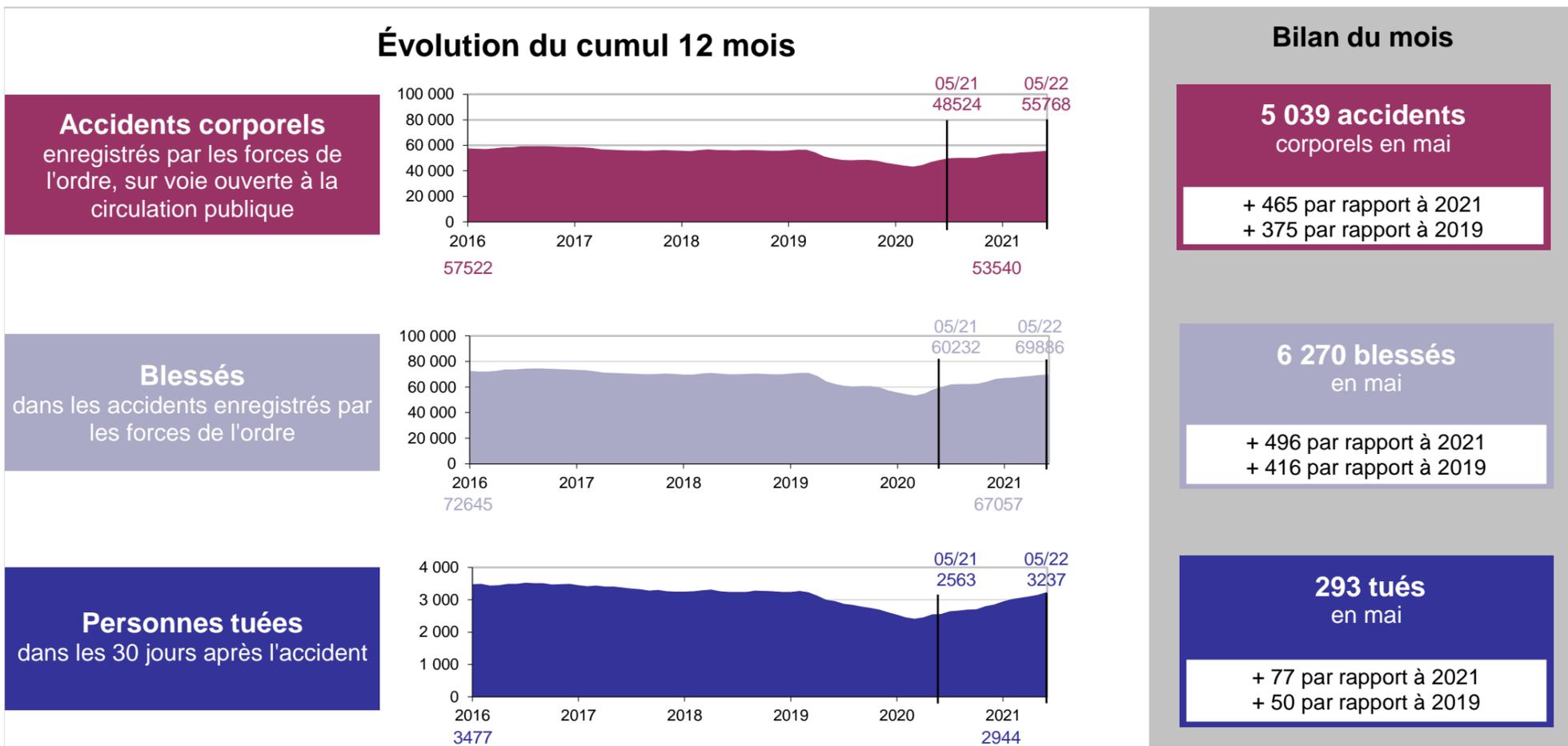


Avertissement : la crise sanitaire liée à la Covid-19 ayant conduit le gouvernement à prendre des mesures exceptionnelles de restriction des déplacements et des activités, l'évolution de l'accidentalité routière reflète depuis mars 2020 l'impact des mesures et la manière dont les Français ont adapté leurs mobilités selon les périodes.

Depuis le 2 février 2022, le télétravail n'est plus obligatoire 3 à 4 jours par semaine en France métropolitaine mais est redevenu recommandé. Il n'y a pas de restrictions concernant les déplacements.

Les indicateurs de l'accidentalité routière présentent des évolutions très atypiques depuis mars 2020 selon les périodes ; ainsi les comparaisons sont réalisées également avec l'année 2019 prise comme année référence, voire les années antérieures.



Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Séries labellisées (définitives jusqu'en 2021), estimation 2022 d'après les données arrêtées au 08/06/2022

293 personnes sont décédées sur les routes de France métropolitaine en **mai 2022** contre 216 en mai 2021, soit 77 personnes tuées de plus. Ce résultat est en forte hausse par rapport à mai 2019 (50 tués de plus soit + 21 %) et est également en hausse de + 7 % par rapport à la moyenne des mois de mai 2015-2019.

Le nombre d'accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre s'établit à 5 039 en mai 2022, supérieur au résultat de l'an dernier (465 accidents corporels de plus qu'en mai 2021) ainsi qu'au résultat du mois de mai 2019 (375 accidents corporels de plus soit une augmentation de + 8 %).

6 270 personnes ont été blessées en mai 2022, un résultat supérieur de +9 % par rapport à mai 2021 et de +7 % par rapport à mai 2019 : il avait été enregistré 5 774 blessés en mai 2021 et 5 854 blessés en mai 2019.

