



# Observatoire accidentalité fluviale sur la Seine

Préconisations



Rapport d'étude

Novembre 2025

**Le Cerema<sup>1</sup>, référent public en aménagement, accompagne l'État, les collectivités et les entreprises pour adapter les territoires au changement climatique.**

Il joue un rôle clé dans l'élaboration et la mise en œuvre de politiques publiques nationales et de projets territoriaux adaptés au climat de demain dans 6 domaines d'activité : aménagement et stratégies territoriales, bâtiment, mobilités, infrastructures de transport, environnement et risques, mer et littoral.

Avec des équipes multidisciplinaires et 27 implantations sur les territoires de l'Hexagone et des Outre-mer, le Cerema dispose d'une approche globale pour conseiller, innover et fédérer.

**[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)**

---

<sup>1</sup> Le Cerema est un établissement public relevant des ministères chargés de l'Aménagement du territoire et de la Transition écologique

# Observatoire accidentalité fluviale sur la Seine

## Préconisations

Commanditaire : DRIEAT

Auteur : **Smaïn Hammache**

Responsable du rapport : **Smaïn Hammache**

**Smaïn Hammache** – Département Port et Navigation – Groupe Transport et Trafic

Direction Technique Risques Eaux et Mer - 134 Rue de Beauvais 60280 Margny-lès-Compiègne

### Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
V1	28/07/2025	
V2	22/08/2025	
V3	25/08/2025	
V4	10/10/2025	
V5	24/11/2025	
V6	26/11/2025	Version finale

### Références

N° NOVA : 25-RE-0237

Devis n° DE-2025-0043386 du 01/07/2025

Nom	Service	Rôle	Date	Visa
Smaïn Hammache	DPN/TT	<b>Auteur principal</b>	14/11/2025	SH
Florian Linde	DPN/TT	Relecteur	20/03/2026	FL

## Résumé de l'étude

Le présent rapport dresse un état des définitions et de la terminologie applicable à l'accidentalité fluviale sur la Seine. Après une courte présentation du contenu des observatoires de l'accidentalité dans le secteur routier, le rapport propose les principaux indicateurs et éléments qu'il serait pertinent de suivre dans l'observatoire de l'accidentalité fluviale de la DRIEAT.

### 5 à 10 mots clés à retenir de l'étude

Accidents	Préconisations
Fluvial	Seine
Indicateurs	Données
Observatoire	Bateau

### Statut de communication de l'étude

Les études réalisées par le Cerema sur sa subvention pour charge de service public sont par défaut indexées et accessibles sur le portail documentaire du Cerema. Toutefois, certaines études à caractère spécifique peuvent être en accès restreint ou confidentiel. Il est demandé de préciser ci-dessous le statut de communication de l'étude.

- Accès libre : document accessible au public sur internet
- Accès restreint : document accessible uniquement aux agents du Cerema
- Accès confidentiel : document non accessible

Cette étude est capitalisée sur la plateforme documentaire CeremaDoc, via le dépôt de document : <https://doc.cerema.fr/depot-rapport.aspx>

## Contexte et objet de l'étude

La direction technique Risques, eaux et mer du Cerema a réalisé en 2024 une mission d'accompagnement de la DRIEAT qui a consisté à concevoir un dispositif de collecte et d'analyse des informations portant sur l'accidentalité fluviale sur la Seine.

Dans la continuité de ce travail, la DRIEAT a mandaté le Cerema pour l'accompagner dans la conception de son observatoire de l'accidentalité fluviale sur la Seine. Le présent rapport d'étude en constitue l'objet.

Le mardi 4 février 2025, lors de la journée Sécurité de la navigation organisée par la DRIEAT à Paris, Marion Escargueil-Raynaud et Justine Godard de la DRIEAT ont présenté l'observatoire de l'accidentalité fluviale et son bilan sur l'année 2024.

L'observatoire doit être opérationnel pour le bief de Suresne et sur Paris en 2025 avec l'ambition de porter sur tout le bassin de la Seine à terme.

Cinquante-trois accidents et incidents ont été relevés en 2024, contre vingt-neuf en 2023, notamment en raison des crues survenues en 2024. Les accidents ont été concentrés à Paris, compte tenu de la densité du trafic.

Trois secteurs accidentogènes ont été identifiés : les îles, le pont Léna et le pont des Invalides.

Il a été recensé, en 2024, 18 accidents sérieux ou très sérieux à Paris dont :

- Un très sérieux avec dommages significatifs de l'infrastructure (collision entre un bateau à passagers et le pont de Sully le 31/01/2024).
- 17 accidents sérieux : collision ou échouement ou chavirage, entraînant dans tous les cas une défaillance nécessitant un remorquage ou une assistance. Parmi ces cas, ont été notés 4 bateaux gravement endommagés (avec influence sur la navigabilité et sur la flottabilité du bateau).

Les principaux facteurs d'accidents ont été les crues et les erreurs de manœuvre.

La DRIEAT a sollicité le Cerema pour :

- Réadapter le rapport Cerema produit en 2024 pour la DRIEAT (conception d'un support de collecte et d'analyse des informations sur les accidents fluviaux et d'un rapport d'édition) en revoyant les définitions des événements (de façon à s'assurer que tous les événements qui se produisent sur la Seine peuvent entrer dans les catégories d'évènements définies),
- Soumettre ces propositions d'adaptation au BEA-TT,
- Evaluer la pertinence des indicateurs et des éléments que la DRIEAT envisage de suivre dans l'observatoire accidentalité.

# SOMMAIRE

---

<b>Introduction.....</b>	<b>7</b>
<b>1 Définitions et terminologie .....</b>	<b>8</b>
1.1 La typologie des événements (accidents et incidents fluviaux).....	8
1.2 Définitions des événements à suivre.....	11
1.2.1 Le bilan humain .....	14
1.2.2 Types de personnes blessées, tuées ou disparues.....	14
1.2.3 Le bilan matériel .....	15
1.2.4 Les causes d'accidents.....	15
<b>2 Les indicateurs et les éléments suivis dans les observatoires de l'accidentalité routière.....</b>	<b>17</b>
<b>3 Les indicateurs et les éléments à suivre dans l'observatoire accidentalité fluviale .....</b>	<b>19</b>
3.1 Contenu proposé par la DRIEAT pour son « Essentiel de l'accidentalité fluviale »	19
3.2 Analyse et propositions d'éléments à suivre dans l'observatoire accidentalité fluviale.....	20
<b>4 Annexes .....</b>	<b>24</b>

# INTRODUCTION

Par ce document, nous proposons de catégoriser les événements que la DRIEAT souhaite suivre via son observatoire accidentalité fluviale (accidents/incidents, degrés de gravité) ainsi que leurs impacts (humains, matériels) de la façon la mieux adaptée à la réalité des événements qui se produisent sur son périmètre d'observation.

Dans cette perspective, nous proposons de suivre quatre types d'événements :

- Les accidents,
- Les accidents très sérieux,
- Les accidents sérieux,
- Les incidents.

# 1 DEFINITIONS ET TERMINOLOGIE

Afin d'avoir un suivi exhaustif, nous proposons de suivre les accidents liés au transport fluvial mais également les incidents liés aux avaries de bateaux ou aux chutes d'objets ou déversements de substances dans la voie d'eau.

## 1.1 La typologie des événements (accidents et incidents fluviaux)

La typologie proposée a été dressée au terme d'un processus itératif en fonction des échanges avec l'ensemble des acteurs rencontrés dans le cadre de l'étude menée en 2019 par le Cerema (cahier des charges pour la conception d'un outil national de suivi de l'accidentalité fluviale). Nous ne retenons que les événements liés à la navigation.

### 1 - Collision entre tous types de bateaux fluviaux

Accident causé par un bateau qui heurte ou qui est heurté de force par un autre bateau, que les bateaux soient en route, ancrés ou amarrés. Ce type d'accident ne comprend pas les bateaux qui frappent des épaves sous-marines. L'abordage peut se produire avec un autre bateau ou avec plusieurs bateaux ou avec des bateaux à l'arrêt.

### 2 - Collision avec un pont

Accident causé par un bateau qui heurte ou qui est heurté de force par une composante d'un pont (semelle, pile...).

### 3 - Collision avec un ouvrage (autre qu'un pont)

Accident causé par un bateau qui heurte ou qui est heurté de force par un objet fixe externe de type ouvrage autre qu'un pont (par exemple écluse, balise de signalisation, quai, ou autre), mais pas par le fond de la voie navigable.

