

4 495 accidents corporels de la circulation routière ont été enregistrés en mai 2023 par les forces de l'ordre, soit 11% de moins qu'en 2022.

Il est estimé que 234 personnes sont décédées en mai 2023 sur les routes de France métropolitaine, pour 289 en mai 2022, soit une baisse de 19%. On note en particulier une baisse du nombre de tués en 2RM (-46%), de tués cyclistes (-9 tués) et de tués piétons (-9 tués). Le nombre de tués automobilistes est stable.

1 449 personnes ont été blessées gravement, soit -11 % par rapport au mois de mai 2022 (d'après la méthode d'estimation élaborée par l'ONISR sur la base des travaux de l'Université Gustave Eiffel). La baisse du nombre de blessés graves en mai concerne principalement les 2RM, les cyclistes et les automobilistes.

La tendance ces 3 derniers mois (mars-avril-mai) est en baisse par rapport aux mêmes mois il y a un an : le nombre de tués est inférieur de -16% et le nombre de blessés graves est inférieur de -9%.



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 2022), estimations ONISR-UGE pour les blessés graves, estimations 2023 d'après les données arrêtées au 08/06/2023

Tableau synthétique du mois de mai 2023 par rapport à un auparavant

	Mai*		ces 3 derniers mois**		ces 12 derniers mois***	
	Nombre	Variation	Nombre	Variation	Nombre	Variation
Tués	234	-19%	648	-16%	3 114	-3%
Blessés graves	1 449	-11%	3 698	-9%	15 576	-6%

* Mai 2023 par rapport à mai 2022

** Cumul 3 mois de mars 2023 à mai 2023 par rapport au cumul 3 mois de mars 2022 à mai 2022

*** Cumul 12 mois de juin 2022 à mai 2023 par rapport au cumul 12 mois de juin 2021 à mai 2022

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

Séries labellisées pour les tués (définitives jusqu'en 2022), estimations ONISR-UGE pour les blessés graves, estimation 2023 d'après les données arrêtées au 08/06/2023

Les informations concernant les accidents corporels sont transmises par les forces de police et de gendarmerie nationales, qui ne sont pas systématiquement informées lorsque l'accident n'est pas mortel. Aussi, le calcul des blessés graves (selon la définition médicale M.AIS3+) repose sur les constatations des forces de l'ordre corrigées par la modélisation ONISR-Université Gustave Eiffel (Registre du Rhône).

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

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

Les **automobilistes** représentent depuis la pandémie un peu moins de la moitié de la mortalité routière. Leur mortalité sur ces 12 derniers mois est estimée à 1 528 tués contre 1 622 pour toute l'année 2019.

La mortalité **piétonne** est de nouveau inférieure au niveau d'avant pandémie : on estime que 455 piétons seraient décédés ces 12 derniers mois contre 483 sur toute l'année 2019.

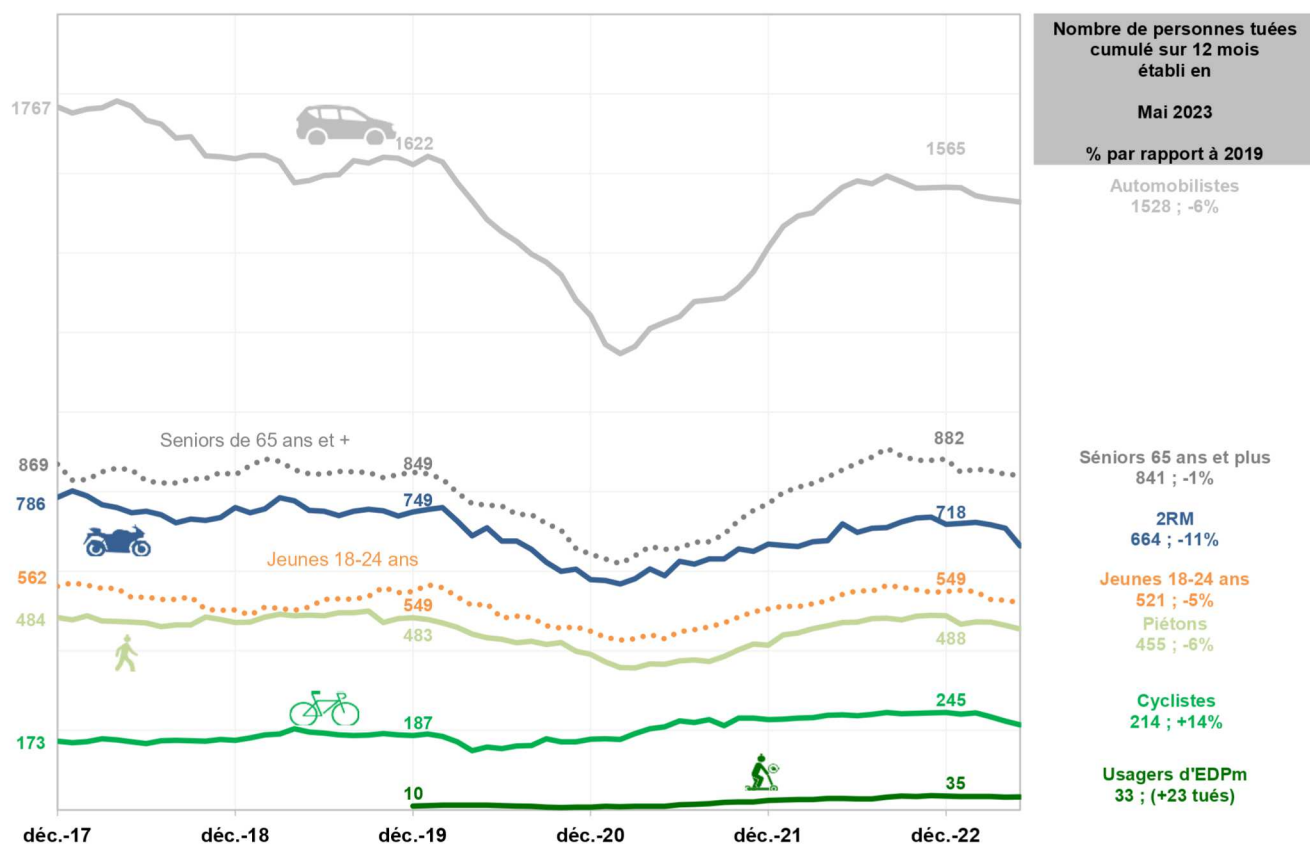
La mortalité des usagers de **deux-roues motorisés** sur ces 12 derniers mois est encore inférieure à celle de l'année 2019 avec 664 tués ces 12 derniers mois contre 749 tués en 2019.