Les déplacements lors du mois de mai 2022 ont été plus importants qu'en mai 2021 (de l'ordre de +10 % en moyenne par rapport à mai 2021, selon le dataviz trafic du Cerema). Ainsi les résultats concernant l'accidentalité routière reflètent la forte reprise de la mobilité des Français par rapport à 2021 ; le nombre de tués, de blessés et d'accidents est sensiblement supérieur à la plupart des mois de mai avant pandémie, et équivalent aux mois de mai des années 2016 et 2017.

| | Mai | | | Depuis le début de l'année | | | | | | | | Sur une année glissante * | | | | | | | | | |
|------------------|-------|-------|-------|----------------------------|-----|-----------|-----|--------|--------|--------|-----------|---------------------------|-----------|----|--------|--------|--------|-----------|-----|-----------|----|
| | 2022 | 2021 | 2019 | 2022-2021 | | 2022-2019 | | 2022 | 2021 | 2019 | 2022-2021 | | 2022-2019 | | 2022 | 2021 | 2019 | 2022-2021 | | 2022-2019 | |
| | | | | Ecart | % | Ecart | % | | | | Ecart | % | Ecart | % | | | | Ecart | % | Ecart | % |
| Accidents | 5 039 | 4 574 | 4 664 | + 465 | +10 | + 375 | +8 | 20 927 | 18 699 | 21 525 | +2 228 | +12 | - 598 | -3 | 55 768 | 48 524 | 56 016 | +7 244 | +15 | - 248 | +0 |
| Tués | 293 | 216 | 243 | + 77 | +36 | + 50 | +21 | 1 257 | 964 | 1 226 | + 293 | +30 | + 31 | +3 | 3 237 | 2 563 | 3 244 | + 674 | +26 | - 7 | +0 |
| Blessés | 6 270 | 5 774 | 5 854 | + 496 | +9 | + 416 | +7 | 25 850 | 23 021 | 26 722 | +2 829 | +12 | - 872 | -3 | 69 886 | 60 232 | 70 490 | +9 654 | +16 | - 604 | -1 |

* Cumul 12 mois de juin 2021 à mai 2022, cumul 12 mois de juin 2020 à mai 2021, cumul de janvier à décembre 2019 (année de référence)
Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Séries labellisées (définitives jusqu'en 2021), estimation 2022 d'après les données arrêtées au 08/06/2022

Les accidents corporels non mortels enregistrés par les forces de police et de gendarmerie nationales ne constituent qu'une partie des accidents corporels de la circulation routière, les forces de l'ordre n'étant pas systématiquement appelées pour intervenir. Les indicateurs contenus dans cette publication donnent toutefois une information sur l'évolution de l'insécurité routière.

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

La **crise sanitaire** a profondément affecté les déplacements depuis mars 2020, pour tous les usagers, mais à des degrés divers selon l'alternance de restrictions et de mouvements autorisés. Même si la pandémie est toujours active, les déplacements et l'accidentalité retrouvent un rythme proche de celui avant pandémie voire supérieur, avec parfois des évolutions liées à de nouvelles habitudes.

Les **automobilistes** représentent habituellement la moitié de la mortalité routière. Leur mortalité sur ces 12 derniers mois est estimée à 1 583 tués contre 1 622 pour toute l'année 2019, soit un résultat encore inférieur de -2 %.

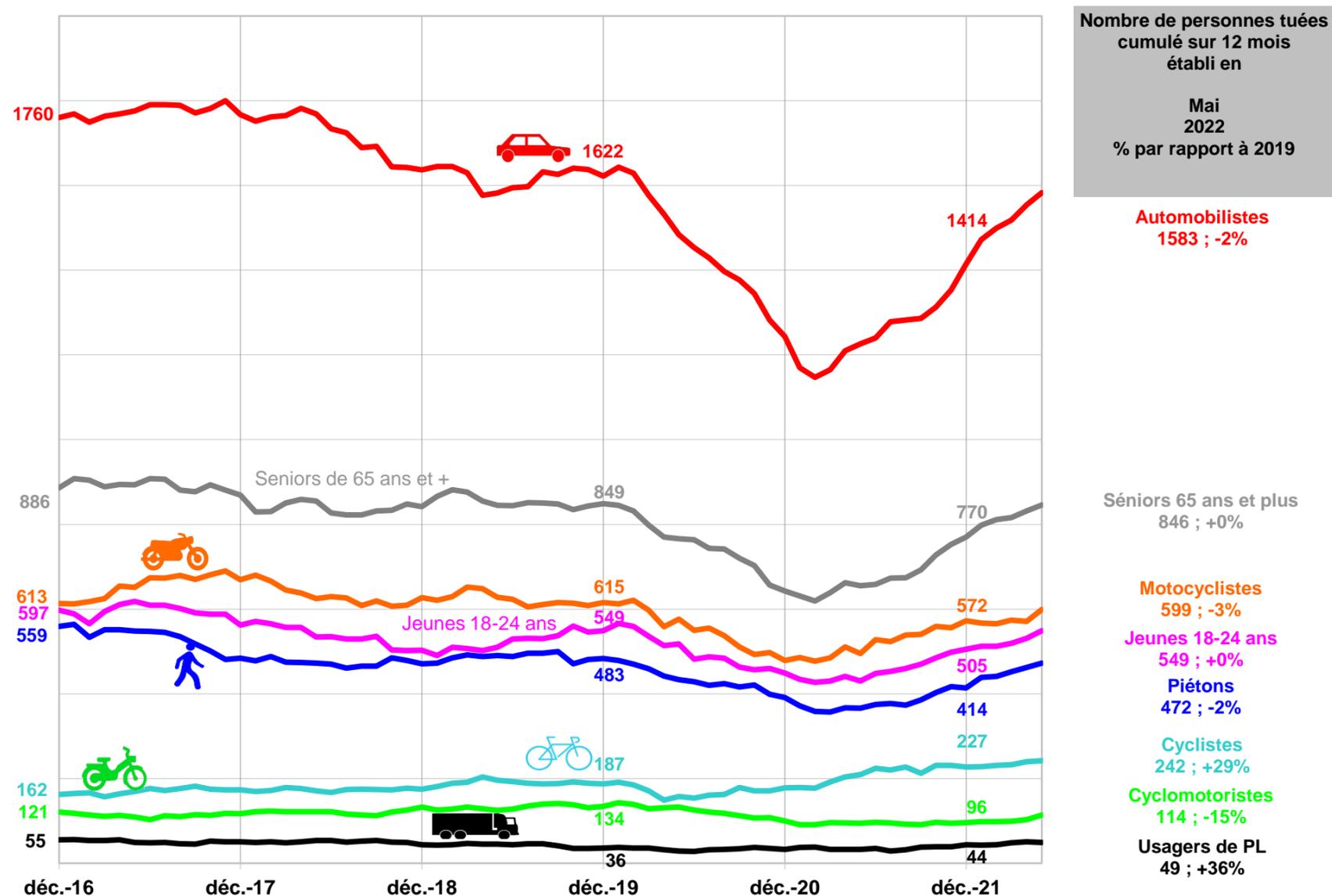
La mortalité **piétonne**, qui était en baisse depuis mars 2020, tend à retrouver le niveau d'avant pandémie : on estime que 472 piétons seraient décédés ces 12 derniers mois contre 483 sur toute l'année 2019.