### 4- Collision avec un obstacle à la navigation fixe (hors ouvrage)

Accident causé par un bateau qui heurte ou qui est heurté de force par un objet fixe externe hors ouvrage (par exemple amarrage, berge, lignes électriques HT ou autre), mais pas par le fond de la voie navigable.

### 5- Collision avec un obstacle à la navigation flottant

Accident causé par un bateau qui heurte ou qui est heurté de force par un objet flottant externe naturel (par exemple bois ou embâcles flottant) ou artificiel (par exemple appareils ménagers jetés dans la voie navigable, conteneur, véhicule à la dérive ou échoué etc.).

### 6- Échouement hors chenal

Un bateau qui navigue ou qui dérive et qui heurte le fond en dehors du chenal de navigation ou la rive d'une voie navigable.

### 7- Échouement dans le chenal

Un bateau qui navigue ou qui dérive et qui heurte le fond dans le chenal de navigation d'une voie navigable.

## **8- Incendie**

Allumage non contrôlé de produits chimiques inflammables et d'autres matériaux à bord d'un bateau. Le feu est le processus incontrôlé de combustion caractérisé par la chaleur, la fumée ou la flamme ou toute combinaison de celles-ci.

## **9- Explosion**

L'explosion est un rejet incontrôlé d'énergie qui provoque une discontinuité de pression ou une onde de souffle.

## **10 - Voie d'eau**

Infiltration d'eau dans la structure d'un bateau.

## **11 - Chavirage**

Le bateau ne flotte plus dans le bon sens ou est basculé/déstabilisé jusqu'à ne plus être en état de naviguer.

## **12 - Avarie sur bateau**

### *12.1- Panne ou difficultés moteur*

*Un bateau a des difficultés pour naviguer du fait d'une panne ou difficulté moteur.*

### *12.2- Panne ou difficultés de gouverne*

*Un bateau a des difficultés pour naviguer du fait d'une panne ou d'une difficulté de gouverne.*

### *12.3- Casse des amarres*

*Un bateau amarré a cassé ses amarres, ce qui risque de le faire percuter un autre bateau ou un obstacle fixe.*

### *12.4-- Défaut de pilotage automatique*

*Un bateau a des difficultés pour naviguer du fait d'un problème de pilotage automatique.*

### *12.5 – Autre avarie bateau*

## **13 - Chute d'objet ou d'une substance dans la voie d'eau**

### *13.1 – Chute d'un objet dans la voie d'eau depuis un bateau*

*Un objet tombé à l'eau depuis un bateau ex : Perte de chargement (conteneurs, ...)*

### *13.2 – Chute d'un objet dans la voie d'eau depuis une rive ou un ouvrage*

*Un objet tombé à l'eau depuis une rive ou un ouvrage (voiture, réfrigérateur...)*

### *13.3 – Déversement d'une substance dans la voie d'eau depuis un bateau*

*Une substance (polluante ou non) déversée dans l'eau depuis un bateau, une rive ou un ouvrage*

L'observatoire de la DRIEAT ajoutera à cette typologie la conduite et comportements dangereux, les actes de malveillances et les suicides. Il retiendra donc la typologie suivante :

01 - Collision entre tous types de bateaux fluviaux

02 - Collision avec un obstacle

02.1 - Heurt d'ouvrage

02.2 - Obstacle à la navigation fixe (hors ouvrage)

02.3 - Obstacle à la navigation flottant

03 – Échouement

03.1 - Échouement hors chenal

03.2 - Échouement dans le chenal

04 - Incendie/explosion

04.1 - Incendie

04.2 – Explosion

05 - Voie d'eau

06 - Chavirage

07 - Avarie bateau

07.1 - Panne ou difficultés moteur

07.2 - Défaut de pilotage automatique

07.3 - Autre avarie bateau

08 - Personne tombée à l'eau

08.1 - Tombée à l'eau depuis un bateau

08.2 - Tombée à l'eau depuis une rive ou un ouvrage

09 - Chute d'objet ou d'une substance dans la voie d'eau

09.1 - Chute d'un objet dans la voie d'eau depuis un bateau

09.2 - Chute d'un objet dans la voie d'eau depuis une rive ou un ouvrage

09.3 - Déversement d'une substance dans la voie d'eau depuis un bateau

09.4 - Déversement d'une substance dans la voie d'eau depuis la rive ou depuis un ouvrage

10 - Conduite et comportements dangereux

10.1 - Conduite dangereuse

10.2 - Comportement dangereux

11 - Acte de malveillance

11.1 - Désamarrage

11.2 - Incendie volontaire

11.3 – Vandalisme

12 - Suicides

13 - Autre

## 1.2 Définitions des événements à suivre

### a) Les accidents

**Dans le secteur du transport fluvial et de la navigation professionnelle**, un accident correspond à un événement (imprévu, soudain et non intentionnel) qui se traduit par au moins un des points suivants :

1. La mort ou la blessure grave d'une personne causée par (ou liée à) l'exploitation d'un bateau fluvial.
2. La chute à l'eau d'une personne depuis un bateau fluvial causée par (ou liée à) l'exploitation d'un bateau fluvial.
3. La perte présumée ou l'abandon d'un bateau fluvial.
4. Les dommages matériels causés à un bateau fluvial (construction flottante qui navigue).
5. L'échouage, la dérive d'un bateau fluvial ou son implication dans une collision, s'accompagnant de dommages matériels ou humains.
6. Les dommages matériels aux infrastructures des voies navigables extérieures à un bateau.
7. Les dommages à l'environnement causés par les dommages d'un bateau sinistré ou par un bateau à l'origine d'un sinistre ou en lien avec l'exploitation d'un ou de plusieurs bateau(x).

Tout accident est lié à l'exploitation normale du bateau, y compris lorsqu'il est au port ou « à l'ancre, couvert ».

Sont exclus : les actes terroristes, les actes criminels, les actes de guerre, les suicides (puisqu'ils constituent un acte délibéré) et les maladies non liées à l'exploitation du bateau.

A noter :

- Un événement survenu exclusivement sur un établissement flottant ou sur un bateau stationnaire est exclu de la notion d'accident (c'est-à-dire sans implication d'un bateau en navigation).
- Un accident peut être qualifié d'accident très sérieux ou d'accident sérieux selon les définitions ci-dessous.

### b) Les accidents très sérieux

Un accident dont les conséquences sont au moins l'un des événements suivants :

- ✓ Une perte de vie.
- ✓ Au moins un blessé grave.
- ✓ La disparition de personnes (non retrouvées dans un délai de 2h00).
- ✓ Un incendie d'un bateau transportant des marchandises ou des passagers (hors départ de feu qui a été maîtrisé rapidement par l'équipage).
- ✓ Une perte de bateau (un bateau qui n'est plus utilisable et qui nécessite des réparations importantes avant de naviguer à nouveau).

- ✓ Une pollution sévère (pollution avec retombées avérées mettant en danger la vie des espèces aquatiques).
- ✓ Des dommages significatifs de l'infrastructure comme par exemple des ponts ou des ouvrages d'art (significatifs : qui rendent l'ouvrage partiellement ou totalement indisponible).
- ✓ Une interruption complète de la navigation d'au moins 24 heures.

### **c) Les accidents sérieux**

Accident, non qualifié « d'accident très sérieux », et qui entraîne au moins une des conséquences suivantes :

- ✓ Des dommages structurels rendant l'embarcation difficilement manœuvrable comme l'immobilisation des moteurs principaux, d'importants dommages aux équipements de navigation etc.
- ✓ Un dommage sur une infrastructure ayant un impact sur la sûreté hydraulique.
- ✓ Un dommage sur une infrastructure amenant une restriction d'usage de l'ouvrage (ex ouvrage de guidage).
- ✓ Une pollution (pollution localisée sans retombées majeures qui ne nécessite pas d'actions de dépollution).
- ✓ Une récupération d'au moins une personne tombée à l'eau (ni morte, ni blessée).
- ✓ Une évacuation des passagers d'un bateau immobilisé dans le chenal ou à proximité de la berge.
- ✓ Une perte ou un endommagement significatif de marchandises (au moins 10 tonnes de marchandises, ou au moins un conteneur tombé à l'eau ou endommagé).

