

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE

202

# Accidentalité routière 2022 en France

données provisoires au 31 janvier 2023

31 Janvier 2023



# SOMMAIRE

<b>I. Bilan de l'accidentalité en France métropolitaine</b> .....	<b>6</b>
I.1. Tendances 2022 sur les réseaux routiers en France métropolitaine .....	7
I.2. Tendances 2022 selon l'âge et le genre en France métropolitaine.....	8
I.2.a. Les victimes graves selon le genre .....	8
I.2.b. Les personnes décédées selon l'âge.....	8
I.2.c. Les blessés graves selon l'âge.....	9
I.3. Tendances 2022 selon le mode de déplacement en France métropolitaine .....	11
I.3.a. La marche.....	12
I.3.b. Les engins de déplacement personnel motorisés .....	12
I.3.c. Le vélo.....	13
I.3.d. Le deux-roues motorisé.....	13
I.3.e. Le véhicule de tourisme.....	13
<b>II. Bilan de l'accidentalité outre-mer</b> .....	<b>14</b>
II.1. Dans les départements d'outre-mer .....	16
II.2. Dans les collectivités d'outre-mer .....	17
<b>III. Glossaire</b> .....	<b>18</b>
<b>IV. Annexes</b> .....	<b>19</b>
IV.1. Méthodologie .....	19
IV.2. Tableaux synthétiques.....	20





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.

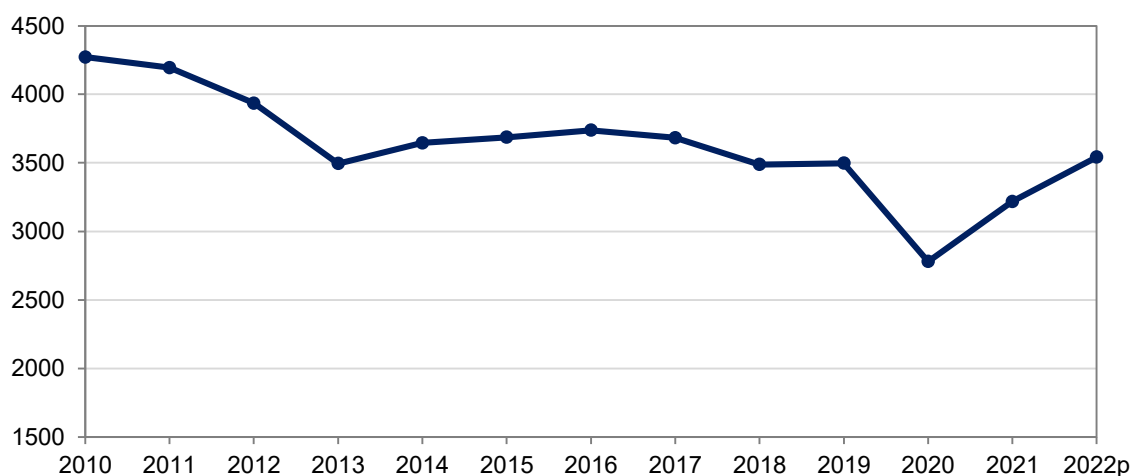
Conformément au code des bonnes pratiques de la statistique européenne, l'ONISR a mis en place un calendrier de publication des indicateurs annuels de l'accidentalité routière labellisés par l'Autorité de la Statistique Publique.

Ainsi, dans le respect des règles de la statistique publique, sont diffusés le 31 janvier les indicateurs principaux quasi-définitifs de l'accidentalité routière. La publication des résultats définitifs est prévue fin mai 2023, une fois finalisée la base de données des accidents corporels de la circulation, enregistrés par les forces de l'ordre (base BAAC).

3 541 personnes sont décédées en 2022 sur les routes de France métropolitaine ou d'outre-mer. Ce bilan est supérieur de + 1,3 % par rapport à 2019 et de + 10,1 % 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.