La mortalité des usagers de **deux-roues motorisés** sur ces 12 derniers mois est encore inférieure à celle de l'année 2019. La mortalité des **motocyclistes** baisse de -3 % avec 599 tués ces 12 derniers mois contre 615 tués en 2019. La forte baisse de la mortalité des **cyclomotoristes** se maintient sur ces 12 derniers mois malgré un rebond sur ce mois de mai, -15 % par rapport à 2019 avec 114 tués en cyclomoteur ces 12 derniers mois contre 134 en 2019 ; une baisse qui touche toutes les classes d'âge.

La mortalité des **jeunes adultes de 18-24 ans**, au risque élevé d'accident grave de la route, est désormais équivalente sur ces 12 derniers mois à celle enregistrée en 2019 (549 tués).

A l'inverse des autres modes de déplacement, la mortalité **à vélo** sur les 12 derniers mois est plus forte que sur l'année 2019 : 242 cyclistes sont décédés ces 12 derniers mois, soit +29 % par rapport à 2019. En effet, les Français montrent un engouement pour l'utilisation de modes de déplacements individuels sur les petits trajets en ville, mais aussi pratiquent les loisirs à vélo en milieu rural.

Enfin la mortalité des usagers de **poids lourd** a fortement augmenté sur la fin de l'année 2021 et le début de l'année 2022. Elle est en hausse de +36 % par rapport à 2019 et redevient équivalente à la moyenne des années 2015-2019.



Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Séries labellisées (définitives jusqu'en 2021), estimation 2022 d'après les données arrêtées au 08/06/2022

Mortalité routière 2022 selon le mode de déplacement, l'âge, et le réseau routier

En mai 2022, aucune mesure restreignant la mobilité des Français n'est en place en France métropolitaine, alors que l'an dernier un troisième confinement était en place jusqu'au 3 mai avec une réouverture progressive des différents lieux sur tout le mois de mai. La mortalité en mai 2022 est ainsi bien supérieure à celle enregistrée au mois de mai 2021 et même supérieure à celle de mai 2019 ; elle s'établit à un niveau supérieur à la moyenne des mois de mai des 5 dernières années avant pandémie (2015-2019).

La mortalité **piétonne** en mai 2022 est supérieure à celle enregistrée en mai 2021 et similaire à celle de mai 2019. Ainsi, 35 piétons ont été tués en mai 2022, soit 10 de plus qu'en mai 2021 et le même nombre qu'en mai 2019.

La mortalité **cycliste** pour mai 2022, avec 22 cyclistes tués, est supérieure à celle enregistrée en mai 2021 et largement supérieure à celle de mai 2019. Cette mortalité est une des plus élevée des mois de mai de ces 10 dernières années.

La mortalité **motocycliste**, avec 73 tués, est très largement supérieure à celle des mois de mai 2021 et 2019. Ce résultat est également bien supérieur au niveau observé sur 2015-2019.

La mortalité des **automobilistes** est très supérieure à celle de mai 2021 et est similaire à celle de mai 2019 : 130 automobilistes sont décédés en mai 2022 contre 101 en mai 2021 et 133 en mai 2019 (soit respectivement 29 tués de plus et 3 tués de moins). La mortalité automobiliste de ce mois de mai 2022 est remontée au niveau de la moyenne des mois de mai 2015-2019.

21 enfants ou adolescents sont décédés sur les routes en mai 2022, ce qui est supérieur au mois de mai 2021 ainsi qu'au mois de mai 2019.

51 jeunes de 18-24 ans sont décédés sur les routes en mai 2022, soit 18 de plus qu'en mai 2021 et 11 de plus qu'en mai 2019 ; ce résultat est supérieur au niveau observé avant pandémie.

64 seniors âgés de 65 ans ou plus sont décédés sur les routes en mai 2022, une mortalité supérieure à celle de mai 2021 (14 tués de plus) et similaire aux mois de mai des 5 années avant pandémie.

En agglomération, la mortalité est supérieure à celle de mai 2021 et de mai 2019, avec respectivement 18 et 22 tués de plus.