***Dans le secteur du transport fluvial (suivi par Eurostat) et de la navigation professionnelle, un accident sérieux doit impliquer un bateau.***

### **c) Les incidents**

Tout évènement, autre qu'un accident, impliquant un bateau et pouvant susceptible de provoquer un accident ou entraîner une perturbation de la navigation, ou tout évènement entraînant des dommages significatifs aux établissements flottants et aux bateaux stationnaires.

Pour illustration :

- Un bateau qui heurte une écluse avec impact mineur, comme par exemple un léger enfoncement de la coque, ne causant pas un arrêt de fonctionnement de l'écluse, est un accident (ni sérieux, ni très sérieux) et non un incident. En revanche, il s'agirait d'un incident si le heurt ne cause aucun impact mais que les circonstances suggèrent que cet évènement aurait pu causer un accident.
- Un homme tombé à l'eau depuis un bateau en navigation mais qui n'est ni mort, ni blessé est un accident sérieux.
- Un événement portant sur un bateau qui dérive à cause d'une avarie (moteur ou autre) sans causer d'impact sera considéré comme un incident.

## 1.2.1 Le bilan humain

### ***Personne tuée***

Personne tuée immédiatement ou mourant dans un délai de 30 jours à la suite d'un accident, à l'exclusion des suicides et des actes criminels (actes volontaires).

### ***Personne blessée grave***

Toute personne qui, blessée à la suite d'un accident n'est pas décédée dans les 30 jours et dont la blessure nécessite une hospitalisation supérieure à 24 heures, à l'exclusion des tentatives de suicide.

Une personne blessée est exclue si l'autorité compétente déclare que la cause de la blessure est liée à une tentative de suicide, c.-à-d. un acte délibéré de se blesser entraînant une blessure, mais pas la mort.

### ***Personne blessée léger***

Toute personne qui, blessée à la suite d'un accident, fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admise comme patient à l'hôpital plus de 24 heures.

Une personne blessée est exclue si l'autorité compétente déclare que la cause de la blessure est liée à une tentative de suicide, c.-à-d. un acte délibéré de se blesser entraînant une blessure, mais pas la mort.

### ***Personne disparue***

Toute personne disparue suite à un accident et non retrouvée.

## 1.2.2 Types de personnes blessées, tuées ou disparues

### **Passager**

Toute personne qui fait un voyage à bord d'un bateau de navigation intérieure. Le personnel de service affecté aux bateaux à passagers des voies navigables n'est pas considéré comme un passager.

### **Membre d'équipage**

Toute personne employée ou engagée ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un bateau, y compris le capitaine du bateau et les autres officiers.

### **Autre**

Toute personne autre qu'un passager ou un membre de l'équipage (par exemple, un policier, un sapeur-pompier, un inspecteur, un agent du gestionnaire d'infrastructure, une personne dans l'eau, un autre utilisateur de la voie d'eau : aviron, pêcheurs, etc.)

### 1.2.3 Le bilan matériel

- Bateaux coulés.
- Bateaux légèrement endommagés (sans influence sur la navigabilité ni sur la flottabilité du bateau).
- Bateaux gravement endommagés (avec influence sur la navigabilité ou sur la flottabilité du bateau).
- Endommagement des ponts.
- Endommagement des écluses.
- Endommagement des quais ou d'autres ouvrages ou signaux de navigation.
- Pollution (matière polluante ou dangereuse déversée sur la voie).
- Marchandises perdues (tombées à l'eau).
- Marchandises endommagées.

### 1.2.4 Les causes d'accidents

- **Erreur humaine**

Perte de contrôle du bateau par un ou plusieurs membres de l'équipage pour négligence, non-respect de la réglementation, qualification insuffisante, erreur de navigation, surcharge, etc.

Les erreurs humaines résultent essentiellement des facteurs suivants :

- Défaut de communication.
- Manque d'anticipation.
- Manque de connaissances/compétences.
- Manque d'attention.
- Mauvais travail d'équipe.
- Fatigue.
- Manque de moyens.
- Pression / stress.
- Manque d'assurance.
- Méconnaissance (des contraintes et réglementations).

L'observatoire DRIEAT retient la typologie suivante :

01 – Erreur humaine

01.1 - Non-respect des règles de police

01.2 - Erreur de manœuvre

01.3 - Autre erreur humaine

- **Problème technique**

Défaillance d'équipements essentiels au fonctionnement d'un bateau (par ex. quand un moteur tombe en panne). Les problèmes techniques peuvent être dus à une conception inadéquate, à un équipement défectueux, à un entretien insuffisant, à des dommages non détectés, etc.

- ✓ **Problème technique lié à une avarie sur le bateau**

- Panne ou difficultés moteur

*Un bateau a des difficultés pour naviguer du fait d'une panne ou difficulté moteur.*

- Panne ou difficultés de gouverne

*Un bateau a des difficultés pour naviguer du fait d'une panne ou d'une difficulté de gouverne.*

- Casse des amarres

*Un bateau amarré a cassé ses amarres, ce qui risque de le faire percuter un autre bateau ou un obstacle fixe.*

- Défaut de pilotage automatique

*Un bateau a des difficultés pour naviguer du fait d'un problème de pilotage automatique.*

- Autre.

- ✓ **Problème technique lié à une avarie sur l'infrastructure ou sur un ouvrage**

- Panne / avarie d'équipement d'ouvrage ou d'infrastructure.
- Défaut ou mauvaise signalisation.
- Mouillage insuffisant.
- Autre panne ou incident d'équipement.

- ✓ **Autre problème technique**

- **Conditions météo et hydrauliques**

Vents forts, crues ou étiages, tempête, gel, courants forts et irréguliers ou autres phénomènes météorologiques extrêmes.

En conséquence, le cas d'une collision de nuit à cause du manque de visibilité ou d'éblouissement du pilote ne rentre pas dans les conditions météo. Par contre, le cas d'une collision suite à un manque de visibilité du au brouillard rentre dans les conditions météo.

- **Autres causes**

L'observatoire DRIEAT ne dispose pas de la catégorie « autre » mais d'une catégorie « Facteurs liés à l'activité ou à l'exploitation » qui regroupe :

- Chute dans une écluse.
- Personne tombée à l'eau.
- Bateau resté amarré.
- Rupture d'amarres.
- Bateau trop chargé.
- Franchissement d'un barrage.

## 2 LES INDICATEURS ET LES ELEMENTS SUIVIS DANS LES OBSERVATOIRES DE L'ACCIDENTALITE ROUTIERE

De façon générale, il est difficile de comparer le suivi de l'accidentalité routière à celui du secteur fluvial car :

- Les ordres de grandeur des événements sont totalement différents (ex : entre 150 et 200 accidents corporels par mois dans le département du Cher en 2024 vs 53 accidents observés sur la Seine en 2024).
- Les accidents routiers ont globalement des impacts humains très importants (nombre élevé de tués et de blessés graves), contrairement aux accidents fluviaux, qui présentent principalement des impacts matériels plus importants. En effet, les impacts sur une infrastructure ou un équipement, lors d'un accident sérieux ou très sérieux, peuvent avoir des conséquences financières importantes, telles que la fermeture de la navigation sur un tronçon ou la réfection d'un ouvrage.

### Exemples d'observatoire de l'accidentalité routière :

#### *Observatoire départemental de l'accidentalité routière du Cher (DDT du Cher)*

La DDT du Cher publie un bilan mensuel qui comporte :

- Un encart consacré à l'accidentalité du mois : chiffres du mois (Accidents corporels dont mortel(s), nombre de tué(s), nombre de blessés dont hospitalisés) + un court texte de présentation de ces chiffres.
- Un encart comparant les évolutions mensuelles de 4 variables sur l'année N et l'année N-1 (sous forme de courbes) : nombre d'accidents corporels, nombre de tués, nombre de blessés, nombre d'hospitalisés.
- Un encart destiné à l'analyse des accidents mortels de l'année N par rapport à l'année N-1 (sous forme d'histogrammes) : nombre d'accidents mortels par type de route (autoroutes, nationales, départementales, communales), par zone géographique (en agglomération/hors agglomération), par jour de la semaine (lundi au dimanche), par sexe (Hommes/Femmes), par tranche d'âge, par type de véhicules utilisés (bus, piétons, 2 roues motorisées, poids lourds, véhicules légers, utilitaires, bicyclettes).
- Une carte localisant les accidents mortels.

