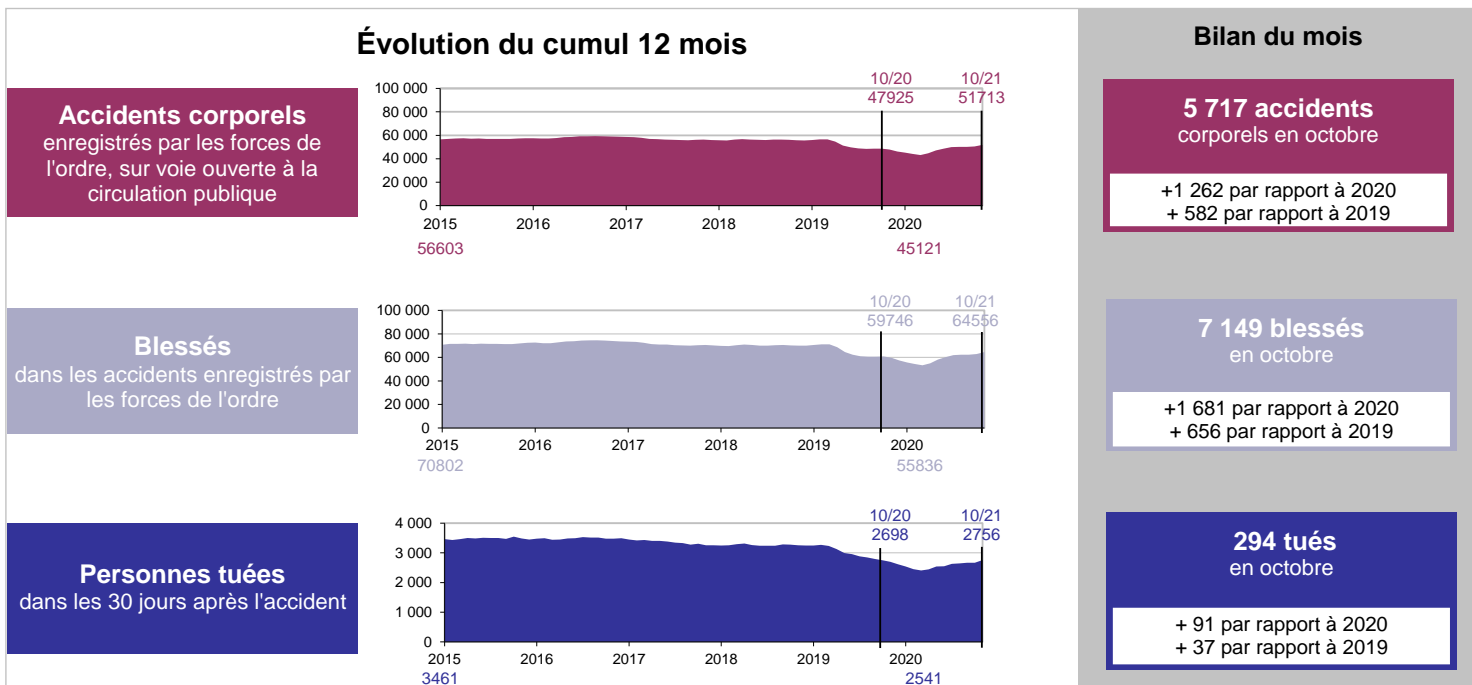


Avertissement : la crise sanitaire liée à la Covid-19 ayant conduit le gouvernement à prendre des mesures exceptionnelles de restriction des déplacements et des activités, l'évolution de l'accidentalité routière reflète depuis mars 2020 l'impact des mesures et la manière dont les Français ont adapté leurs mobilités selon les périodes. Un couvre-feu a été mis en place en France métropolitaine sur la première moitié de l'année 2021 et le télétravail fortement recommandé. En octobre 2021, il n'y a plus de restrictions concernant les déplacements en France métropolitaine.

Les indicateurs de l'accidentalité routière présentent des évolutions très atypiques depuis mars 2020 ainsi les comparaisons sont réalisées également avec l'année 2019 voire les années antérieures. Des éclairages spécifiques sont apportés lors des baromètres trimestriels depuis le baromètre de juin 2020.



Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Séries labellisées (définitives jusqu'en 2020), estimation 2021 d'après les données arrêtées au 08/11/2021

294 personnes sont décédées sur les routes de France métropolitaine en **octobre 2021** contre 203 en octobre 2020, soit 91 personnes tuées de plus. Ce résultat est en hausse par rapport à octobre 2019 (37 tués de plus soit +14 %) mais est en légère baisse par rapport à la moyenne des mois d'octobre 2015-2019 (-5 %).

Le nombre d'accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre s'établit à 5 717 en octobre 2021, supérieur au résultat de l'an dernier (4 455 accidents, soit 1 262 accidents corporels de plus qu'en octobre 2020) ainsi qu'au résultat du mois d'octobre 2019 (5 135 accidents, soit 582 accidents corporels de plus et une augmentation de +11 %).

7 149 personnes ont été blessées en octobre 2021, un résultat supérieur de +31% par rapport à octobre 2020 et de +10% par rapport à octobre 2019 : il avait été enregistré 5 468 blessés en octobre 2020 et 6 493 blessés en octobre 2019.

Les déplacements lors du mois d'octobre 2021 ont été un peu plus importants qu'en octobre 2020 (de l'ordre de +5 % en moyenne par rapport à octobre 2020 selon le dataviz trafic du Cerema, tant en semaine que le week-end). Ainsi les résultats concernant les accidents, les blessés et les tués reflètent la reprise de la mobilité des Français, avec une accidentalité du même ordre que celle des mois d'octobre avant pandémie.

	Octobre						Depuis le début de l'année						Sur une année glissante								
	2021	2020	2019	2021-2020		2021-2019		2021	2020	2019	2021-2020		2021-2019		2021	2020	2019	2021-2020		2021-2019	
				Ecart	%	Ecart	%				Ecart	%	Ecart	%				Ecart	%	Ecart	%
Accidents	5 717	4 455	5 135	+1 262	+28	+ 582	+11	45 063	38 471	46 562	+6 592	+17	-1 499	-3	51 713	47 925	55 731	+3 788	+8	-4 018	-7
Tués	294	203	257	+ 91	+45	+ 37	+14	2 372	2 157	2 703	+ 215	+10	- 331	-12	2 756	2 698	3 257	+ 58	+2	- 501	-15
Blessés	7 149	5 468	6 493	+1 681	+31	+ 656	+10	56 586	47 866	58 610	+8 720	+18	-2 024	-3	64 556	59 746	70 041	+4 810	+8	-5 485	-8

Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Séries labellisées (définitives jusqu'en 2020), estimation 2021 d'après les données arrêtées au 08/11/2021

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.

Les **automobilistes** représentent habituellement la moitié de la mortalité routière. Leur mortalité sur ces 12 derniers mois est estimée à 1 303 tués contre 1 622 pour toute l'année 2019, soit une baisse de -20 % sur un peu plus d'un an.

La mortalité **piétonne** elle aussi baisse fortement sur cette période : on estime que 383 piétons seraient décédés ces 12 derniers mois contre 483 sur toute l'année 2019, soit une baisse de -21 %.