Hors agglomération, la mortalité est nettement supérieure à celle du mois de mai 2021, avec 46 tués de plus, et supérieure à celle de mai 2019, avec 25 tués de plus. Elle atteint le niveau de la moyenne 2015-2019, des années où, hormis 2019, la limitation de vitesse sur routes bidirectionnelles était de 90 km/h.

| | Mai | | | | | Depuis le début de l'année | | | | | | | Sur une année glissante * | | | | | | |
|------------------------|------|------|------|-----------|-----------|----------------------------|------|------|-----------|-----|-----------|-----|---------------------------|-------|-------|-----------|------|-----------|------|
| | 2022 | 2021 | 2019 | 2022-2021 | 2022-2019 | 2022 | 2021 | 2019 | 2022-2021 | | 2021-2019 | | 2022 | 2021 | 2019 | 2022-2021 | | 2022-2019 | |
| | | | | Ecart | Ecart | | | | Ecart | % | Ecart | % | | | | Ecart | % | Ecart | % |
| Piétons | 35 | 25 | 35 | +10 | +0 | 178 | 120 | 195 | +58 | +48 | -17 | -9 | 472 | 366 | 483 | +106 | +29 | -11 | -2 |
| EDPm | 1 | 1 | 1 | +0 | +0 | 8 | 5 | 1 | +3 | ns | +7 | ns | 27 | 9 | 10 | +18 | +200 | +17 | +170 |
| Cyclistes | 22 | 20 | 6 | +2 | +16 | 90 | 75 | 73 | +15 | +20 | +17 | +23 | 242 | 209 | 187 | +33 | +16 | +55 | +29 |
| Cyclomotoristes | 19 | 8 | 7 | +11 | +12 | 47 | 29 | 36 | +18 | +62 | +11 | +31 | 114 | 94 | 134 | +20 | +21 | -20 | -15 |
| Motocyclistes | 73 | 45 | 43 | +28 | +30 | 217 | 190 | 213 | +27 | +14 | +4 | +2 | 599 | 495 | 615 | +104 | +21 | -16 | -3 |
| Automobilistes | 130 | 101 | 133 | +29 | -3 | 639 | 470 | 625 | +169 | +36 | +14 | +2 | 1 583 | 1 226 | 1 622 | +357 | +29 | -39 | -2 |
| Usagers de PL | 0 | 2 | 5 | -2 | -5 | 17 | 12 | 19 | +5 | +42 | -2 | -11 | 49 | 33 | 36 | +16 | +48 | +13 | +36 |
| Moins de 18 ans | 21 | 11 | 11 | +10 | +10 | 57 | 63 | 49 | -6 | -10 | +8 | +16 | 180 | 168 | 153 | +12 | +7 | +27 | +18 |
| 18-24 ans | 51 | 33 | 40 | +18 | +11 | 207 | 163 | 213 | +44 | +27 | -6 | -3 | 549 | 430 | 549 | +119 | +28 | +0 | +0 |
| 65 ans ou plus | 64 | 50 | 61 | +14 | +3 | 325 | 249 | 320 | +76 | +31 | +5 | +2 | 846 | 655 | 849 | +191 | +29 | -3 | +0 |

Sur le réseau routier

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|----|-------|-------|-------|------|-----|-----|----|
| En agglomération | 93 | 75 | 71 | +18 | +22 | 392 | 325 | 400 | +67 | +21 | -8 | -2 | 1 030 | 855 | 1 037 | +175 | +20 | -7 | -1 |
| Hors agglomération | 171 | 125 | 146 | +46 | +25 | 750 | 551 | 712 | +199 | +36 | +38 | +5 | 1 932 | 1 485 | 1 944 | +447 | +30 | -12 | -1 |
| Sur autoroute | 29 | 16 | 26 | +13 | +3 | 115 | 88 | 114 | +27 | +31 | +1 | +1 | 275 | 223 | 263 | +52 | +23 | +12 | +5 |

* Cumul 12 mois de juin 2021 à mai 2022, cumul 12 mois de juin 2020 à mai 2021, cumul de janvier à décembre 2019 (année de référence)

ns : évolution non significative

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

Séries labellisées (définitives jusqu'en 2021), estimation 2022 d'après les données arrêtées au 08/06/2022

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 cyclomoteurs sont des deux-roues motorisés de moins de 50 cm³ et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h, y compris les scooters de moins de 50 cm³.

Les motocyclettes sont des deux-roues motorisés de plus de 50 cm³, y compris les scooters de plus de 50 cm³.

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

Les Poids lourds (PL) sont des véhicules destinés au transport des charges lourdes ou volumineuses, de PTAC supérieur à 3,5 t.

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.

Les blessés en 2022 selon le mode de déplacement, l'âge, et le réseau routier

Avertissement : Le nombre de blessés de la route enregistré par les forces de l'ordre est sous-représenté. Les blessés, notamment en EDP, vélo ou en 2RM, contactent directement les services de secours ou vont vers les établissements de santé par leurs propres moyens, voire rentrent chez eux, sans que les forces de l'ordre n'en aient connaissance.

Les volumes de blessés enregistrés par les forces de l'ordre sont donc très volatiles sur un mois donné ou depuis le début de l'année, le choix a donc été fait d'afficher les tendances du mois en cours et du cumul depuis janvier, comparées à 2021 et 2019. Seuls les cumulés 12 mois glissants sont affichés en évolution relative par rapport à l'année 2019 prise comme référence pour la décennie.

Mai

| | En agglomération | | Hors agglomération | | Sur autoroute | |
|-----------------|------------------|-----------|--------------------|-----------|---------------|-----------|
| | 2022-2021 | 2022-2019 | 2022-2021 | 2022-2019 | 2022-2021 | 2022-2019 |
| Piétons | ↗ | ↘ | ↗ | ↗ | | |
| EDPm | ↗ | ↗ | ns | ns | | |
| Cyclistes | ↗ | ↗ | ↗ | ↗ | | |
| Cyclomotoristes | ↘ | ↘ | ↗ | ↗ | | |
| Motocyclistes | ↗ | ↘ | ↗ | ↗ | ↗ | ↗ |
| Automobilistes | ↘ | ↘ | ↗ | ↗ | ↗ | ↗ |
| Usagers de PL | ns | ns | ↗ | ↗ | ↘ | ↘ |

ns : évolution non significative

Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Séries labellisées (définitives jusqu'en 2021), données provisoires 2022 arrêtées au 08/06/2022

Au mois de mai 2022

En agglomération, la tendance des **blessés cyclomotoristes et automobilistes** est à la **baisse par rapport à 2021**, la **tendance des autres blessés est en hausse**. Seule la tendance pour les blessés **EDPm et cyclistes** est en **hausse par rapport à 2019**, les autres tendances sont en baisse.