### *L'observatoire interministériel de la sécurité routière – ONISR (Ministère de l'intérieur)*

Le ministère de l'intérieur publie chaque mois un observatoire national de l'accidentalité routière qui comporte :

- Un court texte de présentation et d'analyse des chiffres du mois.
- Un encart qui présente (sous forme d'histogrammes 2D) : le nombre d'accidents corporels, le nombre de tués, le nombre de blessés graves (pour le mois, en cumulé sur 5 mois et sur 12 mois avec un comparatif sur les 8 années précédentes).
- Un tableau synthétique qui présente le nombre de tués et de blessés graves du mois, le cumul de ce nombre sur 3 mois et sur 12 mois avec comparaison N-1.
- Un encart présentant l'évolution du nombre de tués cumulé sur 12 mois selon le mode de déplacement ou l'âge (sous forme de courbes comparées). Un texte de présentation et d'analyse est proposé en début d'encart.
- Un encart présentant l'évolution du nombre de blessés graves cumulé sur 12 mois selon le mode de déplacement ou l'âge (sous forme de courbes comparées). Un texte de présentation et d'analyse est proposé en début d'encart.
- Un encart présentant (sous forme de tableaux) le nombre de victimes graves sur le mois, sur les 3 derniers mois, sur les 12 derniers mois, selon le mode de déplacement et le réseau routier (agglomération, hors agglomération, autoroutes).
- Un encart présentant un tableau détaillé du mois par rapport à un an auparavant comparant le nombre de tués et le nombre de blessés graves selon le mode de déplacement, selon l'âge, selon le réseau routier (sur le mois, sur les 3 derniers mois, sur les 12 derniers mois).
- Un encart précisant les méthodes de traitement des données pour la France métropolitaine.

**Nous présentons en annexe des exemples d'illustration de ces deux observatoires.**

# 3 LES INDICATEURS ET LES ELEMENTS A SUIVRE DANS L'OBSERVATOIRE ACCIDENTALITE FLUVIALE

## 3.1 Contenu proposé par la DRIEAT pour son « Essentiel de l'accidentalité fluviale »

**Format :** essentiel type « les chiffres clés » en 2/4 pages

**Publication :** annuelle

**Données / indicateurs de cet essentiel :**

- Présentation en quelques mots de l'observatoire de l'accidentalité : périmètre, objectifs.
- Définitions des accidents très sérieux, accident sérieux, accident, incident.
- Nombre total d'accidents par type de bateaux - diagramme circulaire.
- Nombre total d'accidents par typologie d'accidents - diagramme circulaire.
- Nombre d'accidents sérieux ou très sérieux par type de bateaux.
- Nombre d'accidents sérieux ou très sérieux par typologie d'accidents.
- Nombre de bateaux par catégorie (ex. bateaux à passagers, bateaux de marchandises, bateaux de plaisance, etc.) navigant sur le bassin de Seine-Yonne (données de trafic VNF).
- Age moyen des conducteurs impliqués dans un accident.
- Nombre d'accidents sous l'emprise de stupéfiant / alcool par an.
- Evolution globale du nombre d'accidents par année (sur les 3 dernière années) - diagramme à barre.
- Corrélation accidents / débit ? ou interroger la saisonnalité (nbr accidents par mois de l'année) en recoupant avec le débit moyen par mois ? (Faire une sorte de bilan météo de l'année / débit en lien avec le SPPE -> année marquée par les crues ? ex. accidentalité plaisance).
- Possibilité de faire des carte « chaleur » pour indiquer les hotspot des accidents ? (Ex. suivi accidentalité de la plaisance). Focus sur Paris ?
- Description en quelques lignes de 1 ou 2 évènements marquant de l'année (ex. un accident, une campagne de communication, une nouvelle réglementation).

## 3.2 Analyse et propositions d'éléments à suivre dans l'observatoire accidentalité fluviale

Un observatoire de l'accidentalité fluviale est un outil majeur pour prévenir les risques (les zones ou les pratiques à risques) et pour l'amélioration continue de la sécurité de la navigation fluviale.

Il permet de :

- Collecter, d'analyser et de diffuser des données sur les accidents survenant sur les voies navigables.
- Améliorer la sécurité de la navigation fluviale en identifiant les accidents et leurs impacts (humains, matériels) ainsi que leurs causes.
- Proposer des mesures correctives ou préventives (aux autorités compétentes, aux opérateurs fluviaux et aux usagers) et d'évaluer l'efficacité des politiques de sécurité (évaluer l'impact des actions mises en œuvre et ajuster les stratégies si nécessaire).

En centralisant et en analysant les indicateurs suivants, l'observatoire de l'accidentalité fluviale sur la Seine pourra identifier les tendances, les zones et les pratiques à risque, et ainsi orienter efficacement les politiques de prévention et d'amélioration de la sécurité sur le fleuve. L'observatoire devra néanmoins être évolutif en permettant un ajustement des indicateurs en fonction des données disponibles et des problématiques émergentes.

L'observatoire pourrait être structuré autour de 3 volets :

### Volet 1 : préambule :

- Présentation rapide de l'observatoire (périmètre et objectifs).
- Définitions des événements suivis par l'observatoire (accidents, degrés de gravité, incidents sérieux).

### Volet 2- Résultats généraux et synthétiques de l'accidentalité sur l'année N

- **Nombre total d'accidents fluviaux (dont accidents très sérieux et accidents sérieux) et d'incidents fluviaux (par rapport au nombre en N-1 et évolution en %)**
  - Total de l'année.
  - Par type d'accidents et par type d'incidents.
  - Par type d'embarcation impliquée (bateau de commerce, bateau à passagers, plaisance, engin nautique léger, etc.).
  - Par localisation géographique (tronçon de la Seine : amont, Paris intra-muros, aval, écluse, pont, etc.).

Forme de l'indicateur : Tableau + diagrammes circulaires (pour les répartitions) + carte « chaleur » pour indiquer les hotspot des accidents (sur toutes la Seine ou par tronçon).

- **Evolution globale du nombre d'accidents par année**

Forme de l'indicateur : courbe d'évolution avec historique de 5 ans.

## Volet 3 – Résultats plus détaillés

### A - Indicateurs quantitatifs de base (nombre, fréquence et gravité des Accidents/incidents)

Ces indicateurs permettent de suivre l'évolution générale de l'accidentalité

- **Nombre total d'accidents fluviaux (dont accidents très sérieux et accidents sérieux) et d'incidents fluviaux significatifs (par rapport au nombre en N-1 et évolution en %)**
  - Par mois, par type d'horaire, par occurrence jour/nuit et par type d'accidents (dont très sérieux et sérieux) et par type d'incidents.
  - Par type d'embarcation impliquée (bateau de commerce, bateau à passagers, plaisance, engin nautique léger, etc.).
  - Par localisation géographique et degré de gravité (très sérieux/sérieux sur chaque tronçon de la Seine : amont, Paris intra-muros, aval, écluse, pont, etc.).

Forme de l'indicateur : Tableau + diagrammes circulaires (pour les répartitions) + carte « chaleur » pour indiquer les hotspot des accidents (sur toutes la Seine ou par tronçon).

- **Nombre de victimes (bilan humain) par rapport au nombre en N-1 et évolution en %**
  - Nombre de décès (distinctif pour usagers, personnels navigants, tiers).
  - Nombre de blessés.
  - Par type d'embarcation impliquée.

Forme de l'indicateur : Tableau + diagrammes circulaires (pour les répartitions).

- **Nombre d'accidents avec dommages matériels (par rapport au nombre en N-1 et évolution en %)**
  - Nombre d'accidents avec dommages aux embarcations (légers, moyens, graves, irréparables).
  - Nombre d'accidents avec dommages aux infrastructures/équipements fluviaux (écluses, berges, ponts, signalisation, etc.).
  - Nombre d'accidents avec dommages à l'environnement (pollution, déversement, etc.).

Forme de l'indicateur : Tableau + diagrammes circulaires (pour les répartitions).

### B - Indicateurs de performance (rapportés à l'exposition au risque)

Ces indicateurs sont plus représentatifs car ils intègrent le volume d'activité sur la Seine.

- **Taux d'accidents par kilomètre parcouru (pour les bateaux de marchandises et de passagers) :**
  - Nombre d'accidents / Nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble de la flotte. Cet indicateur nécessite des données sur les mouvements des bateaux.

Forme de l'indicateur : Courbe d'évolution de l'indicateur.

- **Taux d'accidents par heure de navigation :**
  - Nombre d'accidents / Nombre total d'heures de navigation.