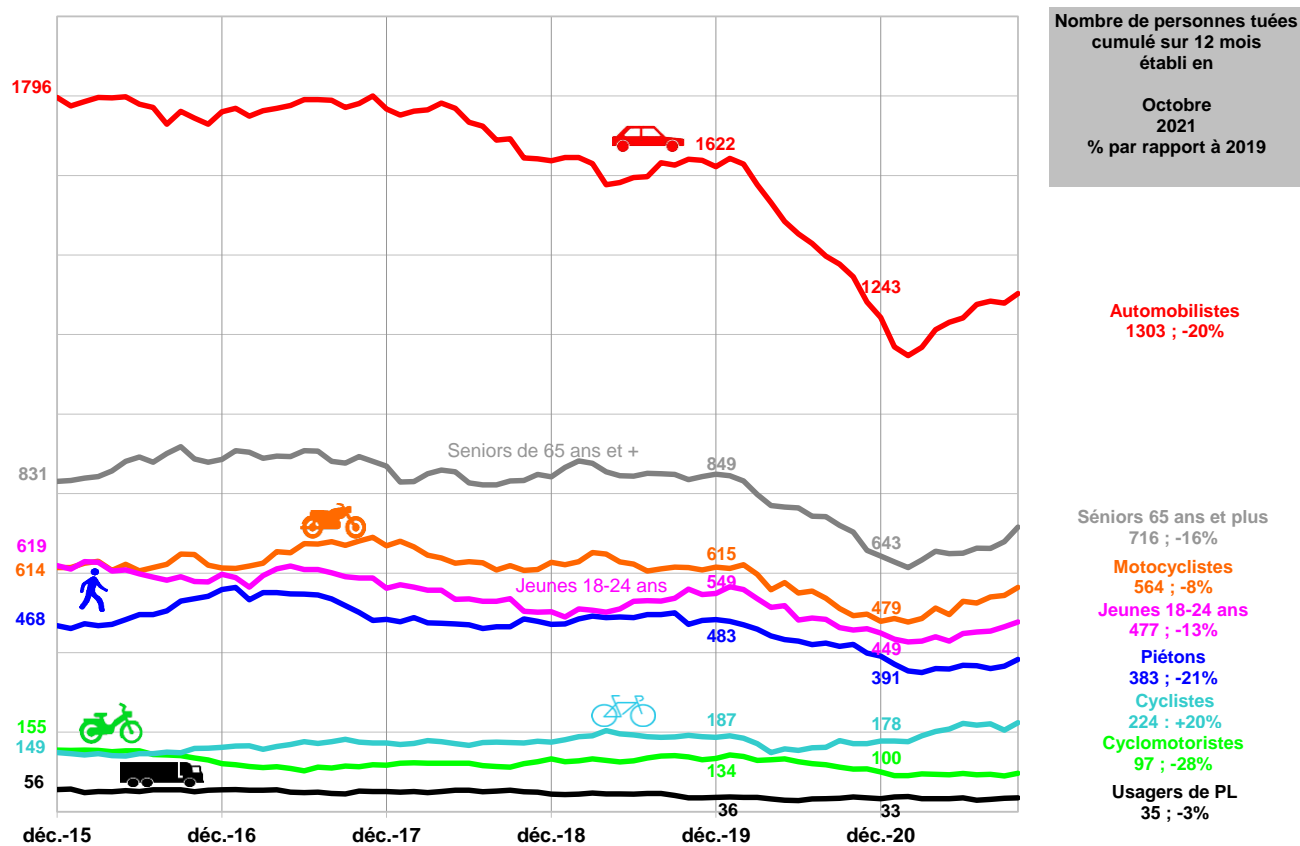
Ces très fortes baisses sont à mettre en relation avec la forte baisse de la mortalité des **seniors âgés de 65 ans ou plus**, en particulier ceux de 75 ans ou plus, dont les déplacements ont été réduits pendant les confinements, mais aussi les classes d'âge plus jeunes, fortement concernées par les restrictions de déplacement liées aux couvre-feu. Durant ces 10 premiers mois 2021, la baisse encore marquée des mortalités piétonnes et automobilistes par rapport à la période d'avant pandémie s'exprime en agglomération et en dehors.

La mortalité des usagers de **deux-roues motorisés** sur ces 12 derniers mois est encore inférieure à celle de l'année 2019 mais la baisse est moins forte que celle observée en 2020. La mortalité des **motocyclistes** ne baisse que de -8 % avec 564 tués ces 12 derniers mois contre 614 tués en 2019. La forte baisse de la mortalité des **cyclomoteuristes** se maintient depuis le début de l'année 2021, -28 % par rapport à 2019 avec 97 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, baisse de -13 % ces 12 derniers mois par rapport à 2019 (477 tués contre 549 en 2019), une tendance qui se poursuit pour la première moitié de l'année 2021 avec les mesures de couvre-feu et la fermeture de certains lieux festifs.

Comparée aux autres évolutions, la mortalité **cycliste** sur les 12 derniers mois est plus forte que sur l'année 2019 et repart à la hausse pour ce mois d'octobre 2021 après une baisse observée pour le mois de septembre 2021 : 224 cyclistes sont décédés ces 12 derniers mois, soit +20 % par rapport à 2019. En effet, si les déplacements ont été limités par les mesures liées à la crise sanitaire, les Français ont montré un engouement pour l'utilisation de modes de déplacements individuels sur les petits trajets plutôt que les transports en commun en ville, mais aussi ont développé les loisirs à vélo en milieu rural.