Hors agglomération, la tendance des blessés est à la **hausse pour l'ensemble des usagers par rapport à 2021 et 2019**. Ceci est particulièrement marqué pour les **piétons et les cyclomotoristes** par rapport à 2019.

Depuis le début de l'année

| | En agglomération | | Hors agglomération | | Sur autoroute | |
|-----------------|------------------|-----------|--------------------|-----------|---------------|-----------|
| | 2022-2021 | 2022-2019 | 2022-2021 | 2022-2019 | 2022-2021 | 2022-2019 |
| Piétons | ↗ | ↘ | ↗ | ↗ | | |
| EDPm | ↗ | ↗ | ns | ns | | |
| Cyclistes | ↘ | ↗ | ↘ | ↗ | | |
| Cyclomotoristes | ↘ | ↘ | ↗ | ↗ | | |
| Motocyclistes | ↗ | ↘ | ↗ | ↗ | ↗ | ↗ |
| Automobilistes | ↗ | ↘ | ↗ | ↘ | ↗ | ↘ |
| Usagers de PL | ↗ | ↘ | ↗ | ↗ | ↘ | ↘ |

ns : évolution non significative

Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Séries labellisées (définitives jusqu'en 2021), données provisoires 2022 arrêtées au 08/06/2022

Depuis le début de l'année 2022

En agglomération, le nombre de blessés tend à augmenter chez les piétons, EDPm et usagers de poids lourd par rapport à 2021. Pour les cyclistes et EDPm, la tendance est en hausse par rapport à 2019.

Hors agglomération, le nombre de blessés augmente quel que soit le mode de déplacement par rapport à 2021 et 2019 à l'exception d'un des cyclistes par rapport à 2021 et des automobilistes par rapport à 2019.

Sur autoroute, le nombre de blessés est inférieur à 2019 alors que la mortalité est légèrement supérieure à 2019.

Sur une année glissante

Cumul de juin 2021 à mai 2022, par rapport à l'année 2019

| | En agglomération | Hors agglomération | Sur autoroute |
|-----------------|------------------|--------------------|---------------|
| Piétons | -11% | +0% | |
| EDPm | +171% | ns | |
| Cyclistes | +15% | +20% | |
| Cyclomotoristes | +1% | +8% | |
| Motocyclistes | -15% | +8% | +5% |
| Automobilistes | -3% | -1% | -1% |
| Usagers de PL | -28% | +2% | -12% |

ns : évolution non significative

Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Séries labellisées (définitives jusqu'en 2021), données provisoires 2022 arrêtées au 08/06/2022

Sur les 12 derniers mois

En agglomération, l'évolution des blessés en **EDPm** est sur une pente ascendante par rapport à l'année 2019, ce mode de déplacement a pris de l'ampleur. Ces 12 derniers mois par rapport à l'année 2019, le nombre de blessés **cyclistes** augmente de +15 % alors que les nombres de blessés **piétons et motocyclistes** baissent de -11% et -15%.

Hors agglomération, la plus forte hausse de blessés ces 12 derniers mois par rapport à l'année 2019 concerne les **cyclistes** avec +20% . La tendance des blessés en deux-roues motorisés est en légère hausse par rapport à l'année 2019.

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 cyclomoteurs sont des deux-roues motorisés de moins de 50 cm³ et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h, y compris les scooters de moins de 50 cm³.

Les motocyclettes sont des deux-roues motorisés de plus de 50 cm³, y compris les scooters de plus de 50 cm³.

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

Les Poids lourds (PL) sont des véhicules destinés au transport des charges lourdes ou volumineuses, de PTAC supérieur à 3,5 t.

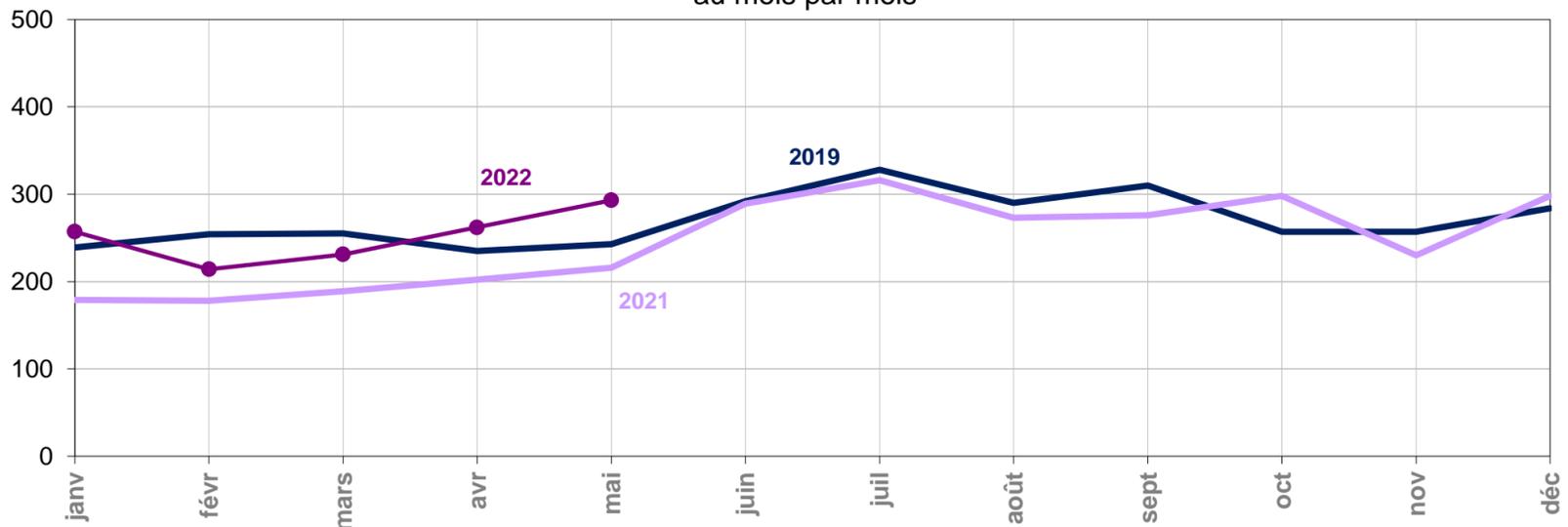
Le réseau routier "en agglomération" concerne les voies se trouvant entre les panneaux d'entrée et de sortie d'une commune.