**Evolution de la mortalité routière annuelle en France métropolitaine et outre-mer**



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 2022  
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine et outre-mer

# 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.

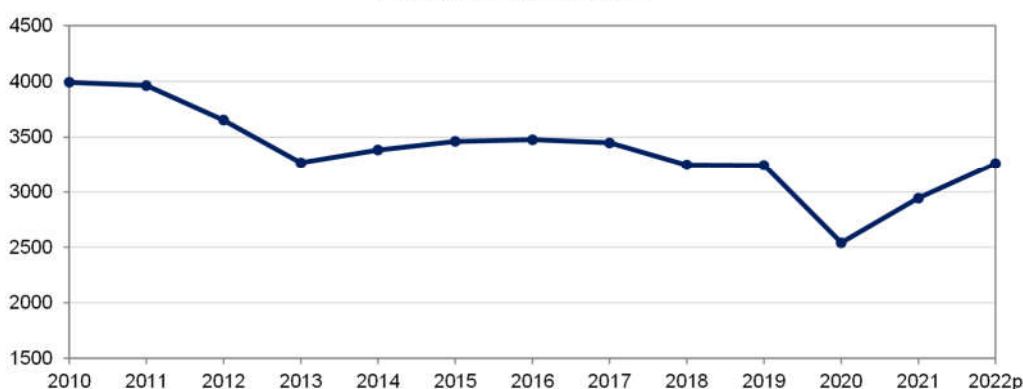
Il est estimé que **3 260 personnes sont décédées en 2022**, un résultat légèrement supérieur à l'année 2019 (+ 0,5 %).

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, **236 000 personnes auraient 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 (- 1,3 %) ; la baisse étant plus sensible sur les blessés graves (- 1,9 %).

Les résultats définitifs seront publiés à la fin du mois de mai 2023.



Evolution de la mortalité routière annuelle en France métropolitaine



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 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
2022p	52 495	182 029	65 700	235 862	15 932	3 260
Evolution	-1 045	-3 775	-1 357	-4 124	-12	316
2022 / 2021	-2,0%	-2,0%	-2,0%	-1,7%	-0,1%	+10,7%
Evolution	-3 521	-2 039	-4 790	-3 183	-316	16
2022 / 2019	-6,3%	-1,1%	-6,8%	-1,3%	-1,9%	+0,5%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 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)

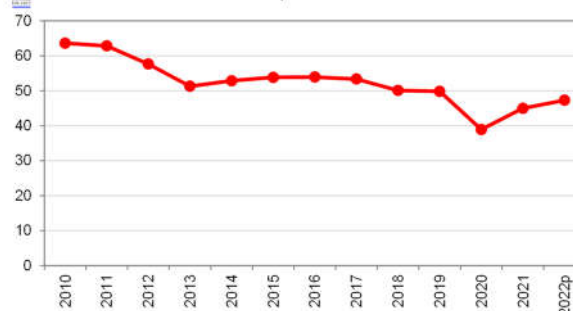
Le nombre de tués par million d'habitants s'établit à **50 tués/Mhab.** (pour 50 en 2019 et 47 en 2021).

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 (75 tués par million),
- les 25-34 ans (61 tués par million).



Nombre de tués par million d'habitants



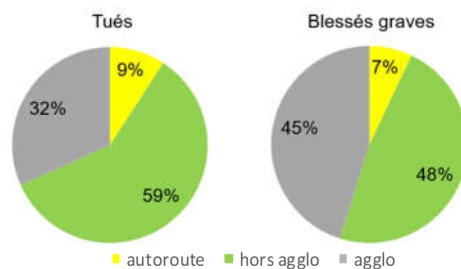
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 2022. Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône). Insee - Population 2022 estimée au 1er janvier

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

1 926 personnes sont décédées sur les routes hors agglomération (59 % de la mortalité routière) et 7 600 seraient blessées gravement (48 % des blessés graves).

En agglomération, 1 034 personnes sont décédées, 7 200 seraient blessées gravement.

Sur autoroutes, 300 personnes sont décédées, 1 100 seraient blessées gravement.



Sources : ONISR données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 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

Entre 2019 et 2022 :

- le nombre de tués **baisse de - 1 % hors agglomération** (18 tués en moins) ; forte baisse des tués en voiture (-124 tués), légère hausse des tués en 2RM (+ 6 tués), augmentation des tués à pied (+25 tués), à vélo (+ 42 tués) ou en EDPm (+ 8 tués),
- il est **stable en agglomération** ; baisse des tués en 2RM (- 35 tués) et à pied (- 35 tués), augmentation des tués en voiture (+ 35 tués), en vélo (+ 15 tués), en EDPm (+ 16 tués),
- il **augmente de + 14 % sur autoroute** (+ 37 tués) ; l'augmentation porte sur les piétons (57 piétons tués soit + 10 tués) et les occupants de voiture (+ 30 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
2022p	300	1 926	1 034	3 260
Ecart 2022-2019	+37	-18	-3	+16
Evolution 2022-2019	+14%	-1%	-0%	+0%
Evolution 2010-2022	+17%	-26%	-9%	-18%

	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	1 123	7 617	7 192	15 932
Ecart 2022-2019	-21	+72	-366	-316
Evolution 2022-2019	-2%	+1%	-5%	-2%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 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 serait en baisse par rapport à 2019, principalement en agglomération, alors que le nombre de blessés graves estimés augmenterait hors agglomération.

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

### I.2.a. Les victimes graves selon le genre

En 2022, le nombre de tués est supérieur de 0,5 % par rapport à 2019 (année référence avant pandémie).

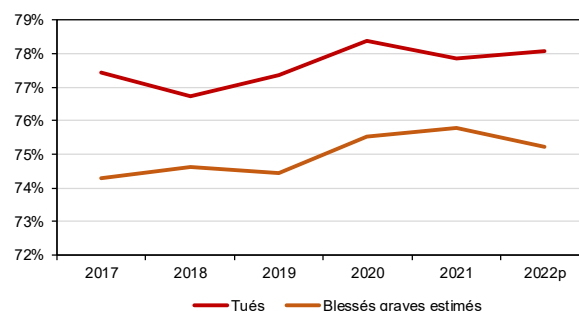
Cependant, le nombre de tués de sexe masculin augmente de 1,4 % (+36 tués estimés) alors que le nombre de tués de sexe féminin baisse de 2,7 % (-20 tuées estimées). Ainsi la part des **hommes** dans la mortalité routière se **renforce (78,0 %** contre 77,9 % en 2021, 77,3 % en 2019 et 76,7 % en 2018).

En particulier, certains modes de déplacement au développement fort ont touché plus particulièrement les hommes : 50 hommes tués à vélo de plus en 2022 par rapport à 2019, contre 7 femmes tuées en plus ; 18 hommes tués en EDPm de plus, contre 6 femmes tuées en plus.

75 % des blessés graves seraient de sexe masculin, un ratio en retrait par rapport à 2020 et 2021 mais supérieur à 2019. Ce ratio est susceptible d'évoluer encore avec la consolidation du fichier BAAC.



Evolution de la part des hommes



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 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

### I.2.b. 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** (+39 tués par rapport à 2019) et celles de **65-74 ans** (+66 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<sup>er</sup> semestre avait freiné les sorties), est **équivalent** à 2019.

Le nombre de **25-34 ans** tués **baisse** de façon sensible (56 tués de moins qu'en 2019) ainsi que le nombre de personnes âgées de **75 ans ou plus** (40 tués de moins qu'en 2019) ; ces âges restent en sur-risque mais de façon moins importante.

	Tués à 30 jours									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 +	
2010	111	180	831	704	545	505	351	264	501	3 992
2017	93	112	562	571	437	422	382	342	527	3 448
2018	76	116	503	511	410	399	391	332	510	3 248
2019	61	92	549	516	383	382	412	317	532	3 244
2020	62	89	449	399	280	324	295	291	352	2 541
2021	85	101	505	398	366	353	366	321	449	2 944
2022p	58	98	552	460	422	405	390	383	492	3 260
Ecart 2022-2019	-3	+6	+3	-56	+39	+23	-22	+66	-40	+16
Evolution 2022-2019	-5%	+7%	+1%	-11%	+10%	+6%	-5%	+21%	-8%	+0%
Evolution 2010-2022	-48%	-46%	-34%	-35%	-23%	-20%	+11%	+45%	-2%	-18%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 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 apparaissent 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 - 48 % 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** ;
- **75 tués par million** pour les séniors de **75 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									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 +	
2010	10	58	152	91	62	59	44	53	90	64
2017	9	35	108	74	53	49	47	52	87	53
2018	7	36	97	66	50	46	48	49	84	50
2019	6	29	105	68	47	44	50	45	86	50
2020	6	28	85	53	35	37	36	40	56	39
2021	8	31	94	53	45	41	44	43	71	45
2022p	6	30	101	61	52	48	47	52	75	50
Ecart 2022-2019	-0	+2	-3	-6	+4	+4	-4	+7	-11	-0
Evolution 2022-2019	-3%	+5%	-3%	-9%	+9%	+9%	-7%	+15%	-13%	-0%
Evolution 2010-2022	-46%	-48%	-33%	-33%	-17%	-19%	+5%	-3%	-16%	-22%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 2022