Enfin la mortalité des usagers **poinds lourds** est stable, le maintien de leur activité restant essentielle pour la vie quotidienne des Français et des entreprises. Elle reste toutefois à un niveau réduit de près de la moitié en 10 ans.



Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Séries labellisées (définitives jusqu'en 2020), estimation 2021 d'après les données arrêtées au 08/11/2021

Mortalité routière 2021 selon le mode de déplacement, l'âge, et le réseau routier

En octobre 2021, aucune mesure restreignant la mobilité des Français n'est en place en France métropolitaine, alors qu'en octobre 2020 un couvre-feu avait été mis en place progressivement sur le territoire à partir du 17 octobre. La mortalité en octobre 2021 est ainsi bien supérieure à celle enregistrée au mois d'octobre 2020, mais semblable à celle enregistrée sur les mois d'octobre d'avant pandémie.

La mortalité **piétonne** en octobre 2021 est fortement supérieure à celle enregistrée en octobre 2020 mais aussi octobre 2019. Ainsi, 53 piétons ont été tués en octobre 2021, soit 22 de plus qu'en octobre 2019 et 17 de plus qu'en octobre 2020. Cependant elle ne serait que légèrement supérieure à la mortalité piétonne observée en octobre sur la moyenne des 5 années avant pandémie.

La mortalité **cycliste** pour octobre 2021, avec 27 cyclistes tués, est très nettement supérieure à celle d'octobre 2020 (19 tués de plus) et également supérieure à celle d'octobre 2019 (11 tués de plus).

La mortalité **motocycliste**, avec 48 tués, retrouve le niveau observé avant pandémie au mois d'octobre.

La mortalité des **automobilistes** est supérieure à celle d'octobre 2020 et en retrait par rapport à la situation avant pandémie : 131 automobilistes ont été tués en octobre 2021 contre 107 en octobre 2020 (soit 24 tués de plus) et 139 en octobre 2019 (soit 8 tués de moins). La mortalité automobiliste en 2021 est restée chaque mois très en-dessous de la mortalité automobiliste enregistrée en 2019 (environ 30 tués de moins en moyenne par mois), à l'exception du mois de juillet dernier.

10 enfants ou adolescents ont été tués sur les routes en octobre 2021, légèrement moins qu'en octobre 2020 ou octobre 2019. Depuis le début de l'année, la mortalité des enfants ou adolescents est beaucoup plus élevée qu'en 2020 ou 2019 (respectivement +29% et +25% de plus), mais du même ordre que les années précédentes.

49 jeunes de 18-24 ans se sont tués sur les routes en octobre 2021, soit 12 de plus qu'en octobre 2020 et 6 de plus qu'en octobre 2019.

96 séniors âgés de 65 ans ou plus sont décédés sur les routes en octobre 2021, une mortalité fortement supérieure à celle d'octobre 2020 (37 tués de plus) et également supérieure aux mois d'octobre avant la pandémie.

En agglomération, la mortalité est nettement supérieure à celle d'octobre 2020 et octobre 2019, avec respectivement 23 et 17 tués de plus.

Hors agglomération, la mortalité est largement supérieure à celle du mois d'octobre 2020, avec 69 tués de plus, et légèrement supérieure à celle du mois d'octobre 2019 avec 14 tués de plus.

	Octobre					Depuis le début de l'année						Sur une année glissante							
	2021	2020	2019	2021-2020	2021-2019	2021	2020	2019	2021-2020		2021-2019		2021	2020	2019	2021-2020		2021-2019	
				Ecart	Ecart				Ecart	%	Ecart	%				Ecart	%	Ecart	%
	nc																		
Piétons	53	36	31	+17	+22	299	307	369	-8	-3	-70	-19	383	421	471	-38	-9	-88	-19
EDPm	0	1	2	-1	-2	14	5	9	+9	+180	+5	+56	16	6	nc	+10	+167	+7	+78
Cyclistes	27	8	16	+19	+11	197	151	167	+46	+30	+30	+18	224	171	192	+53	+31	+32	+17
Cyclomotoristes	15	8	13	+7	+2	79	82	109	-3	-4	-30	-28	97	107	138	-10	-9	-41	-30
Motocyclistes	48	28	46	+20	+2	520	435	557	+85	+20	-37	-7	564	493	614	+71	+14	-50	-8
Automobilistes	131	107	139	+24	-8	1 108	1 048	1 325	+60	+6	-217	-16	1 303	1 345	1 641	-42	-3	-338	-21
Usagers de PL	5	4	1	+1	+4	34	32	31	+2	+6	+3	+10	35	37	35	-2	-5	+0	+0