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.



Tués à 30 jours au mois par mois

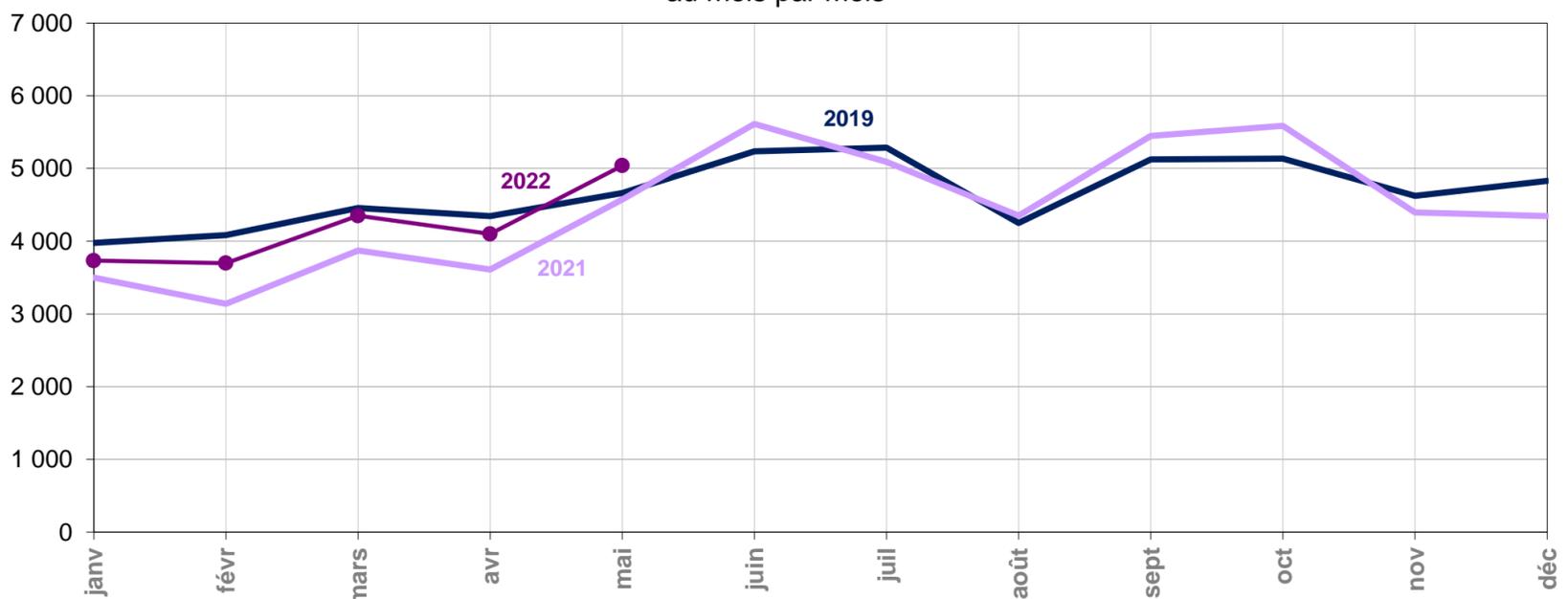


| | janv | févr | mars | avr | mai | juin | juil | août | sept | oct | nov | déc |
|------|------|------|------|-----|-----|------|------|------|------|-----|-----|-----|
| 2011 | 324 | 269 | 301 | 360 | 322 | 336 | 354 | 370 | 347 | 351 | 296 | 333 |
| 2012 | 297 | 204 | 276 | 277 | 321 | 322 | 366 | 339 | 341 | 299 | 292 | 319 |
| 2013 | 243 | 221 | 200 | 236 | 224 | 293 | 344 | 322 | 312 | 308 | 252 | 313 |
| 2014 | 235 | 225 | 261 | 254 | 260 | 311 | 302 | 306 | 317 | 347 | 280 | 286 |
| 2015 | 262 | 235 | 219 | 258 | 267 | 299 | 353 | 332 | 257 | 378 | 296 | 305 |
| 2016 | 236 | 263 | 255 | 243 | 294 | 285 | 356 | 301 | 334 | 315 | 258 | 337 |
| 2017 | 255 | 204 | 267 | 281 | 297 | 324 | 343 | 297 | 297 | 319 | 272 | 292 |
| 2018 | 229 | 218 | 235 | 284 | 268 | 290 | 328 | 246 | 322 | 274 | 268 | 286 |
| 2019 | 239 | 254 | 255 | 235 | 243 | 292 | 328 | 290 | 310 | 257 | 257 | 284 |
| 2020 | 263 | 218 | 152 | 102 | 207 | 211 | 293 | 242 | 266 | 203 | 173 | 211 |
| 2021 | 179 | 178 | 189 | 202 | 216 | 289 | 316 | 273 | 276 | 298 | 230 | 298 |
| 2022 | 257 | 214 | 231 | 262 | 293 | | | | | | | |

Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Séries labellisées (définitives jusqu'en 2021), estimation 2022 d'après les données arrêtées au 08/06/2022