La mortalité des **jeunes adultes de 18-24 ans**, au risque élevé d'accident grave de la route, est inférieure, ces 12 derniers mois, à celle enregistrée en 2019, avec 521 tués contre 549 tués sur l'année 2019.

La mortalité des personnes âgées de **65 ans ou plus** s'établit à 841 personnes tuées ces 12 derniers mois, un niveau similaire à celui observé sur l'année 2019.

La mortalité **à vélo** sur les 12 derniers mois est largement supérieure à celle de l'année 2019 : 214 cyclistes sont décédés ces 12 derniers mois, soit +14% par rapport à 2019. En effet, les Français montrent un engouement pour l'utilisation de modes de déplacements individuels sur les petits trajets en ville, mais aussi pratiquent les loisirs à vélo en milieu rural.

La mortalité en **EDPm** a augmenté fortement ces 12 derniers mois. 33 personnes sont décédées depuis un an.



Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Séries labellisées pour les tués (définitives jusqu'en 2022), estimation 2023 d'après les données arrêtées au 08/06/2023

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

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

Les **deux-roues motorisés** représentent plus d'un tiers des blessés graves ; sur ces 12 derniers mois, ils sont estimés à 5 100 blessés graves contre 5 700 pour toute l'année 2019.

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

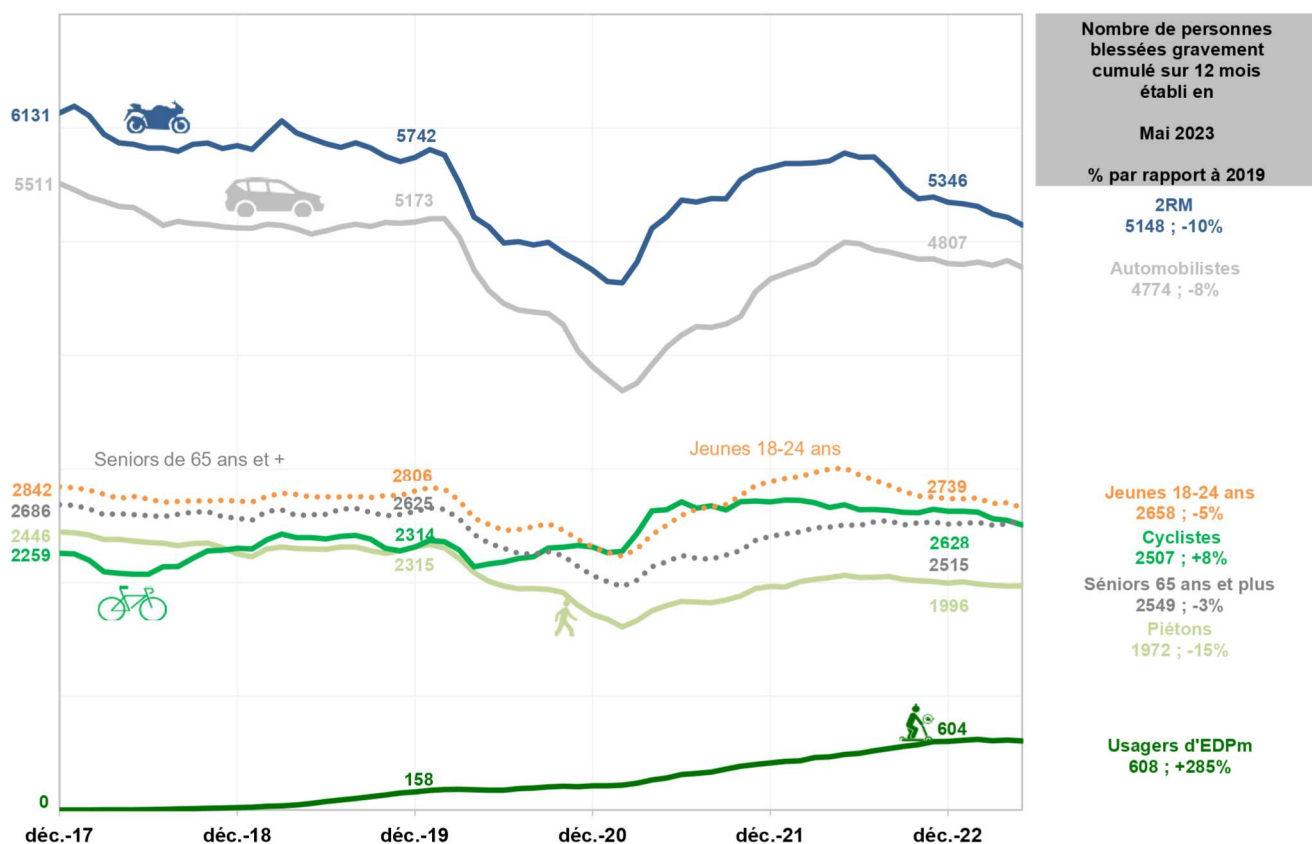
Le nombre de blessés graves âgés de **18-24 ans**, une classe d'âge au risque élevé d'accident grave de la route, baisse pour ces 12 derniers mois, avec 2 700 blessés graves contre 2 800 sur l'année 2019.

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

Le nombre de blessés graves à **vélo** sur les 12 derniers mois est largement supérieur à celui de l'année 2019 : 2 500 cyclistes seraient gravement blessés ces 12 derniers mois, soit +8 % par rapport à 2019. En effet, les Français montrent un engouement pour l'utilisation de modes de déplacements individuels sur les petits trajets en ville, mais aussi pratiquent les loisirs à vélo en milieu rural.