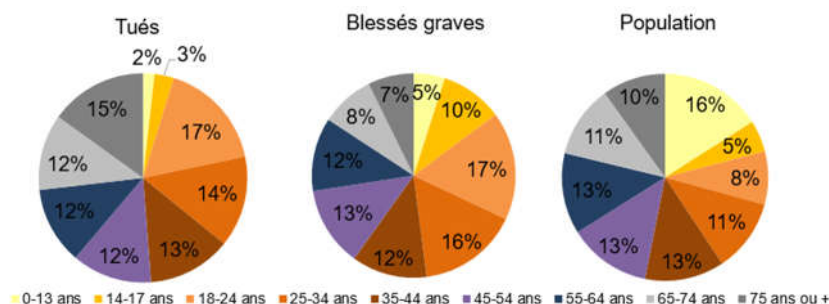
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

Insee - Population estimée au 1er janvier

### I.2.c. Les blessés graves selon l'âge

16 000 personnes auraient été blessées gravement en 2022 d'après la méthode d'estimation ONISR-Université Gustave Eiffel (Registre du Rhône). La tendance 2019-2022 serait en baisse de 2 %. 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 décèderaient désormais beaucoup moins dans les accidents de la route, mais seraient la 2<sup>e</sup> classe d'âge la plus à risque d'être blessée gravement.



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 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

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

Il baisserait le plus chez les 45-54 ans (-7 %) et les 75 ans et plus (-8 %).

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 ans ou +	Total
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	788	1 578	2 733	2 541	1 908	2 012	1 856	1 353	1 162	15 932
Ecart 2022-2019	+0	+77	-73	-74	-51	-150	+65	-14	-97	-316
Evolution 2022-2019	+0%	+5%	-3%	-3%	-3%	-7%	+4%	-1%	-8%	-2%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 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** s'était établi en 2019 à 251 blessés graves par million d'habitants. En 2020, il chuterait à 205 blessés graves estimés par million d'habitants. En 2022, l'indicateur remonterait 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 seraient :

- **502 blessés graves estimés par million d'habitants** pour les jeunes de **18-24 ans** ;
- **486 blessés graves estimés par million** pour les adolescents de **14-17 ans** ;
- **339 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 ans ou +	Total
2017e	81	514	546	348	257	258	222	207	219	261
2018e	73	473	523	337	243	245	221	198	200	248
2019e	73	467	534	342	242	247	219	194	205	250
2020e	58	383	437	291	200	199	187	153	154	204
2021e	76	507	538	342	237	231	206	180	171	244
2022e	75	486	502	339	233	237	223	182	178	243
Ecart 2022-2019	+2	+18	-32	-3	-8	-11	+4	-12	-26	-7
Evolution 2022-2019	+3%	+4%	-6%	-1%	-3%	-4%	+2%	-6%	-13%	-3%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 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)

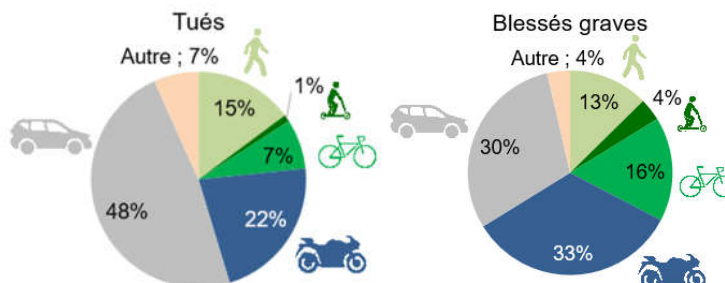
Insee - Population estimée au 1er janvier