Accidents corporels au mois par mois

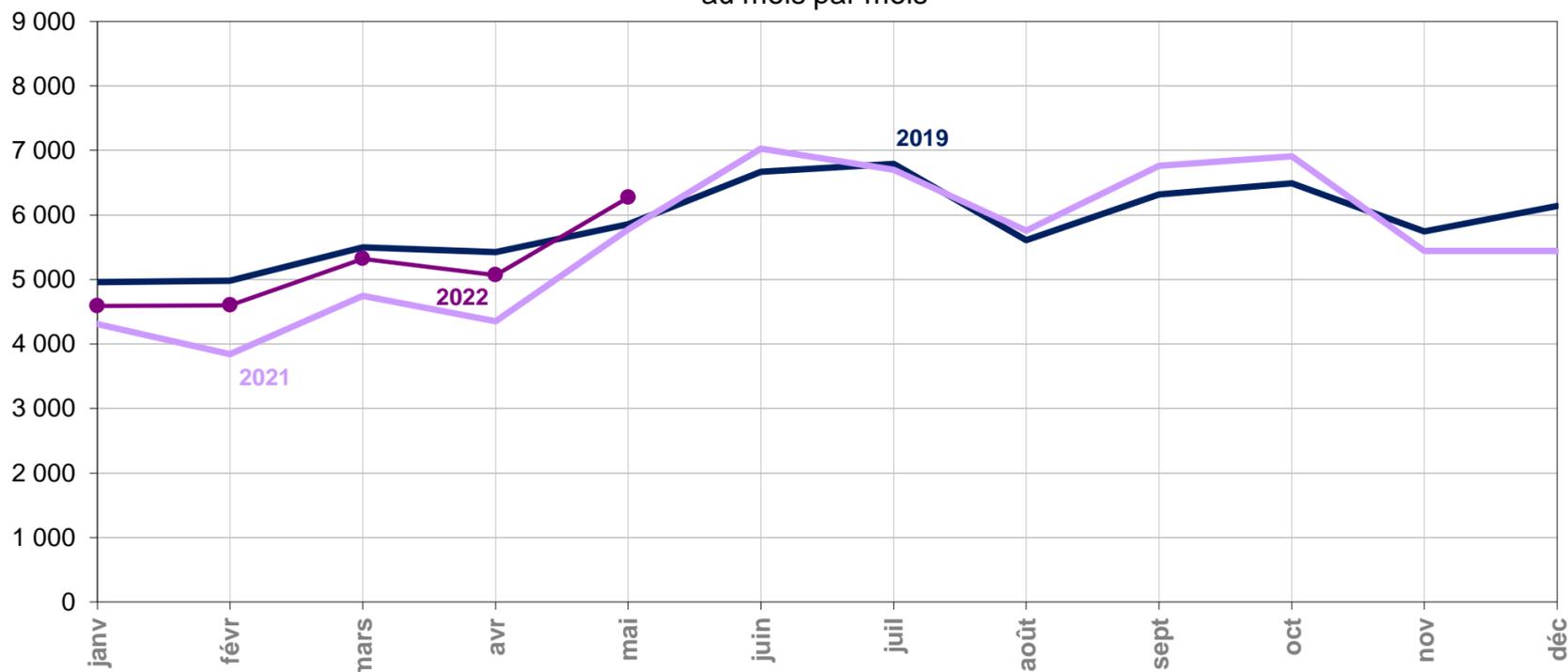


| | janv | févr | mars | avr | mai | juin | juil | août | sept | oct | nov | déc |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 2011 | 4 912 | 4 357 | 5 333 | 5 744 | 6 098 | 5 722 | 5 415 | 4 748 | 5 976 | 5 995 | 5 253 | 5 471 |
| 2012 | 4 900 | 3 810 | 5 034 | 4 426 | 5 193 | 5 597 | 5 275 | 4 398 | 5 685 | 5 898 | 5 175 | 5 046 |
| 2013 | 4 259 | 3 755 | 3 887 | 4 420 | 4 503 | 5 376 | 5 509 | 4 341 | 5 493 | 5 381 | 4 989 | 4 899 |
| 2014 | 4 649 | 4 091 | 4 609 | 4 825 | 4 958 | 5 435 | 4 769 | 4 100 | 5 324 | 5 627 | 5 055 | 4 749 |
| 2015 | 4 277 | 3 709 | 4 273 | 4 637 | 4 741 | 5 528 | 5 041 | 4 279 | 5 200 | 5 085 | 4 998 | 4 835 |
| 2016 | 4 655 | 3 958 | 4 414 | 4 293 | 4 967 | 5 182 | 5 080 | 4 166 | 5 255 | 5 451 | 5 201 | 4 900 |
| 2017 | 4 420 | 3 876 | 4 946 | 4 948 | 5 112 | 5 747 | 5 148 | 4 291 | 5 088 | 5 351 | 4 987 | 4 699 |
| 2018 | 4 228 | 3 339 | 3 974 | 4 674 | 4 874 | 5 420 | 5 061 | 4 156 | 5 370 | 5 501 | 4 698 | 4 471 |
| 2019 | 3 977 | 4 082 | 4 455 | 4 347 | 4 664 | 5 235 | 5 287 | 4 253 | 5 127 | 5 135 | 4 625 | 4 829 |
| 2020 | 4 531 | 4 055 | 2 470 | 1 119 | 3 121 | 4 177 | 4 970 | 4 347 | 5 226 | 4 455 | 2 878 | 3 772 |
| 2021 | 3 501 | 3 139 | 3 872 | 3 613 | 4 574 | 5 613 | 5 093 | 4 354 | 5 450 | 5 588 | 4 395 | 4 348 |
| 2022 | 3 736 | 3 698 | 4 352 | 4 102 | 5 039 | | | | | | | |

Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Séries labellisées (définitives jusqu'en 2021), estimation 2022 d'après les données arrêtées au 08/06/2022

NB : En couleur violet dans les tableaux, estimations provisoires (nouveau calcul avec le coefficient recalé sur les chiffres définitifs 2019 et les premiers mois quasi définitifs 2020).
En couleur bleu, données quasi définitives.
En noir, données BAAC définitives labellisées.