Moins de 18 ans	10	14	14	-4	-4	163	126	130	+37	+29	+33	+25	188	149	156	+39	+26	+32	+21
18-24 ans	49	37	43	+12	+6	410	382	474	+28	+7	-64	-14	477	457	560	+20	+4	-83	-15
65 ans ou plus	96	59	76	+37	+20	605	532	678	+73	+14	-73	-11	716	703	835	+13	+2	-119	-14

Sur le réseau routier

En agglomération	94	71	77	+23	+17	1 410	1 265	1 622	+145	+11	-212	-13	1 642	1 587	1 973	+55	+3	-331	-17
Hors agglomération	179	110	165	+69	+14	743	714	853	+29	+4	-110	-13	872	898	1 020	-26	-3	-148	-15
Sur autoroute	22	22	15	+0	+7	220	178	228	+42	+24	-8	-4	243	213	264	+30	+14	-21	-8

nc : chiffres non connus ; 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 2020), estimation 2021 d'après les données arrêtées au 08/11/2021

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.

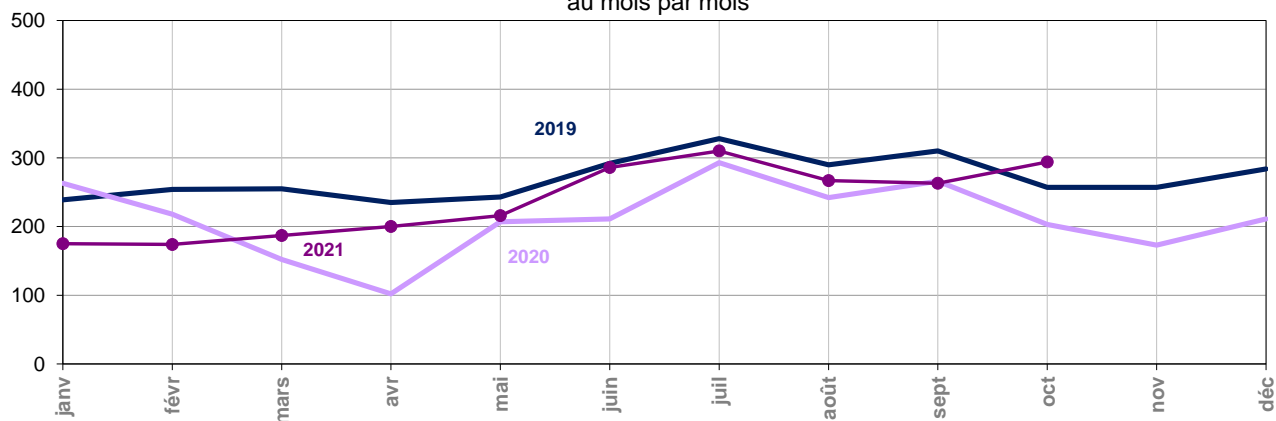
Le réseau routier "en agglomération" concerne les voies se trouvant entre les panneaux d'entrée et de sortie d'une commune.

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.