Cet indicateur peut être difficile à construire pour la plaisance (difficulté de collecter le nombre d'heures de navigation auprès des plaisancier mais des estimations par enquêtes peuvent apporter des estimations).

Forme de l'indicateur : Courbe d'évolution de l'indicateur.
  
- **Taux d'accidents par nombre de passagers transportés (pour les bateaux à passagers) :**
  - Nombre d'accidents / Nombre total de passagers transportés.

Forme de l'indicateur : Courbe d'évolution de l'indicateur
  
- **Taux d'accidents par nombre de tonnes transportées (pour les navires de commerce) :**
  - Nombre d'accidents / Nombre total de tonnes transportées.

Forme de l'indicateur : Courbe d'évolution de l'indicateur.

### ***C - Indicateurs relatifs aux Causes et indicateurs pour analyses***

Ces indicateurs permettent de comprendre les facteurs contributifs et d'orienter les actions de prévention.

- **Nombre d'accidents très sérieux/sérieux/total selon les causes présumées des accidents**

Forme de l'indicateur : Tableau + diagrammes circulaires (pour les répartitions).
  
- **Nombre d'accidents par heure, par période jour-nuit et par jour de la semaine :**

Cet indicateur permet d'identifier les périodes à risque (nuit, week-ends par exemple).

Forme de l'indicateur : Tableau + histogrammes.
  
- **Nombre d'accidents selon le niveau de débit**

Cet indicateur permet d'identifier l'impact des conditions hydrologiques sur l'accidentalité.

Forme de l'indicateur : Tableau + histogrammes.
  
- **Nombre d'accidents (très sérieux/sérieux/total) par âge et par nombre d'années d'expérience du pilote/capitaine :**

Cet indicateur permet de cibler la formation nécessaire.

Forme de l'indicateur : Histogrammes.

#### ***D- Indicateurs liés aux conséquences des événements***

- **Coût estimé des accidents :**
  - Coût des dommages matériels (réparations, remplacement).
  - Coût des opérations de secours et de dépollution.
  - Coût indirects (perte d'exploitation, image, etc.).

Forme de l'indicateur : Histogrammes.

- **Durée totale des interruptions de navigation suite à un accident (en jours ou en heures) :**

Pour évaluer l'impact sur le trafic fluvial.

Forme de l'indicateur : Histogrammes.

- **Impact environnemental des accidents (si pollution) :**

Volume total de substances déversées (en tonnes).

Forme de l'indicateur : Histogrammes.

#### ***E- Indicateurs de Prévention et de Suivi des Actions***

Bien que ce ne soient pas des indicateurs d'accidentalité à proprement parler, ils sont cruciaux pour l'observatoire.

- **Nombre et types d'actions de sensibilisation/prévention menées :**

Campagnes de communication, formations, ateliers.

Forme de l'indicateur : Texte.

- **Nombre de contrôles réalisés par les autorités :**

Nombre de vérifications des équipements de sécurité, permis, etc. (effectuées par les forces de l'ordre).

Forme de l'indicateur : Histogrammes.

- **Nombre de non-conformités relevées lors des contrôles.**

Forme de l'indicateur : Histogrammes.

# 4 ANNEXES



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
**VIVRE, ENSEMBLE**

## ACCIDENTOLOGIE DANS LE CHER - BILAN DE JANVIER 2025

### Bilan de l'accidentalité du mois

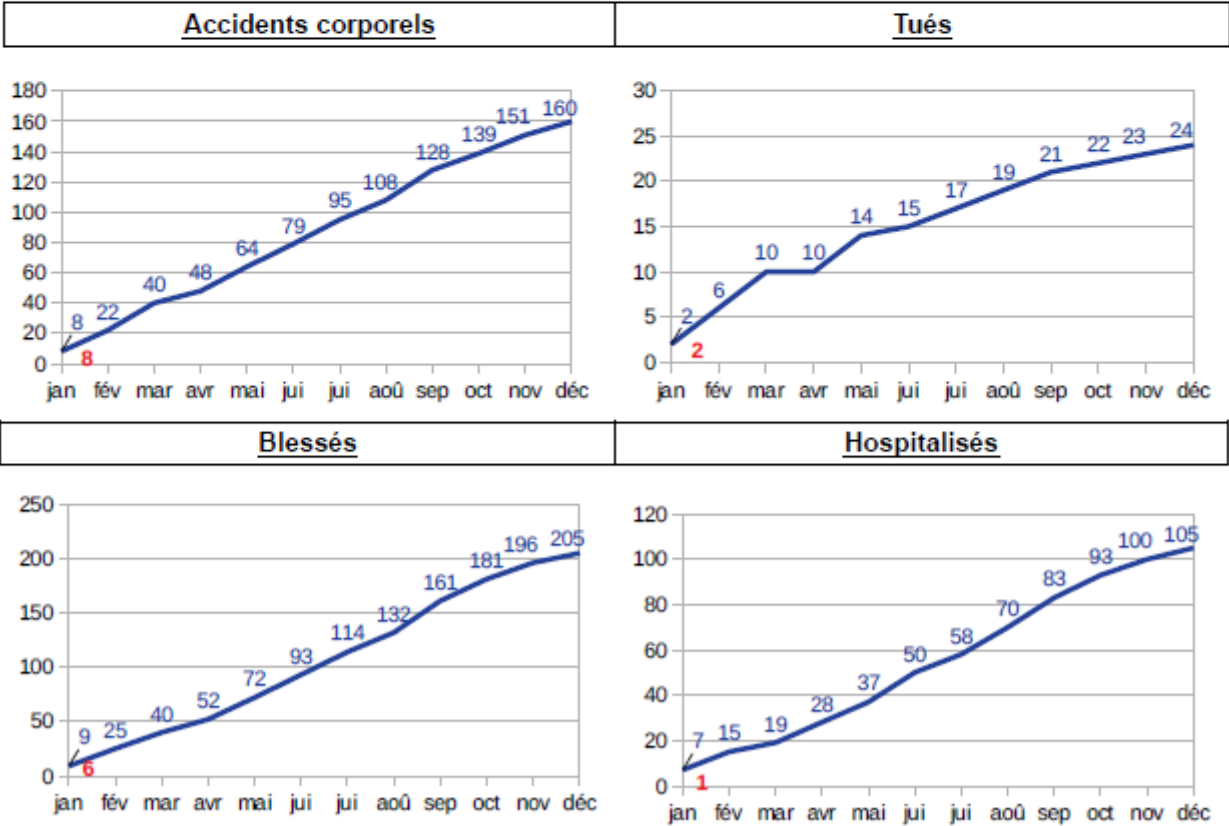
Les chiffres du mois	
ACCIDENTS CORPORELS	8
dont mortel(s)	2
<b>TUÉ(S)</b>	<b>2</b>
BLESSÉS	6
dont HOSPITALISÉS	1

Au mois de janvier 2024, nous déplorions 8 accidents corporels, 9 blessés dont 7 blessés hospitalisés. 2 personnes avaient perdu la vie sur les routes du département.

En janvier 2025, on constate le même nombre d'accidents corporels (8) dont deux mortels, ainsi que six blessés dont 1 personne hospitalisée.

Les chiffres de l'année 2025 ne sont pas définitifs (données basées sur des remontées rapides en provenance des forces de sécurité intérieure) et ont vocation à être consolidés au cours de l'année.