### 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 désormais moins de la moitié des personnes tuées (48 %).

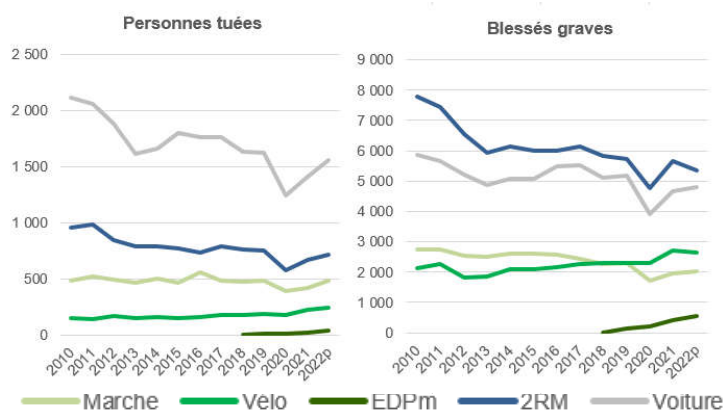
La part des usagers de deux-roues motorisés reste stable : ces derniers représentent 22 % des personnes tuées et 33 % des blessés graves pour moins de 2 % du trafic motorisé.



La part des cyclistes et utilisateurs d'EDPm augmente : 8 % de la mortalité et 20 % des blessés graves.

Le nombre de personnes tuées en 2022 est légèrement supérieur à 2019 (+ 1 %).

La hausse est liée en grande partie à l'augmentation de la mortalité des cyclistes à hauteur de + 57 tués (+ 30 %) et des usagers d'EDPm (+ 24 tués par rapport à 2019, + 10 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 2021, données provisoires 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).

La base de données étant en cours de consolidation, l'analyse concernant les « autres » modes de déplacement ne sera réalisée que sur les données définitives.

Tués à 30 jours							
	Marche	EDP-m	Vélo	2RM	VT	Autre	Total
2010	485		147	952	2 117	291	3 992
2017	484		173	786	1 767	238	3 448
2018	471	0	175	760	1 637	205	3 248
2019	483	10	187	749	1 622	193	3 244
2020	391	7	178	579	1 243	143	2 541
2021	414	24	227	668	1 414	197	2 944
2022p	484	34	244	715	1 563	220	3 260
Ecart 2022-2019	+1	+24	+57	-34	-59	+27	+16
Evolution 2022-2019	+0%	+240%	+30%	-5%	-4%	+14%	+0%
Evolution 2010-2022	-0%	-	+66%	-25%	-26%	-24%	-18%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021, donnée provisoires 2022. Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

La tendance des blessés graves estimés suivrait 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 serait équivalente à 2019.

	Blessés graves estimés						Total
	Marche	EDP-m	Vélo	2RM	VT	Autre	
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	2 009	570	2 626	5 340	4 808	578	15 932
Ecart 2022-2019	-305	+412	+312	-402	-364	+32	-316
Evolution 2022-2019	-13%	+261%	+13%	-7%	-7%	+6%	-2%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 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

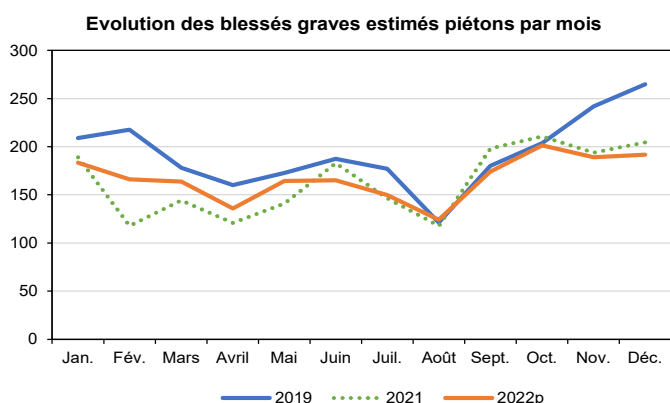
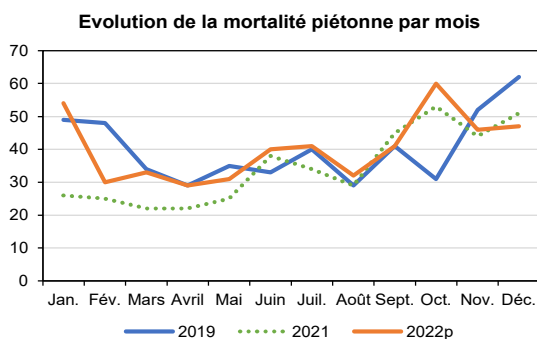
484 piétons sont décédés en 2022, et 2 000 auraient été blessés gravement. 46 % des piétons tués sont âgés de 65 ans ou plus.