Tués à 30 jours au mois par mois

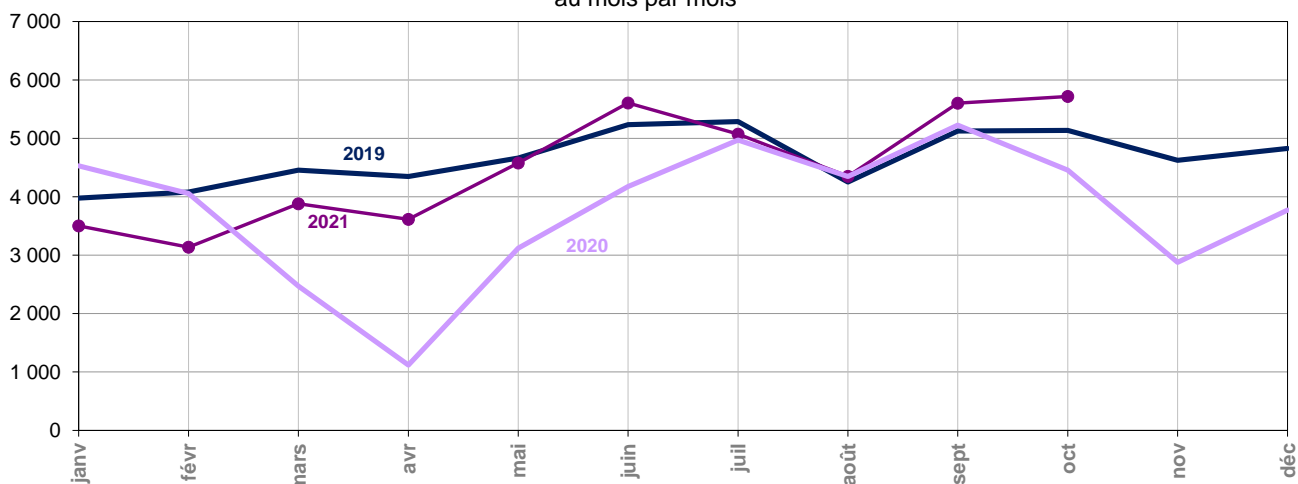


	janv	févr	mars	avr	mai	juin	juil	août	sept	oct	nov	déc
2010	273	254	300	296	336	329	453	383	357	377	339	295
2011	324	269	301	360	322	336	354	370	347	351	296	333
2012	297	204	276	277	321	322	366	339	341	299	292	319
2013	243	221	200	236	224	293	344	322	312	308	252	313
2014	235	225	261	254	260	311	302	306	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	175	174	187	200	216	286	310	267	263	294		

Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Séries labellisées (définitives jusqu'en 2020), estimation 2021 d'après les données arrêtées au 08/11/2021



Accidents corporels au mois par mois



	janv	févr	mars	avr	mai	juin	juil	août	sept	oct	nov	déc
2010	4 545	4 299	5 326	5 866	5 904	6 546	6 288	5 147	6 408	6 570	5 929	4 460
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	3 503	3 137	3 880	3 615	4 579	5 607	5 073	4 350	5 602	5 717		

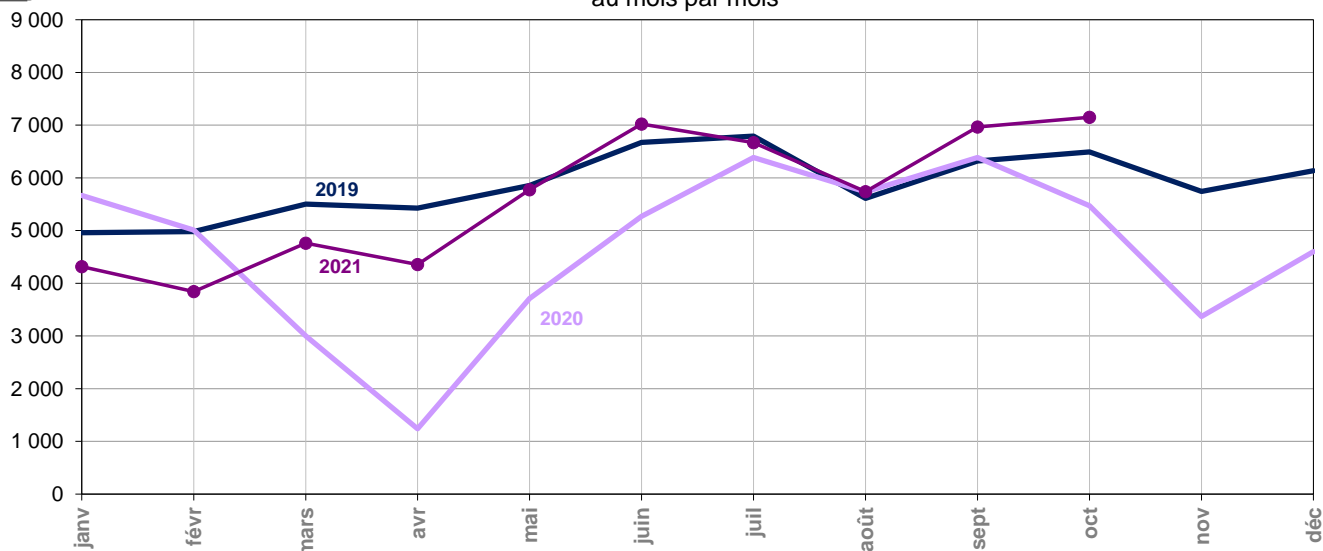
Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Séries labellisées (définitives jusqu'en 2020), estimation 2021 d'après les données arrêtées au 08/11/2021