Blessés au mois par mois



| | janv | févr | mars | avr | mai | juin | juil | août | sept | oct | nov | déc |
|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 2011 | 6 025 | 5 478 | 6 553 | 7 256 | 7 519 | 7 165 | 7 036 | 6 101 | 7 346 | 7 474 | 6 440 | 6 858 |
| 2012 | 6 095 | 4 705 | 6 244 | 5 602 | 6 593 | 6 981 | 6 792 | 5 759 | 7 134 | 7 355 | 6 419 | 6 172 |
| 2013 | 5 178 | 4 593 | 4 878 | 5 481 | 5 678 | 6 576 | 7 017 | 5 735 | 6 759 | 6 602 | 6 053 | 6 057 |
| 2014 | 5 720 | 5 091 | 5 697 | 5 953 | 6 316 | 6 850 | 6 146 | 5 433 | 6 608 | 6 933 | 6 312 | 5 989 |
| 2015 | 5 260 | 4 685 | 5 296 | 5 771 | 5 968 | 6 857 | 6 545 | 5 570 | 6 534 | 6 285 | 6 022 | 6 009 |
| 2016 | 5 915 | 4 839 | 5 459 | 5 354 | 6 273 | 6 627 | 6 622 | 5 463 | 6 530 | 6 855 | 6 527 | 6 181 |
| 2017 | 5 419 | 4 787 | 6 156 | 6 233 | 6 367 | 7 193 | 6 795 | 5 523 | 6 295 | 6 497 | 6 192 | 5 927 |
| 2018 | 5 201 | 4 148 | 5 012 | 5 884 | 6 255 | 6 715 | 6 532 | 5 407 | 6 614 | 6 688 | 5 803 | 5 628 |
| 2019 | 4 959 | 4 982 | 5 500 | 5 427 | 5 854 | 6 671 | 6 792 | 5 612 | 6 320 | 6 493 | 5 743 | 6 137 |
| 2020 | 5 666 | 5 010 | 3 000 | 1 239 | 3 710 | 5 268 | 6 386 | 5 733 | 6 386 | 5 468 | 3 370 | 4 600 |
| 2021 | 4 308 | 3 842 | 4 746 | 4 351 | 5 774 | 7 028 | 6 698 | 5 757 | 6 763 | 6 908 | 5 442 | 5 440 |
| 2022 | 4 589 | 4 601 | 5 322 | 5 068 | 6 270 | | | | | | | |

Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Séries labellisées (définitives jusqu'en 2021), estimation 2022 d'après les données arrêtées au 08/06/2022

NB : En couleur violet dans les tableaux, estimations provisoires (nouveau calcul avec le coefficient recalé sur les chiffres définitifs 2019 et les premiers mois quasi définitifs 2020).

En couleur bleu, données quasi définitives.

En noir, données BAAC définitives labellisées.

Méthodes de traitement des données

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

Les accidents corporels ont été 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.

Un guide rassemble des cas concrets et détaille la nomenclature du bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation (BAAC). Ce guide est régulièrement actualisé, la dernière version date d'avril 2017. Est classé comme accident corporel de la circulation tout accident, avec une victime, impliquant au moins un véhicule sur une voie ouverte à la circulation publique ; quel que soit l'événement causal, hors acte intentionnel de type suicide ou homicide. Les bulletins d'analyse des accidents corporels de la circulation (BAAC) sont fournis par les forces de l'ordre qui les remplissent à la suite de tout accident corporel où ils sont appelés. Le fichier est complété par les observatoires départementaux de sécurité routière. Les données brutes ayant servi au bilan font l'objet d'un recueil mis également en ligne.

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.

Dans ce baromètre, les données définitives 2021 ont été intégrées fin mai 2022.

Des remontées rapides transmises par les services du Ministère de l'intérieur, limitées aux nombres d'accidents corporels, de personnes tuées, blessées et blessées hospitalisées, permettent de donner une estimation provisoire du bilan de l'accidentalité en France d'un mois donné dès les premiers jours du mois suivant.

Ces estimations sont mises en regard des données BAAC en cours de saisie transmises dans les 48h par les forces de l'ordre à l'ONISR (nouveau protocole d'échange de données mis en place courant 2018). Elles sont alors extrapolées à partir des données brutes des remontées rapides et d'un coefficient calculé à partir des écarts observés l'année précédente entre remontées rapides et fichier BAAC définitif, font l'objet d'un baromètre mensuel commenté, offrant diverses comparaisons (du mois au même mois de l'année précédente, des premiers mois de l'année aux mêmes n mois de l'année précédente) ainsi qu'un suivi de tendance établi sur la base de 12 mois glissants.

Les séries conjoncturelles présentées dans cette publication portent sur les accidents corporels et les victimes de ces accidents enregistrés par la police et la gendarmerie. Ceux-ci sont comptabilisés au mois d'enregistrement. Les requalifications de ces accidents, y compris suppressions, sont prises en compte jusqu'à la date à laquelle sont arrêtées les comptabilisations, c'est-à-dire à la clôture de la base officielle en mai de l'année suivante.

Labellisation

L'Autorité de la Statistique Publique a labellisé les principaux indicateurs d'accidentalité (France métropolitaine et Départements d'Outre-mer) pour ce qui concerne les données quasi-définitives de l'année N publiées fin janvier de l'année N+1, et les données définitives publiées à partir de mai de l'année N+1. Le baromètre intègre pour les années antérieures à 2021 les données labellisées.

Les méthodes statistiques sont précisées sur le site de l'ONISR :

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