63 % des piétons tués l'ont été en agglomération, où la mortalité des piétons baisse cependant. Toutefois, chez les moins de 45 ans, la mortalité est en hausse le vendredi.

25% des piétons tués l'ont été sur les routes hors agglomération, où la mortalité des piétons augmente, principalement pour les 25-44 ans et les 65-74 ans et plus fortement le lundi et le mercredi quelle que soit la classe d'âge.

12 % des piétons tués l'ont été sur autoroute, où la mortalité des piétons augmente notamment le samedi et le vendredi.

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 2021, données provisoires 2022

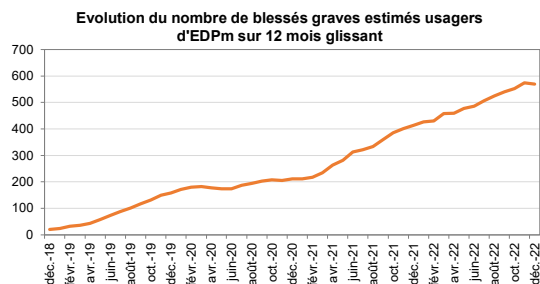
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône)

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

34 utilisateurs d'EDPm sont décédés en 2022 (23 en agglomération et 9 hors agglomération), et 570 auraient été 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 cesserait de croître depuis 2019, cette augmentation se serait même accélérée depuis début 2021 et se maintiendrait en 2022.



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 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)

### I.3.c. Le vélo

244 cyclistes (dont 214 hommes) sont décédés en 2022, et 2 700 auraient été blessés gravement.

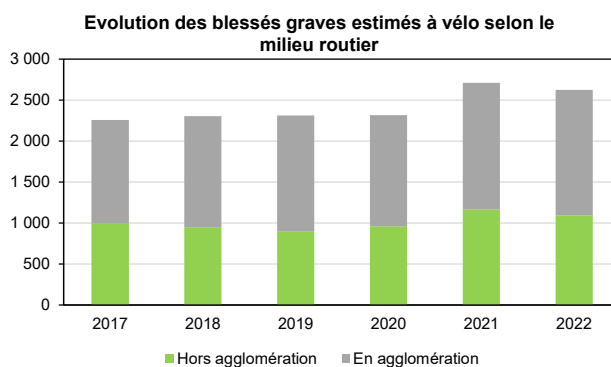
47 % des cyclistes tués sont âgés de 65 ans ou plus.

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 107 tués, soit + 16 % par rapport à 2019 (une augmentation surtout chez les 65 ans et plus). Le nombre de blessés graves estimés augmenterait de + 8 %. 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 137 tués, soit + 47 % par rapport à 2019. Cette hausse est plus soutenue le mercredi chez les 75 ans ou plus. Le nombre de blessés graves estimés augmenterait de + 22 %. La pratique cycliste en rural a évolué de + 18 %.

Parmi les 244 tués cyclistes, 38 % sont des cyclistes de 55 ans ou plus hors agglomération.



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 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)

### I.3.d. Le deux-roues motorisé

715 usagers de deux-roues motorisés (2RM) sont décédés en 2022 (588 motocyclistes et 127 cyclomotoristes), et 5 400 auraient été 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 (- 13 %), ciblée sur les 18-24 ans et les 35-44 ans.