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

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



Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Estimations ONISR-UGE pour les blessés graves, estimation 2023 d'après les données arrêtées au 08/06/2023

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

Sur les 3 derniers mois

En agglomération, la tendance est à la **baisse**, en particulier pour les cyclistes et 2RM. Seuls les nombres d'**usagers d'EDPm gravement blessés ainsi que le nombre d'usagers d'EDPm tués** sont à la **hausse**.

Hors agglomération, la tendance est à la **baisse**, en particulier pour les usagers d'EDPm, cyclistes et piétons gravement blessés et tués.

Sur autoroute, la tendance des automobilistes et 2RM est en légère **baisse** pour les tués, en légère **hausse** pour les blessés graves en 2RM.

Ces 3 derniers mois (2023 par rapport à 2022)

	En agglomération		Hors agglomération		Sur autoroute	
	variation tués	variation blessés graves	variation tués	variation blessés graves	variation tués	variation blessés graves
Piétons	↘	→	↘	↘	↘	
EDPm	↗	↗	↘	↘		
Cyclistes	↘	↘	↘	↘		
2RM	↘	↘	↘	↘	↘	↗
Automobilistes	↘	↘	↘	→	↘	→

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 2022), estimations ONISR-UGE pour les blessés graves, estimations d'après les données 2023 arrêtées au 08/06/2023

Sur les 12 derniers mois

En agglomération, l'évolution des **blessés graves en EDPm** est sur une pente ascendante ces 12 derniers mois par rapport aux 12 mois précédents, ce mode de déplacement a pris de l'ampleur. La tendance est à la baisse pour les autres modes de déplacement.

Hors agglomération, la **hausse de tués** et de **blessés graves** ces 12 derniers mois par rapport aux 12 mois précédents concerne les **usagers d'EDPm** et les **piétons** pour les tués uniquement.

Sur autoroute, le nombre de **piétons** tués est en **hausse**, le nombre de blessés graves et de tués est en **baisse** pour les **2RM**.