### Évolution comparative



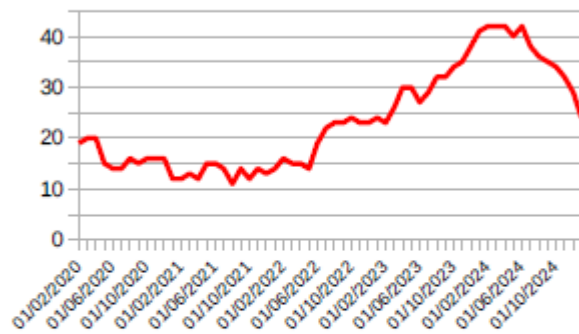
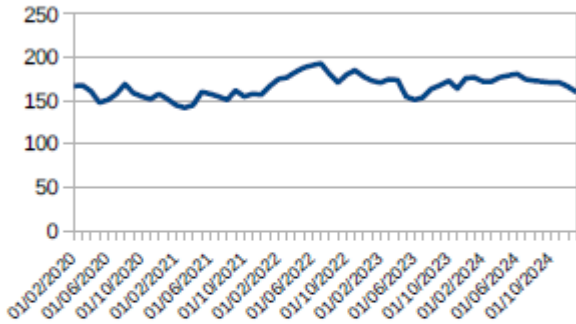
Légende : Année 2024 - Année 2025

### Tendance sur les 5 dernières années

**Evolution du nombre d'accidents corporels**

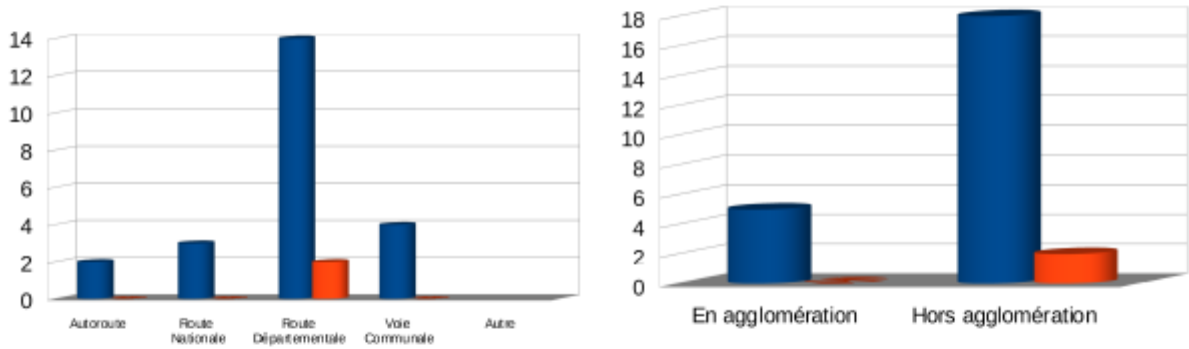
**Evolution du nombre de tués sur les routes**

(Courbe du nombre cumulé sur les 12 derniers mois)

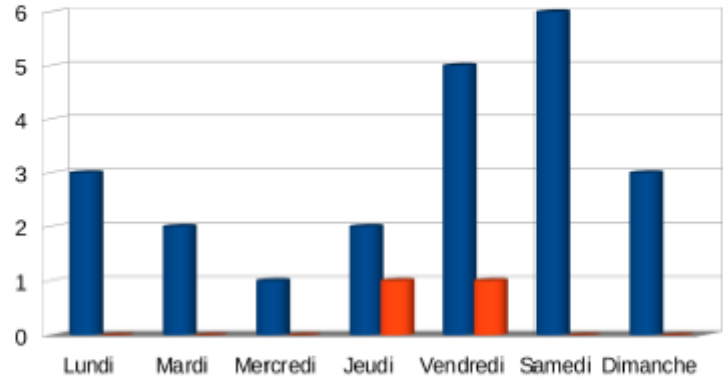


**Analyse de l'accidentologie mortelle : comparaison 2025 - 2024**

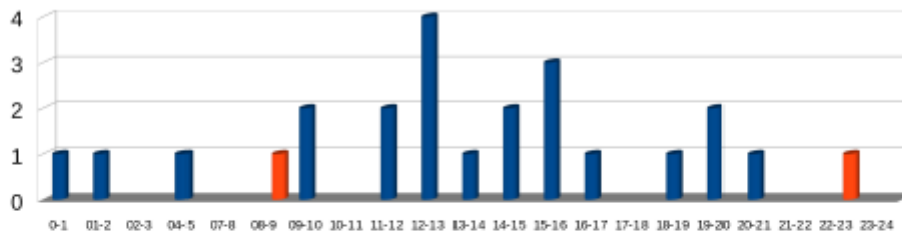
**I. Où ?**



**II. Quand ?**

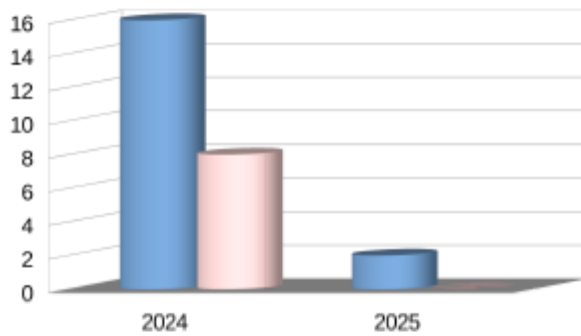


**Légende : Année 2024 - Année 2025**

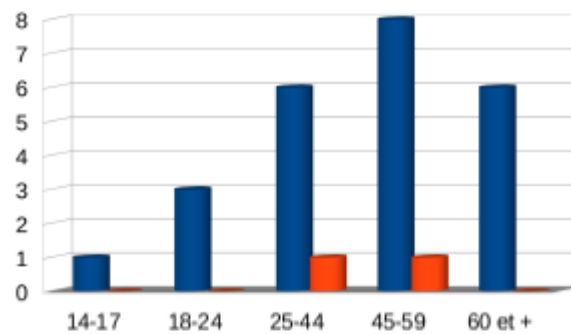


### III. Qui est l'auteur présumé ?

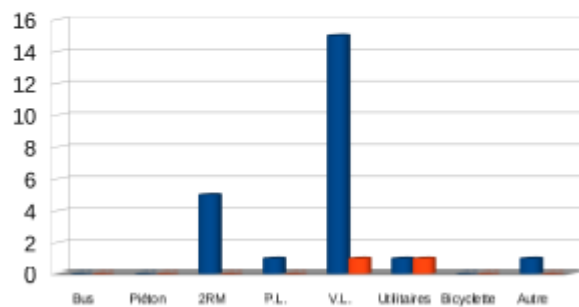
Homme ou Femme



Âge



Véhicule utilisé

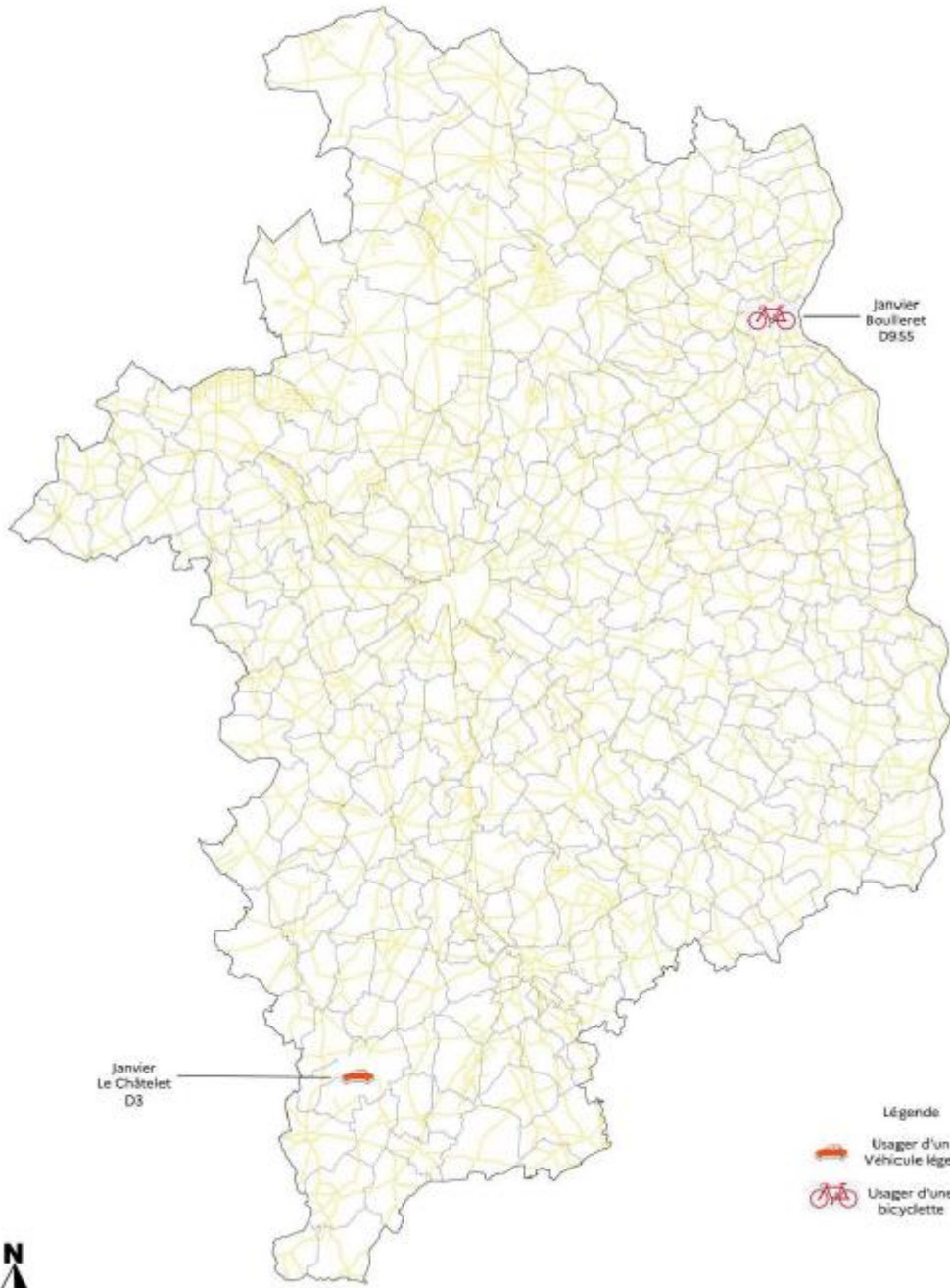


Légende :