Hors agglomération (60 % des tués en 2RM), la mortalité des usagers de deux-roues motorisés augmente légèrement (en cyclomoteur et motocyclette légère), surtout pour 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).

### I.3.e. Le véhicule de tourisme

1 563 occupants de véhicule de tourisme sont décédés en 2022, et 4 800 auraient été 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.

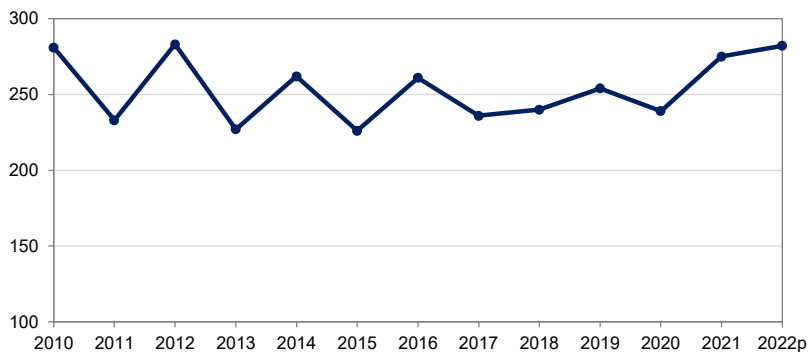
En agglomération, la mortalité augmente, notamment chez les 25-34 ans et les 65 ans et plus, et pour certains jours de la semaine (jeudi, vendredi et dimanche) quelle que soit la classe d'âge.

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

## 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, arrêtées à la date du 26 janvier 2023. 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



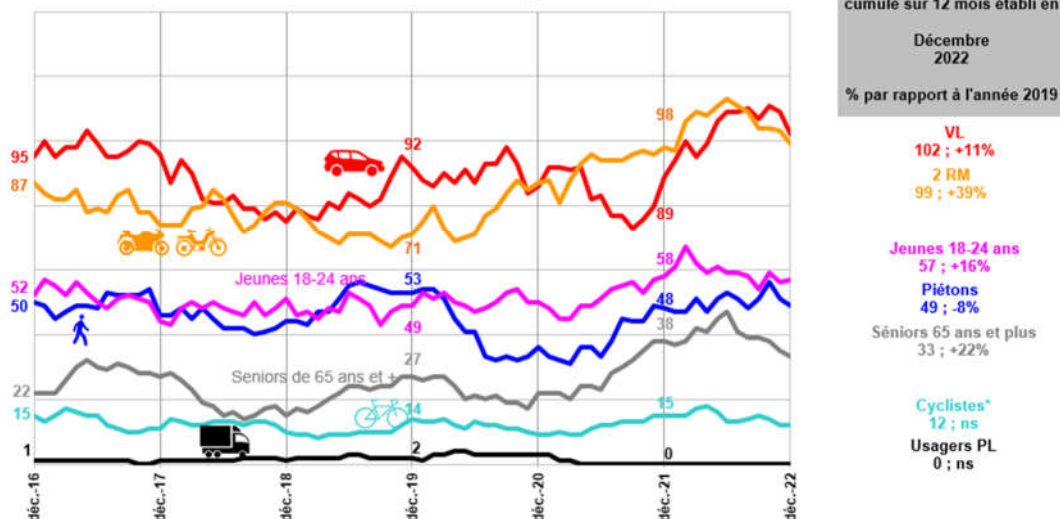
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 2022  
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, dans les DOM, COM et NC

**281 personnes sont décédées sur les routes des territoires outre-mer en 2022, 170 dans les départements d'outre-mer et 111 dans les collectivités d'outremer ou en Nouvelle-Calédonie.** C'est une hausse de + 11 % (soit 27 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
2022p	2 921	281	3 823
Ecart 2022-2019	+97	+27	+148
Evolution 2022-2019	+3%	+11%	+4%
Evolution 2022-2021	-2%	+2%	+1%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 2022  
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, dans les DOM, COM et NC

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



\*dont 1 EDPm

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 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 la moitié des décès en deux-roues motorisé.

La mortalité **automobiliste** représente plus du tiers de la mortalité routière outre-mer avec 102 décès. La **ceinture de sécurité** est un enjeu majeur dans les territoires d'outre-mer, où dans plusieurs territoires la moitié voire les trois quarts des personnes décédées ne s'étaient pas attachés.

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 : 57 tués en 2022 contre 49 tués en 2019.

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 : 56 tués en 2022 soit 12 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 : 33 tués en 2022 (soit 5 de plus qu'en 2019 et 5 de moins qu'en 2021). Les seniors restent toujours beaucoup moins représentés qu'en France métropolitaine.



## 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 170 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
2022p	2 449	170	3 214
Ecart 2022-2019	+176	+8	+261
Evolution 2022-2019	+8%	+5%	+9%
Evolution 2022-2010	+17%	+5%	+9%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 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
2022p	6	4	36	37	25	20	18	11	13	170
Ecart 2022-2019	-2	+0	+4	+5	+3	-3	-1	+1	+1	+8
Evolution 2022-2019	-25%	+0%	+13%	+16%	+14%	-13%	-5%	+10%	+8%	+5%
Evolution 2022-2010	+0%	-76%	-32%	-10%	+25%	+0%	+64%	+38%	+160%	-6%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 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 41 % 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
2022p	32	0	9	69	54	6	170
Ecart 2022-2019	-11	+0	+0	+19	+3	-3	+8
Evolution 2022-2019	-26%	-	+0%	+38%	+6%	-33%	+5%
Evolution 2022-2010	+10%	-	+50%	-16%	+8%	-57%	-6%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 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 112 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
2022p	472	111	609
Ecart 2022-2019	-79	+19	-113
Evolution 2022-2019	-14%	+21%	-16%
Evolution 2022-2010	-37%	+21%	-16%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 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
2022p	6	4	21	33	20	13	5	7	2	111
Ecart 2022-2019	+1	-2	+4	+13	+8	-2	-6	+3	+0	+19
Evolution 2022-2019	+20%	-33%	+24%	+65%	+67%	-13%	-55%	+75%	+0%	+21%
Evolution 2022-2010	-14%	-33%	-16%	+14%	+67%	+44%	-44%	+250%	+100%	+11%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 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
2022p	17	1	2	30	48	13	111
Ecart 2022-2019	+7	+1	-3	+9	+4	+1	+19
Evolution 2022-2019	+70%	-	-60%	+43%	+9%	+8%	+21%
Evolution 2022-2010	+113%	-	-50%	+25%	-13%	+44%	+11%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 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** : 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 cm<sup>3</sup> 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 motorisés (EDPm)** : trottinette électrique, gyropode, segway, etc. Il se déplace comme un vélo.

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

**Motocyclette** : deux-roues motorisé de plus de 50 cm<sup>3</sup>, y compris les scooters.

**Piéton** : usager se déplaçant à pieds ou en EDPsm et usager sorti de son véhicule.

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

**Scooter** : motocycle 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) ou vélo électrique (France)** : 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 cm<sup>3</sup> 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.AIS1-2<sup>1</sup> et M.AIS3+<sup>2</sup>.

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 routière<sup>3</sup>. 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>

---

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

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

<sup>3</sup> [https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-l-insecurite-routiere?field\\_theme\\_target\\_id=638](https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-l-insecurite-routiere?field_theme_target_id=638)

## IV.2. Tableaux synthétiques

	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
2022p	52 495	3 260	65 700	219 930	15 932	235 862

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 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	Autres	Total
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	15 208	14 404	39 735	49 998	93 018	7 567	219 930

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 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	Autres	Total
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	2 009	570	2 626	5 340	4 808	578	15 932

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 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									
	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
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	14 275	21 006	50 074	44 779	29 217	25 759	18 439	9 556	6 824	219 930

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 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									
	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
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	788	1 578	2 733	2 541	1 908	2 012	1 856	1 353	1 162	15 932

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 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	189	693	14 325		760	13 645	8 071	31 664	3 906	14 141	31 951	15 640	43 674	33 704	1 494	2 828	3 245	21 230	70 167	128 534	

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 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	131	281	1 598		111	459	1 094	1 532	275	2 655	2 410	610	3 133	1 066	107	345	127	1 123	7 617	7 192	

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 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)

## 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/>