Ces 12 derniers mois

Cumul de juin 2022 à mai 2023, par rapport à un an auparavant

	En agglomération		Hors agglomération		Sur autoroute	
	variation tués	variation blessés graves	variation tués	variation blessés graves	variation tués	variation blessés graves
Piétons	-11%	-6%	+13%	-0%	+11%	
EDPm	+4%	+24%	+60%	+30%		
Cyclistes	-7%	-6%	-16%	-8%		
2RM	-8%	-12%	-8%	-10%	-13%	-15%
Automobilistes	-0%	-8%	-4%	-3%	-1%	-4%

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 2022), estimations ONISR-UGE pour les blessés graves, estimations d'après les données 2023 arrêtées au 08/06/2023

Les piétons intègrent les utilisateurs d'Engins de Déplacement Personnel non motorisés (les rollers, les planches à roulette, les trottinettes), qui se déplacent sur les mêmes espaces que les piétons à pieds et sont considérés comme piétons dans le code de la route.

Les Engins de Déplacement Personnel motorisés (EDPm) contiennent les trottinettes électriques, gyropodes, hoverboards, segways, etc... ; ils se déplacent comme des vélos.

Les cyclistes sont les usagers se déplaçant à vélo, qu'il soit à assistance électrique ou non.

Les Deux-roues motorisés incluent les cyclomoteurs (moins de 50 cm3 et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h, y compris les scooters de moins de 50 cm3) et les motocyclettes (plus de 50 cm3, y compris les scooters de plus de 50 cm3).

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

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

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

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

Tableau détaillé du mois de mai 2023 par rapport à un an auparavant

La **tendance récente (3 derniers mois) est en baisse de -16% pour les décédés et -9% pour les blessés graves.**

Le nombre de victimes graves est en baisse pour tous les modes de déplacement, en particulier pour les **cyclistes et usagers de 2RM.**

Au regard de l'âge, la baisse observée sur le nombre de victimes graves est importante chez les moins de 25 ans.

Le nombre de victimes graves baisse quel que soit le réseau routier.

	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
Total	234	1 449	648	-16%	3 698	-9%	3 114	-3%	15 576	-6%

Par mode de déplacement

Piétons	24	166	77	-19%	446	-3%	455	-3%	1 972	-5%
EDPm	2	44	4	-20%	129	-9%	33	+14%	608	+25%
Cyclistes	12	228	31	-49%	565	-17%	214	-10%	2 507	-7%
2RM	51	567	149	-28%	1 321	-11%	664	-8%	5 148	-11%
Automobilistes	126	396	344	-4%	1 102	-4%	1 528	-2%	4 774	-4%

Focus selon l'âge

Moins de 18 ans	3	214	27	-40%	565	-7%	148	-19%	2 310	-6%
18-24 ans	43	222	99	-22%	625	-12%	521	-4%	2 658	-12%
65 ans ou plus	65	241	170	-9%	577	+3%	841	-2%	2 549	+2%

Sur le réseau routier

En agglomération	77	633	192	-22%	1 696	-8%	977	-6%	7 104	-6%
Hors agglomération	136	721	404	-12%	1 757	-10%	1 861	-3%	7 411	-6%
Sur autoroute	21	95	52	-19%	245	-7%	276	+1%	1 060	-6%

** Cumul 3 mois de mars 2023 à mai 2023 par rapport au cumul 3 mois de mars 2022 à mai 2022

*** Cumul 12 mois de juin 2022 à mai 2023 par rapport au cumul 12 mois de juin 2021 à mai 2022

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

Séries labellisées pour les tués (définitives jusqu'en 2022), estimations ONISR-UGE pour les blessés graves, estimation 2023 d'après les données arrêtées au 08/06/2023

Les piétons intègrent les utilisateurs d'Engins de Déplacement Personnel non motorisés (les rollers, les planches à roulette, les trottinettes), qui se déplacent sur les mêmes espaces que les piétons à pieds et sont considérés comme piétons dans le code de la route.

Les Engins de Déplacement Personnel motorisés (EDPm) contiennent les trottinettes électriques, gyropodes, hoverboards, segways, etc... ; ils se déplacent comme des vélos.

Les cyclistes sont les usagers se déplaçant à vélo, qu'il soit à assistance électrique ou non.

Les deux-roues motorisés intègrent les cyclomotoristes et les motards, y compris les scooteristes.

Les automobilistes sont les véhicules légers (VL).

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

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

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

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

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

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

Méthodes de traitement des données pour la France métropolitaine

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

Méthode de redressement des blessés :

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

Le baromètre mensuel

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

Des estimations sont produites à partir des accidents enregistrés dans le système d'information TRAXy concernant des données BAAC en cours de saisie transmises dans les 48h par les forces de l'ordre à l'ONISR. **Les résultats définitifs 2022 ont été intégrés dans le baromètre de mai 2023.**

Les blessés graves sont estimés à partir des données sur les blessés enregistrés dans TRAXy en utilisant la méthode de redressement mentionnée plus haut.

Labellisation

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

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