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 labellisées

En noir, données BAAC définitives labellisées.

Blessés au mois par mois



	janv	févr	mars	avr	mai	juin	juil	août	sept	oct	nov	déc
2010	5 715	5 430	6 573	7 338	7 554	8 142	8 034	6 663	7 978	8 072	7 325	5 637
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	4 314	3 842	4 761	4 356	5 773	7 020	6 668	5 738	6 965	7 149		

Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Séries labellisées (définitives jusqu'en 2020), estimation 2021 d'après les données arrêtées au 08/11/2021

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 labellisées

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 2020 ont été intégrées.

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.

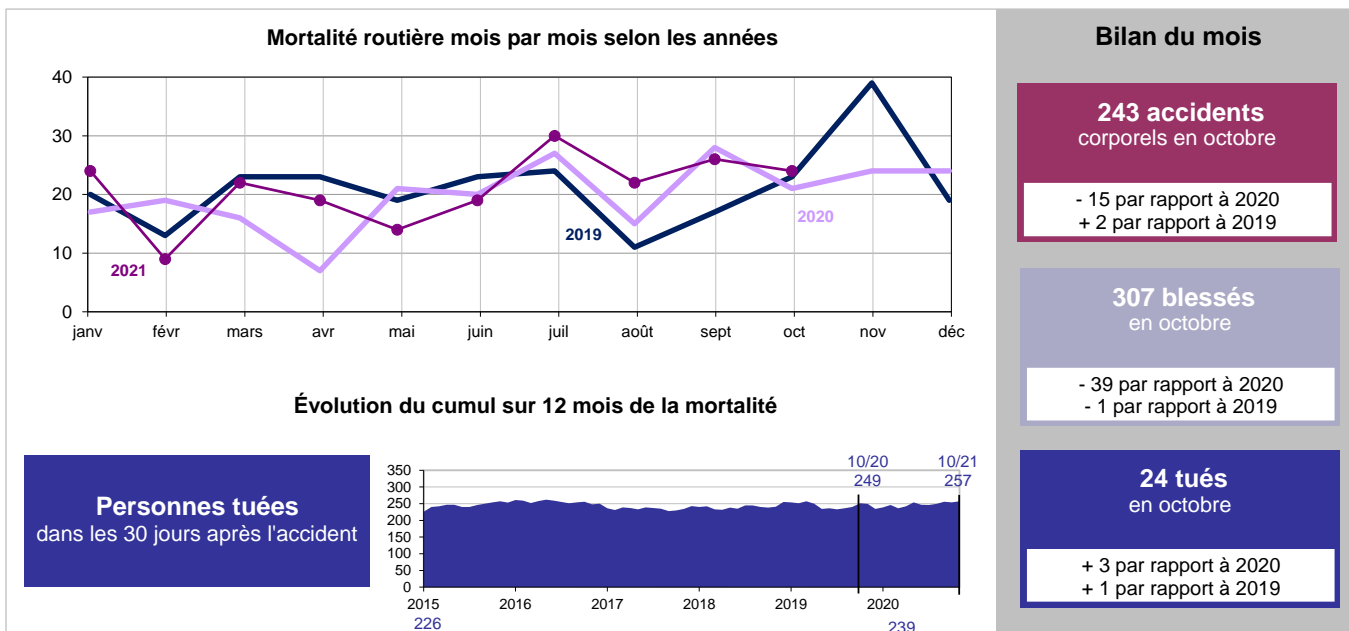
Les méthodes statistiques sont précisées sur le site de l'ONISR :

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

Un couvre-feu est en place sur tous les territoires d'Outre-mer à l'exception de Saint-Pierre-et-Miquelon, Wallis-et-Futuna et Mayotte. Certains territoires sont également soumis à un confinement, notamment durant les week-ends.

