	59	560	180	-16%	1 525	-5%	988	-3%	7 167	-4%
Hors agglomération	147	561	399	-5%	1 465	-7%	1 890	+1%	7 449	-4%
Sur autoroute	13	83	52	-17%	235	-4%	287	+9%	1 104	-1%

** Cumul 3 mois de février 2023 à avril 2023 par rapport au cumul 3 mois de février 2022 à avril 2022

*** Cumul 12 mois de mai 2022 à avril 2023 par rapport au cumul 12 mois de mai 2021 à avril 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 2021, quasi-définitives 2022), estimations ONISR-UGE pour les blessés graves, estimation 2023 d'après les données arrêtées au 09/05/2023

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 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>