Légende : Année 2024 - Année 2025

Les données relatives aux auteurs présumés sont provisoires, susceptibles d'évoluer suivant les résultats des enquêtes judiciaires en cours.

Accidents mortels au 31 janvier 2025  
2 accidents mortels – 2 tués



4 646 accidents corporels de la circulation routière ont été enregistrés en mai 2025 par les forces de l'ordre, un nombre en hausse (+ 10 %) par rapport à mai 2024.

Il est estimé que 276 personnes sont décédées en mai 2025 sur les routes de France métropolitaine, pour 242 en mai 2024, soit une hausse de +14 %. La mortalité augmente pour les usagers de deux-roues motorisé (+19 tués) et les automobilistes (+5 tués). La mortalité augmente majoritairement pour les 25-64 ans (+30 tués). Le nombre de tués augmente sur tous les réseaux routiers, hors agglomération (+16 tués), en agglomération (+12 tués) et sur autoroute (+6 tués).

1 530 personnes ont été blessées gravement en mai 2025, soit une hausse de (+15 %) par rapport à mai 2024 (d'après la méthode d'estimation élaborée par l'ONISR sur la base des travaux de l'Université Gustave Eiffel). La hausse du nombre de blessés graves concerne tous les modes de déplacement, plus particulièrement les cyclistes (+27 %) et les usagers de deux-roues motorisé (+16 %).



Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champ géographique : France métropolitaine  
Séries actualisées pour les tués (révisées jusqu'en 2024), estimations ONISR-UGF pour les blessés graves, estimations 2025 d'après les données arrêtées au 05/06/2025

Tableau synthétique du mois de mai 2025 par rapport à un an auparavant

	Mai*		les 3 derniers mois**		les 12 derniers mois***	
	Nombre	Variation	Nombre	Variation	Nombre	Variation
Tués	276	+14%	754	+3%	3 141	-4%
Blessés graves	1 530	+15%	4 218	+10%	18 219	+1%

\* Mai 2025 par rapport à mai 2024

\*\* Cumul 3 mois de mars 2025 à mai 2025 par rapport au cumul 3 mois de mars 2024 à mai 2024

\*\*\* Cumul 12 mois de juin 2024 à mai 2025 par rapport au cumul 12 mois de juin 2023 à mai 2024

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

Séries actualisées pour les tués (révisées jusqu'en 2024), estimations ONISR-UGF pour les blessés graves, estimation 2025 d'après les données arrêtées au 05/06/2025

Le nombre de tués sur les 3 derniers mois (mars-avril-mai) est en hausse par rapport à la même période un an auparavant (+3%), la tendance est en hausse (+10%) pour le nombre des blessés graves.

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 MAIS3+) 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

Globalement, la mortalité sur ces 12 derniers mois est en baisse de -4 % par rapport aux 12 mois précédents, et en baisse de -3 % par rapport à l'année 2019, année prise comme référence pour la décennie 2020-2030.

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 1 497 tués, un résultat stable par rapport aux 12 mois précédents et en baisse de -8 % par rapport à l'année 2019.

La mortalité des usagers de deux-roues motorisés est en baisse : 695 personnes sont décédées ces 12 derniers mois, un résultat en baisse de -7 % par rapport aux 12 mois précédents, et en baisse de -7 % par rapport à l'année 2019.

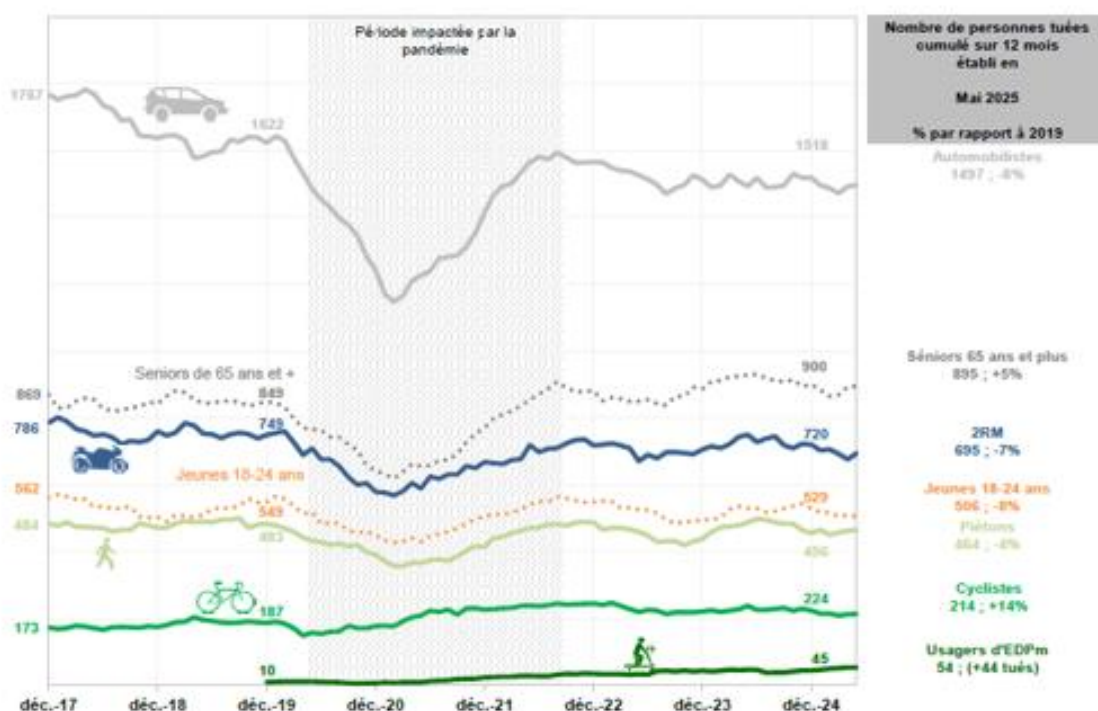
La mortalité piétonne, avec 464 piétons décédés ces 12 derniers mois, est en baisse de -5 % par rapport aux 12 mois précédents, et en baisse de -4 % par rapport à l'année 2019.

La mortalité à vélo, avec 214 cyclistes décédés sur ces 12 derniers mois, est en baisse de -10 % par rapport aux 12 mois précédents. Ce résultat est en hausse de +14 % par rapport à l'année 2019. Les Français montrent un engouement pour l'utilisation de modes de déplacements individuels sur les petits trajets en ville, mais aussi pratiquent les loisirs à vélo en milieu rural.

La mortalité en EDPM est en hausse de +15 % ces 12 derniers mois : 54 personnes sont décédées depuis un an.

La mortalité des jeunes adultes de 18-24 ans diminue : 506 jeunes sont décédés ces 12 derniers mois, un résultat en baisse de -5 % par rapport aux 12 mois précédents, et en baisse de -8 % par rapport à l'année 2019.

La mortalité des personnes âgées de 65 ans ou plus s'établit à 895 personnes tuées ces 12 derniers mois, en baisse de -4 % par rapport aux 12 mois précédents et en hausse de +5 % par rapport à l'année 2019.



Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champ géographique : France métropolitaine  
Séries labellisées pour les tués (définitives jusqu'en 2024), estimation 2025 d'après les données arrêtées au 06/06/2025

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

Globalement, le nombre de blessés graves sur ces 12 derniers mois est en hausse de +1 % par rapport aux 12 mois précédents, et stable par rapport à l'année 2019, année prise comme référence pour la décennie 2020-2030.