En **octobre 2021**, les indicateurs de l'accidentalité en outre-mer sont **inférieurs** à ceux d'octobre 2020 sauf pour les tués, **similaires** à ceux d'octobre 2019 :

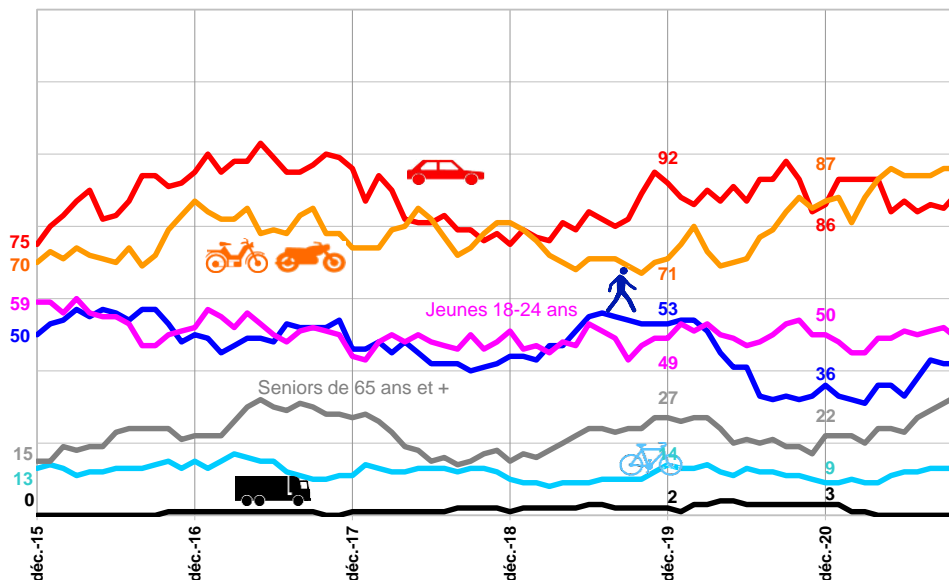
- 243 accidents** corporels (soit 215 dans les DOM et 28 dans les COM-NC) contre 258 accidents en octobre 2020 (soit respectivement 201 et 57);
- 307 blessés** (soit 273 dans les DOM et 34 dans les COM-NC) contre 346 blessés en octobre 2020 (soit respectivement 250 et 96);
- 24 tués** (soit 20 dans les DOM et 4 dans les COM-NC) contre 21 tués en octobre 2020 (soit respectivement 16 et 5).



	Octobre						Depuis le début de l'année						Sur une année glissante								
	2021	2020	2019	2021-2020		2021-2019		2021	2020	2019	2021-2020		2021-2019		2021	2020	2019	2021-2020		2021-2019	
				Ecart	%	Ecart	%				Ecart	%	Ecart	%				Ecart	%		
Accidents	243	258	241	- 15	-6	+ 2	+1	2 452	2 078	2 298	+ 374	+18	+ 154	+7	2 997	2 604	2 784	+ 393	+15	+ 213	+8
Tués	24	21	23	+ 3	ns	+ 1	ns	209	191	196	+ 18	+9	+ 13	+7	257	249	241	+ 8	+3	+ 16	+7
Blessés	307	346	308	- 39	-11	- 1	+0	3 066	2 712	3 001	+ 354	+13	+ 65	+2	3 766	3 386	3 659	+ 380	+11	+ 107	+3

ns : évolution non significative
Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : DOM + COM + Nouvelle-Calédonie
Données définitives jusqu'en 2020, données provisoires 2021 arrêtées au 08/11/2021

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



Nombre de personnes tuées cumulé sur 12 mois établi en

Octobre 2021

% par rapport à l'année 2019

- **VL**
89 ; -3%
- **2 RM**
96 ; +35%
- **Jeunes 18-24 ans**
49 ; +0%
- **Piétons**
42 ; -21%
- **Séniors 65 ans et plus**
33 ; +22%
- **Cyclistes**
13 ; ns
- **Usagers PL**
0 ; ns