Les deux-roues motorisés représentent un tiers des blessés graves ; sur ces 12 derniers mois, ce seraient 5 100 blessés graves. Ce chiffre est en baisse de -4 % par rapport aux 12 mois précédents et en baisse de -11 % par rapport à 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, un résultat stable par rapport aux 12 mois précédents et en baisse de -7 % par rapport à l'année 2019.

Le nombre de blessés graves à vélo sur les 12 derniers mois est en hausse : 2 700 cyclistes seraient gravement blessés ces 12 derniers mois, résultat en hausse de +8 % par rapport aux 12 mois précédents et en hausse de +18 % par rapport à l'année 2019. En effet, les Français montrent un engouement pour l'utilisation de modes de déplacements individuels sur les petits trajets en ville, mais aussi pratiquent les loisirs à vélo en milieu rural.

Le nombre de piétons blessés graves est en baisse : on estime que 2 000 piétons ont été blessés gravement ces 12 derniers mois, en baisse de -1 % par rapport aux 12 mois précédents et en baisse de -13 % par rapport à l'année 2019.

Le nombre d'usagers en EDPm gravement blessés, avec 900 blessés graves ces 12 derniers mois, est en hausse de +28 % par rapport aux 12 mois précédents.

Le nombre de blessés graves âgés de 18-24 ans, une classe d'âge au risque élevé d'accident grave de la route, est estimé ces 12 derniers mois à 2 800 blessés graves, en baisse de -2 % par rapport aux 12 mois précédents, et en baisse de -1 % par rapport à l'année 2019.

Le nombre de blessés graves âgés de 65 ans ou plus est estimé à 2 800 blessés graves ces 12 derniers mois, en hausse de +6 % par rapport aux 12 mois précédents et en hausse de +7 % par rapport à l'année 2019.



Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champ géographique : France métropolitaine  
Estimations ONISR-UGE pour les blessés graves, estimation 2025 d'après les données arrêtées au 06/05/2025

## Les victimes graves en 2025 selon le mode de déplacement et le réseau routier

### Sur les 3 derniers mois

Globalement, la tendance de la mortalité est en hausse en agglomération (+6 %) et sur autoroute (+7 %), stable sur les routes hors agglomération. La tendance est à la hausse pour les blessés graves en agglomération (+6 %), sur les routes hors agglomération (+15 %) et sur autoroute (+10 %).

En agglomération, la tendance est à la hausse pour les piétons, les utilisateurs d'EDPm et les blessés graves à vélo. La tendance est à la baisse pour les usagers de 2RM et les automobilistes.

Hors agglomération, la tendance est à la hausse pour tous les usagers, à l'exception des tués à vélo.

Sur autoroute, la tendance est à la hausse pour les automobilistes et à la baisse pour les autres usagers.

Ces 3 derniers mois (2025 par rapport à 2024)

	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 - Champ géographique : France métropolitaine

Séries labellisées pour les tués (définitives jusqu'en 2024), estimations ONISR-UGÉ pour les blessés graves, estimations d'après les données 2025 arrêtées au 05/05/2025

### Sur les 12 derniers mois

Globalement, la tendance de la mortalité est à la baisse en agglomération (-4 %), sur les routes hors agglomération (-2 %) et sur autoroute (-17 %). La tendance des blessés graves est à la hausse en agglomération (+1 %) et sur les routes hors agglomération (+2 %), à la baisse sur autoroute (-8 %).

En agglomération, la tendance est à la hausse pour les cyclistes et les utilisateurs d'EDPm, et en baisse pour les autres usagers.

Hors agglomération, la tendance de la mortalité est à la hausse pour les utilisateurs d'EDPm et les automobilistes, à la baisse pour les autres usagers. La tendance des blessés graves est à la hausse pour les utilisateurs d'EDPm, les cyclistes et les automobilistes, à la baisse pour les autres usagers.

Sur autoroute, la tendance est à la baisse pour tous les usagers.

Ces 12 derniers mois  
Cumul de juin 2024 à mai 2025, 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	-5%	-1%	-7%	-5%	-2%	
EDPm	+1%	+22%	+61%	+62%		
Cyclistes	+3%	+6%	-20%	+6%		
2RM	-11%	-7%	-3%	-0%	-27%	-14%
Automobilistes	-8%	-3%	+5%	+2%	-17%	-8%

ns : évolution non significative

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

Séries labellisées pour les tués (définitives jusqu'en 2024), estimations ONISR-UGÉ pour les blessés graves, estimations d'après les données 2025 arrêtées au 05/05/2025

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 pied 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 cm<sup>3</sup> et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h, y compris les scooters de moins de 50 cm<sup>3</sup>) et les motocyclettes (plus de 50 cm<sup>3</sup>, y compris les scooters de plus de 50 cm<sup>3</sup>).

Les automobilistes sont les véhicules légers (VL) ; les utilitaires ne sont pas pris en compte dans cette catégorie.

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 de mai 2025 par rapport à un an auparavant

	Mai		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
<b>Total</b>	276	1 530	754	+3%	4 218	+10%	3 141	-4%	16 219	+1%

### Par mode de déplacement

Piétons	35	180	111	+13%	483	+8%	484	-5%	2 009	-1%
EDPm	4	95	12	+50%	248	+35%	54	+15%	913	+28%
Cyclistes	24	269	51	-2%	742	+26%	214	-10%	2 740	+8%
2RM	82	543	184	-8%	1 429	+9%	895	-7%	5 108	-4%
Automobilistes	111	406	348	+3%	1 187	+3%	1 497	+0%	4 832	+0%

### Focus selon l'âge

Moins de 18 ans	15	222	38	-16%	633	+8%	138	-20%	2 350	+0%
18-24 ans	36	254	120	-8%	727	+7%	506	-5%	2 791	-2%
65 ans ou plus	75	254	222	+16%	687	+13%	895	-4%	2 813	+8%

### Sur le réseau routier

En agglomération	99	634	247	+6%	1 904	+6%	1 018	-4%	7 380	+1%
Hors agglomération	155	791	447	+0%	2 028	+15%	1 886	-2%	7 778	+2%
Sur autoroute	22	106	59	+7%	286	+10%	238	-17%	1 065	-8%

\*\* Cumul 3 mois de mars 2025 à mai 2025 par rapport au cumul 3 mois de mars 2024 à mai 2024

\*\*\* Cumul 12 mois de juin 2024 à mai 2025 par rapport au cumul 12 mois de juin 2023 à mai 2024

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 2024), estimations ONISR-UGE pour les blessés graves, estimation 2025 d'après les données antérieures au 05/05/2025

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 cyclomoteuristes et les motards, y compris les scooteristes.

Les automobilistes sont les véhicules légers (VL).

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

Les personnes de "moins de 18 ans" sont les enfants et adolescents âgés de 0 à 17 ans inclus.

Les jeunes âgés entre "18 et 24 ans" inclus forment la catégorie la plus à risque en matière d'insécurité routière.

Le réseau routier "en agglomération" concerne les voies se trouvant entre les panneaux d'entrée et de sortie d'une commune.

Le réseau routier "hors agglomération" concerne les routes non autoroutières en-dehors des voies "en agglomération".

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

## Méthodes de traitement des données pour la France métropolitaine

Le fichier BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels de la Circulation routière enregistrés par les Forces de l'Ordre) intègre les accidents corporels tels que définis dans l'arrêté du 27 mars 2007 relatif aux conditions d'élaboration des statistiques. L'ONISR, en charge de l'administration et de la diffusion des statistiques d'accidentalité aux termes du décret du 15 mai 1975 relatif au CISR, a de longue date précisé les modalités de prise en compte des accidents.

### Méthode de redressement des blessés :

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

### Le baromètre mensuel

Le baromètre mensuel d'un mois donné concerne les accidents survenus jusqu'à la fin de ce mois, il est établi et publié le mois suivant.

Des estimations sont produites à partir des accidents enregistrés dans le système d'information TRAXY concernant des données BAAC en cours de saisie transmises dans les 48h par les forces de l'ordre à l'ONISR. Les résultats définitifs 2024 ont été intégrés dans le baromètre de mai 2025.

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 2025 les données labellisées.

Les méthodes statistiques sont précisées sur le site de l'ONISR : <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/outils-statistiques>



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



**Cerema**

CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN