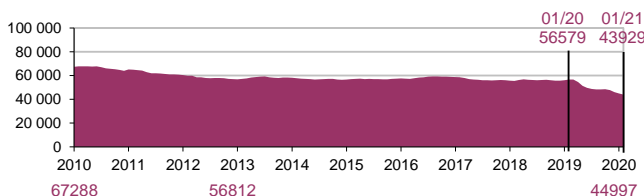


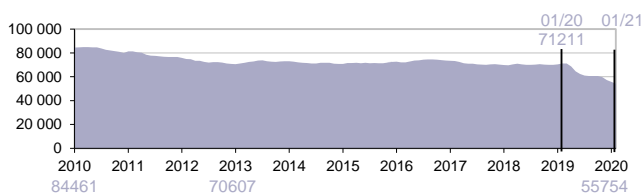
Alerta: la crisis sanitaria vinculada a Covid-19 ha llevado al gobierno a tomar medidas excepcionales de restricción de los desplazamientos y las actividades, la evolución de los accidentes de tráfico desde marzo de 2020 refleja los peligros vinculados a las medidas y la forma en que los franceses han adaptado su movilidad en función de los periodos. El toque de queda entre las 20:00 y las 6:00 horas introducido el 14 de diciembre de 2020 se amplía de las 18:00 a las 6:00 horas a partir del 12 de enero de 2021 para 25 departamentos, y el sábado 16 de enero para toda la Francia continental. Los indicadores de siniestralidad vial han mostrado tendencias muy atípicas desde marzo de 2020, que son difíciles de interpretar. En los barómetros trimestrales, desde el barómetro de junio de 2020, se ofrecen datos concretos.

Evolución en los 12 meses acumulados

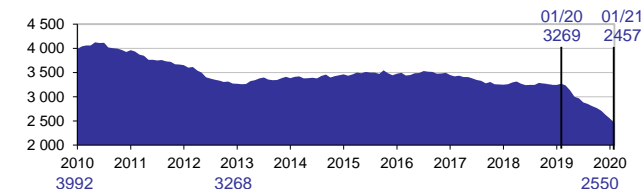
Accidentes con víctimas registrados por las autoridades policiales en una carretera abierta al tráfico público.



Heridos en accidentes registrados por las autoridades policiales



Fallecidos en los 30 días siguientes al accidente



Informe del mes

3 472 accidentes con víctimas en enero

-1 068 comparado con el 2020
- 505 comparado con el 2019

4 277 heridos en enero

-1 403 comparado con el 2020
- 682 comparado con el 2019

171 fallecidos en enero

- 93 comparado con el 2020
- 68 comparado con el 2019

171 fallecidos en las carreteras de Francia metropolitana en enero de 2021, una cifra especialmente baja en comparación con la registrada en enero de 2020 (casi 100 muertos menos). La autoridad policial registró **3.472 accidentes** de tráfico con heridos, es decir, unos 1.000 menos que en enero de 2020.

Las **restricciones de circulación** (toques de queda) y la **reducción de los trayectos al trabajo** (teletrabajo) son las principales razones del **menor número de accidentes de tráfico**. Pero esta no es la única razón: **en enero de 2020 se registró uno de los índices de siniestralidad más altos de los últimos 10 años**, ya que el clima templado fue favorable para los viajes de ocio y otros. El número de fallecidos menos entre enero de 2020 y enero de 2021 es 4 veces mayor que el número de fallecidos más observado entre enero de 2019 y enero de 2020. El número de accidentes menos entre enero de 2020 y enero de 2021 sólo duplica el número de accidentes observados entre enero de 2019 y enero de 2020.

Así, el número de fallecidos se redujo de forma más acusada entre enero de 2020 y enero de 2021 (-35%) que el número de accidentes o heridos (-24% y -25% respectivamente).

El número estimado de víctimas mortales es el más bajo de los últimos 10 años para los **turismos** (89 muertos, 71 menos que en enero de 2020) y para los **peatones** (26 muertos, 20 menos que en enero de 2020).

El número de **ciclistas** fallecidos (10) se mantiene estable. Las muertes de **motociclistas** aumentan y tienden al nivel de enero de 2018.

Acumulado en 12 meses, el descenso es excepcional, ya que tanto el número de accidentes como el número de víctimas es muy inferior al del año anterior.

	Enero							Desde principios de año							En un período de 12 meses						
	2021	2020	2019	2021-2020		2021-2019		2021	2020	2019	2021-2020		2021-2019		2021	2020	2019	2021-2020		2021-2019	
				Dif.	%	Dif.	%				Dif.	%	Dif.	%				Dif.	%		
Accidentes	3 472	4 540	3 977	-1 068	-24	- 505	-13	3 472	4 540	3 977	-1 068	-24	- 505	-13	43 929	56 579	55 515	-12 650	-22	-11 586	-21
Fallecidos	171	264	239	- 93	-35	- 68	-28	171	264	239	- 93	-35	- 68	-28	2 457	3 269	3 258	- 812	-25	- 801	-25
Heridos	4 277	5 680	4 959	-1 403	-25	- 682	-14	4 277	5 680	4 959	-1 403	-25	- 682	-14	54 351	71 211	69 645	-16 860	-24	-15 294	-22

Los accidentes con víctimas no mortales registrados por la policía nacional y las fuerzas de gendarmería constituyen sólo una parte de los accidentes de tráfico con víctimas, ya que la policía no es llamada sistemáticamente a intervenir. Sin embargo, los indicadores contenidos en esta publicación proporcionan información sobre la evolución de la seguridad vial.

Fuente: ONISR - series etiquetadas (definitivas hasta 2019, cuasi-definitivas 2020), datos estimados 2021
Datos sobre los accidentes con víctimas registrados por la policía nacional y la gendarmería

Evolución de los fallecidos acumulados en las carreteras a lo largo de 12 meses según los usuarios

La crisis sanitaria ha afectado profundamente a los desplazamientos desde marzo de 2020, para todos los usuarios, pero en distinto grado según la alternancia de restricciones y movimientos autorizados.

Los **turismos** suelen ser responsables de la mitad de las muertes en carretera. Su mortalidad en los últimos 12 meses se estima en 1.172 muertos, frente a los 1.622 de todo 2019, es decir, un descenso del -28% en poco más de un año.

La mortalidad de los **peatones** también se redujo fuertemente en este periodo: se estima que 369 peatones murieron en los últimos 12 meses, frente a los 483 de todo 2019, lo que supone un descenso del -24%.

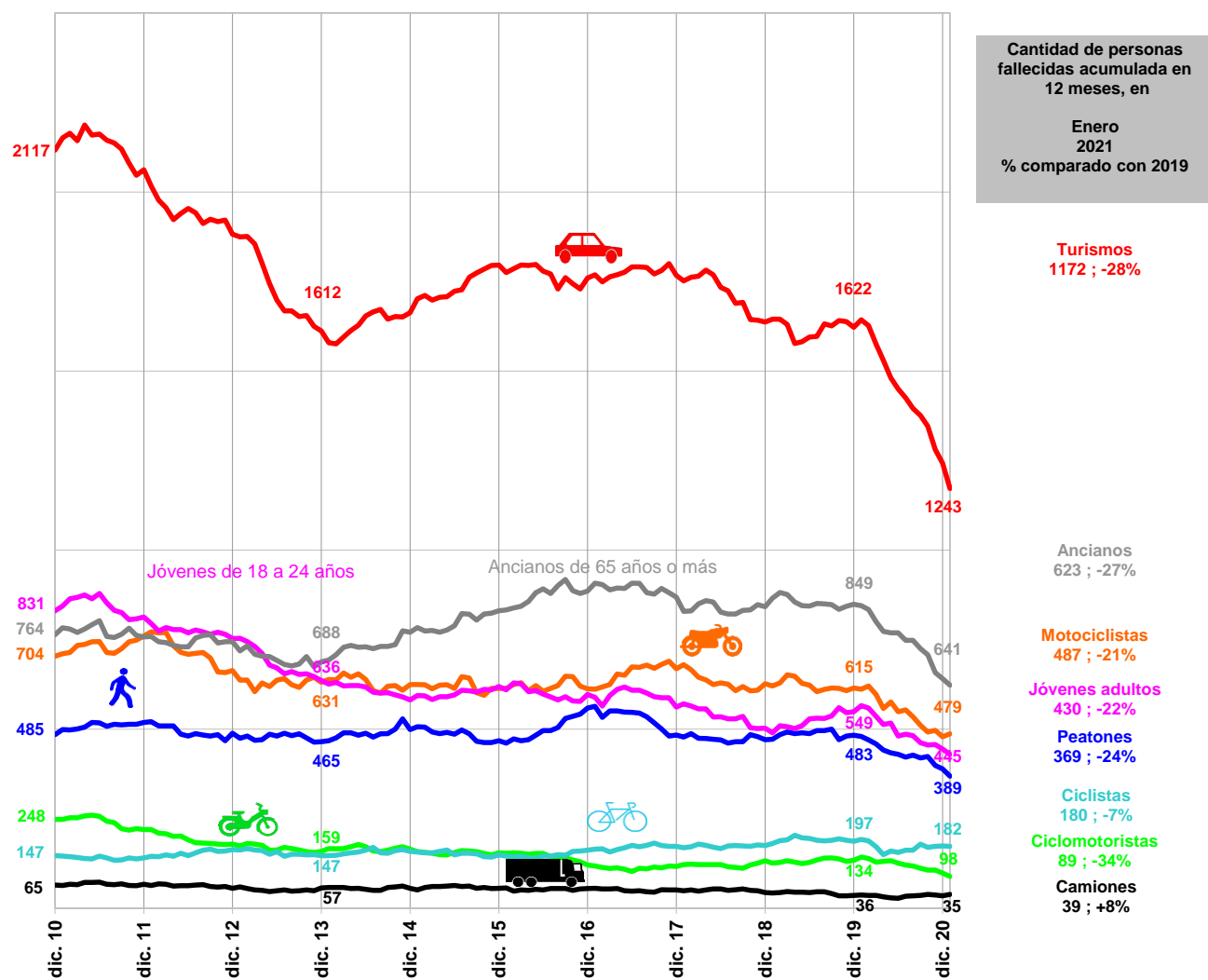
Estos descensos tan bruscos deben relacionarse con el fuerte descenso de la mortalidad entre las **personas de 65 años o más**, sobre todo las de 75 años o más, que han restringido mucho sus movimientos durante los periodos de confinamiento y toque de queda, pero que probablemente también se han ido mucho menos de vacaciones. Las personas mayores representan la mitad de los peatones fallecidos y más de una cuarta parte de los turismos muertos cada año.

La tasa de mortalidad entre los **ciclomotoristas y motociclistas** también se reduce: el descenso entre los motociclistas es del -21%, con 487 fallecidos en los últimos 12 meses frente a los 615 de 2019, con un ligero aumento en enero de 2021. Por otro lado, es especialmente acusado el descenso de la mortalidad de los ciclomotores, que continúa, un -34% respecto a 2019, con 89 fallecidos en ciclomotor en los últimos 12 meses frente a los 134 de 2019; un descenso que sin duda refleja las medidas que han frenado la movilidad de los jóvenes (educación a distancia, toques de queda).

La mortalidad entre los adultos **jóvenes de entre 18 y 24 años**, con alto riesgo de sufrir accidentes de tráfico graves, ha descendido un 22% en los últimos 12 meses respecto a 2019 (430 fallecidos frente a 545 en 2019).

En comparación con otras tendencias, la mortalidad de los **ciclistas** ha descendido ligeramente: en los últimos 12 meses han fallecido 180 ciclistas o usuarios de dispositivos personales de transporte motorizado, es decir, un -10% respecto a 2019. Aunque los desplazamientos se han visto limitados por las medidas relacionadas con la crisis sanitaria, los franceses han mostrado su afición por el uso de medios de transporte individuales en los desplazamientos cortos en lugar del transporte público en las ciudades, pero también han desarrollado actividades de ocio en bicicleta en las zonas rurales.

Por último, la tasa de mortalidad de los usuarios de **camiones** es estable, ya que el mantenimiento de su actividad sigue siendo esencial para la vida cotidiana de los franceses y las empresas. Sin embargo, se mantiene en un nivel que se ha reducido casi a la mitad en 10 años.



Fuente: ONISR - series etiquetadas (definitivas hasta 2019, cuasi-definitivas 2020), datos estimados 2021
 Datos sobre los accidentes con víctimas registrados por la policía nacional y la gendarmería

Fallecidos en carretera en 2021 por modo de locomoción, edad y red de carreteras

La introducción de un toque de queda para todo el mes de enero de 2021 tuvo un gran impacto en la movilidad de los franceses. La mortalidad en enero de 2021 parece ser tanto más reducida cuanto que enero de 2020 había sido un mes muy benigno desde el punto de vista meteorológico, por lo que había experimentado la tasa de mortalidad más alta para un mes de enero en los últimos 10 años.

La mortalidad de los **peatones**, que a menudo se produce en invierno debido a los desplazamientos nocturnos, ya que la noche cae temprano, se benefició claramente del toque de queda de las 18 horas, que obliga a los franceses a volver a sus casas durante el día. Con 26 peatones muertos estimados en enero de 2021, es una veintena menos en comparación tanto con enero de 2020 como con enero de 2019.

Por otro lado, la mortalidad de los **motociclistas**, con 29 fallecidos, es superior a la de enero de 2020 y enero de 2019, y equivalente a la de enero de 2018.

Así, en enero de 2021, la mortalidad de los **turismos** se redujo un -44% respecto a enero de 2020: se estima que murieron 89 turismos frente a los 160 de enero de 2020 y los 139 de enero de 2019, es decir, 71 muertos menos que en enero de 2020 y otros 50 menos que en enero de 2019.

La mortalidad de los **jóvenes de 18 a 24 años** parece estar descendiendo de forma más acusada que la de los de **65 años o más**; sin embargo, el año pasado había subido mucho y ahora ha vuelto al nivel de enero de 2019. Por otra parte, la mortalidad de los ancianos muestra un descenso real en comparación con el nivel de los dos últimos años, descenso que contribuye tanto a la disminución de la mortalidad de los turismos como a la de los peatones.

Las muertes se redujeron de forma más acusada en **carreteras, vías o caminos** que en las **zonas urbanas** en enero de 2021 en comparación con enero de 2020, pero esto se compensa en parte con el fuerte aumento de las muertes en carreteras, vías o caminos en enero de 2020 en comparación con enero de 2019 (aumento no observado en las zonas urbanas). Por otro lado, la mortalidad se mantiene estable en las **autopistas**.

	Enero					Desde principios de año								En un período de 12 meses					
	2021	2020	2019	2021-2020	2021-2019	2021	2020	2019	2021-2020		2021-2019		2021	2020	2019	2021-2020		2021-2019	
				Dif.	%				Dif.	%	Dif.	%				Dif.	%		
Peatones	26	46	49	-20	-23	26	46	49	-20	-43	-23	-47	369	480	472	-111	-23	-103	-22
PPM	2	1	0	+1	+2	2	1	0	+1	ns	+2	ns	7	10	nc	-3	ns	+7	ns
Ciclistas	10	13	9	-3	+1	10	13	9	-3	-23	+1	+11	173	192	181	-19	-10	-8	-4
Ciclomotoristas	4	13	4	-9	+0	4	13	4	-9	ns	+0	ns	89	143	126	-54	-38	-37	-29
Motocicletas	29	21	24	+8	+5	29	21	24	+8	+38	+5	+21	487	612	621	-125	-20	-134	-22
Turismos	89	160	139	-71	-50	89	160	139	-71	-44	-50	-36	1 172	1 643	1 645	-471	-29	-473	-29
Camiones	5	1	0	+4	+5	5	1	0	+4	ns	+5	ns	39	37	43	+2	+5	-4	-9
Menores de 18 años	8	22	11	-14	-3	8	22	11	-14	ns	-3	ns	139	164	187	-25	-15	-48	-26
Entre de 18 to 24 años	33	48	31	-15	+2	33	48	31	-15	-31	+2	+6	430	566	490	-136	-24	-60	-12
65 años o más	53	71	75	-18	-22	53	71	75	-18	-25	-22	-29	623	845	866	-222	-26	-243	-28

En la red de carreteras

	2021	2020	2019	2021-2020	2021-2019	2021	2020	2019	2021-2020	2021-2019	2021	2020	2019	2021-2020	2021-2019				
Zona urbana	63	86	84	-23	-21	88	159	133	-71	-45	-45	-34	1 342	1 811	1 879	-469	-26	-537	-29
Carretera, vía, camino	88	159	133	-71	-45	63	86	84	-23	-27	-21	-25	828	1 039	979	-211	-20	-151	-15
Autopista	20	19	22	+1	-2	20	19	22	+1	+5	-2	-9	179	241	245	-62	-26	-66	-27

Los peatones contienen dispositivos de transporte personal no motorizados (patines, monopatinés, scooters), que se mueven como un peatón.

Los equipos de propulsión personal motorizados (PPM) son patinetes eléctricos, gyropods, hoverboards, segways, etc.; se mueven como una bicicleta.

Los ciclistas son usuarios que se desplazan en bicicleta, sea o no asistida eléctricamente.

Los ciclomotoristas son vehículos motorizados de dos ruedas con una velocidad máxima por diseño inferior a 50 cm3 y una velocidad máxima por diseño no superior a 45 km/h, incluidos los scooters de menos de 50 cm3.

Las motocicletas son vehículos motorizados de dos ruedas de más de 50 cm3, incluidos los scooters de más de 50 cm3.

Los turismos son los vehículos ligeros; los utilitarios no se incluyen en esta categoría.

Los camiones son vehículos destinados al transporte de cargas pesadas o voluminosas, con un peso bruto superior a 3,5 t.

Las personas "menores de 18 años" son niños y adolescentes de 0 a 17 años inclusive.

Los jóvenes "de entre 18 y 24 años" son la categoría de mayor riesgo en materia de seguridad vial.

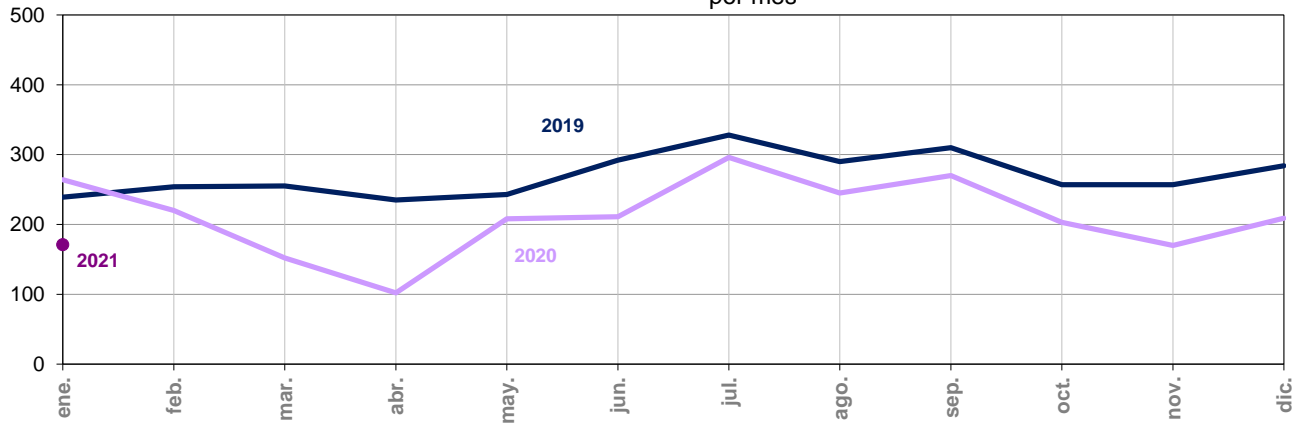
La red "Zona urbana" se refiere a los caminos entre las señales de entrada y salida de un municipio.

La red "Carretera, vía, camino" se refiere a las carreteras no motorizadas fuera de los carriles de las "zonas urbanas".

La red de "autopistas" se refiere a las vías de circulación con categoría de autopista, indicadas con señales azules.

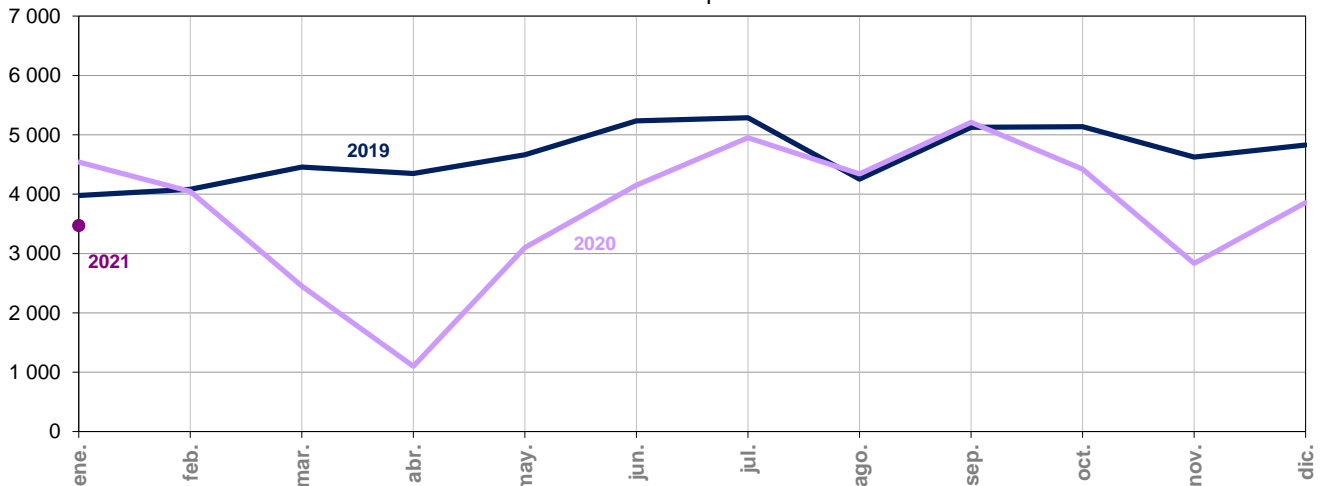
Fuente: ONISR - series etiquetadas (definitivas hasta 2019, cuasi-definitivas 2020), datos estimados 2021; nc: cifras no conocidas; ns: cambio no significativo
 Datos sobre los accidentes con víctimas registrados por la policía nacional y la gendarmería

Fallecidos dentro de 30 días por mes



	ene.	feb.	mar.	abr.	may.	jun.	jul.	ago.	sep.	oct.	nov.	dic.
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	264	220	152	102	208	211	296	245	270	203	170	209
2021	171											

Accidentes de tráfico con víctimas por mes

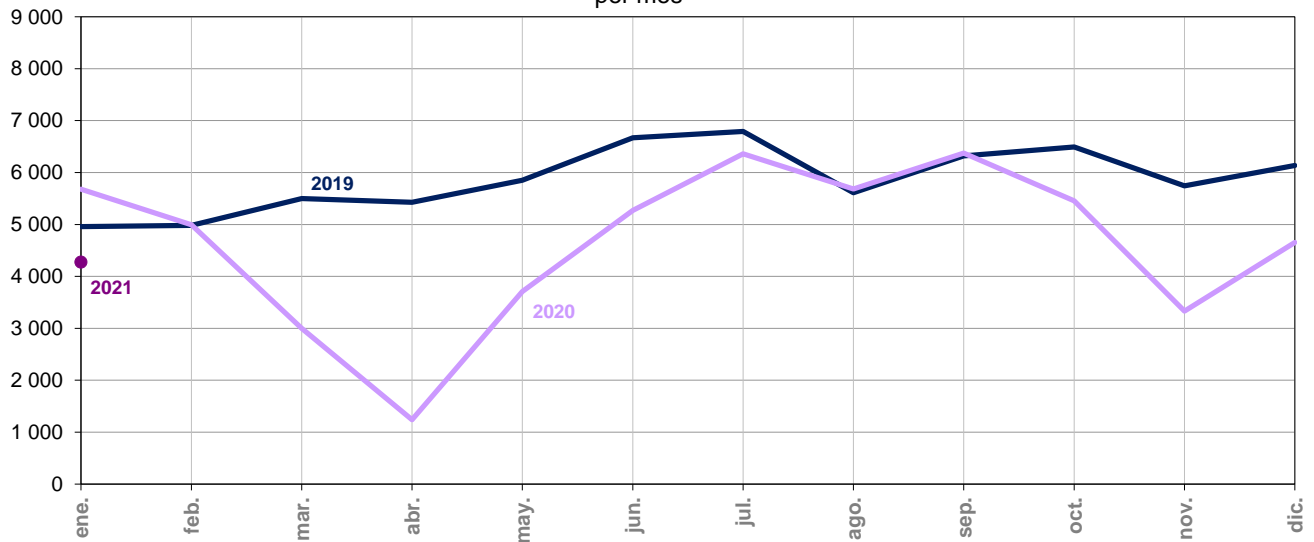


	ene.	feb.	mar.	abr.	may.	jun.	jul.	ago.	sep.	oct.	nov.	dic.
2010	4 545	4 299	5 326	5 866	5 904	6 546	6 288	5 147	6 408	6 570	5 929	4 460
2011	4 912	4 357	5 333	5 744	6 098	5 722	5 415	4 748	5 976	5 995	5 253	5 471
2012	4 900	3 810	5 034	4 426	5 193	5 597	5 275	4 398	5 685	5 898	5 175	5 046
2013	4 259	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	4 540	4 046	2 450	1 100	3 100	4 150	4 950	4 339	5 210	4 421	2 834	3 857
2021	3 472											

NB : En púrpura en los cuadros, estimas provisionales (nuevo cálculo con el coeficiente recalculado en las cifras definitivas de 2018 y los primeros meses cuasidefinitivos de 2019).
En azul, los datos casi definitivos etiquetados.
En negro, los datos finales del BAAC etiquetados.

Fuente: ONISR - series etiquetadas (definitivas hasta 2019, cuasi-definitivas 2020), datos estimados 2021
Datos sobre los accidentes con víctimas registrados por la policía nacional y la gendarmería

Heridos per mes



	ene.	feb.	mar.	abr.	may.	jun.	jul.	ago.	sep.	oct.	nov.	dic.
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	5 680	4 996	3 000	1 240	3 710	5 270	6 360	5 682	6 375	5 455	3 331	4 655
2021	4 277											

NB : En púrpura en los cuadros, estimas provisionales (nuevo cálculo con el coeficiente recalculado en las cifras definitivas de 2018 y los primeros meses cuasidefinitivos de 2019).
En azul, los datos casi definitivos etiquetados.
En negro, los datos finales del BAAC etiquetados.

Procedimientos de tratamiento de datos

El archivo BAAC (Boletines de Análisis de Accidentes de Tráfico con Víctimas) registrados por la policía nacional y las fuerzas de gendarmería.

Los accidentes con víctimas se han definido en la orden de 27 de marzo de 2007 sobre las condiciones de elaboración de las estadísticas. El ONISR, que se encarga de la administración y difusión de las estadísticas de accidentes en virtud del Decreto de 15 de mayo de 1975 sobre el CISR, ha especificado desde hace tiempo la forma de tener en cuenta los accidentes.

Una guía recoge casos concretos y detalla la nomenclatura del boletín para el análisis de los accidentes de tráfico con víctimas. Esta guía se actualiza periódicamente; la última versión data de abril de 2017. Un accidente en el que esté implicado al menos un vehículo en una vía abierta al tráfico público se clasifica como accidente de tráfico, independientemente del hecho causante, excepto en el caso de actos intencionados como el suicidio o el homicidio. Los Boletines de Análisis de Accidentes de Tráfico con víctimas (BAAC) son facilitados por los cuerpos policiales, que los rellenan tras cualquier accidente personal en el que sean requeridos. El expediente lo completan los observatorios departamentales de seguridad vial. Los datos brutos utilizados para el balance también se recogen y se ponen a disposición en línea.

El barómetro mensual

El barómetro mensual de un mes determinado se refiere a los accidentes ocurridos hasta el final de ese mes y se elabora y publica al mes siguiente.

Los datos rápidos transmitidos por los servicios del Ministerio del Interior, limitados al número de accidentes que causan víctimas mortales, heridos y hospitalizados, permiten dar una estimación provisional de la siniestralidad en Francia en un mes determinado a partir de los primeros días del mes siguiente.

Estas estimaciones se comparan con los datos del BAAC que actualmente introducen y transmiten en 48 horas las fuerzas de seguridad al ONISR (nuevo protocolo de intercambio de datos implantado en 2018). A continuación, extrapolados a partir de los datos brutos de las subidas rápidas y de un coeficiente calculado a partir de las diferencias observadas el año anterior entre las subidas rápidas y el fichero BAAC final, son objeto de un barómetro mensual comentado, que ofrece diversas comparaciones (del mes al mismo mes del año anterior, de los primeros meses del año a los mismos n meses del año anterior), así como un seguimiento de la tendencia establecido sobre la base de 12 meses deslizantes.

Las series del ciclo económico presentadas en esta publicación cubren los accidentes y las víctimas de estos accidentes registradas por la policía y la gendarmería. Se registran en función del mes de registro. Las reclasificaciones de estos accidentes, incluidas las anulaciones, se tienen en cuenta hasta la fecha de cierre de las cuentas, es decir, al cierre de la base oficial en mayo del año siguiente.

Etiquetado

La Autoridad Estadística Pública ha etiquetado los principales indicadores de accidentalidad (Francia Metropolitana y Departamentos de Ultramar) para los datos cuasidefinitivos del año N publicados a finales de enero del año N+1, y los datos definitivos publicados a partir de mayo del año N+1. El barómetro incluye los datos etiquetados de los años anteriores a 2021.

Los métodos estadísticos se especifican en el sitio web del ONISR:

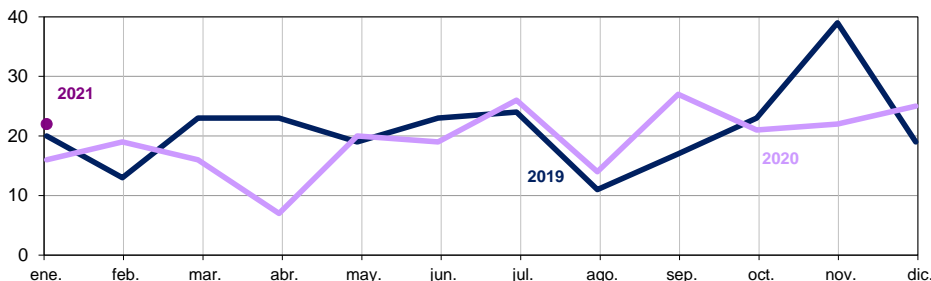
<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/es/instrumentos-estadisticos>

En ultramar, el confinamiento se llevó a cabo del 16 de marzo al 11 de mayo de 2020, y se establecieron varios toques de queda en los distintos territorios durante el año 2020 y a principios de 2021.

En **enero de 2021**, los departamentos y territorios de ultramar tienen indicadores de accidentalidad **más altos** que en **enero de 2020**:

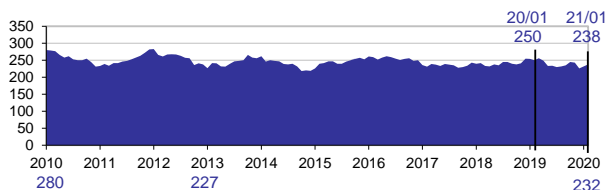
- 249 accidentes** (200 en los DUM y 49 en los CUM-NC) frente a 216 accidentes (172 y 44 respectivamente);
- 330 heridos** (260 en los DUM y 70 en los CUM-NC) frente a 280 heridos (216 y 64 respectivamente);
- 22 fallecidos** (14 en los DUM y 8 en los CUM-NC) frente a 16 fallecidos (11 y 5 respectivamente).

Fallecidos dentro de 30 días por mes



Evolución en los 12 meses acumulados

Fallecidos en los 30 días siguientes al accidente



Informe del mes

249 accidentes

de tráfico con víctimas en enero

- + 33 comparado con 2020
- + 1 comparado con 2019

330 heridos

en enero

- + 50 comparado con 2020
- + 27 comparado con 2019

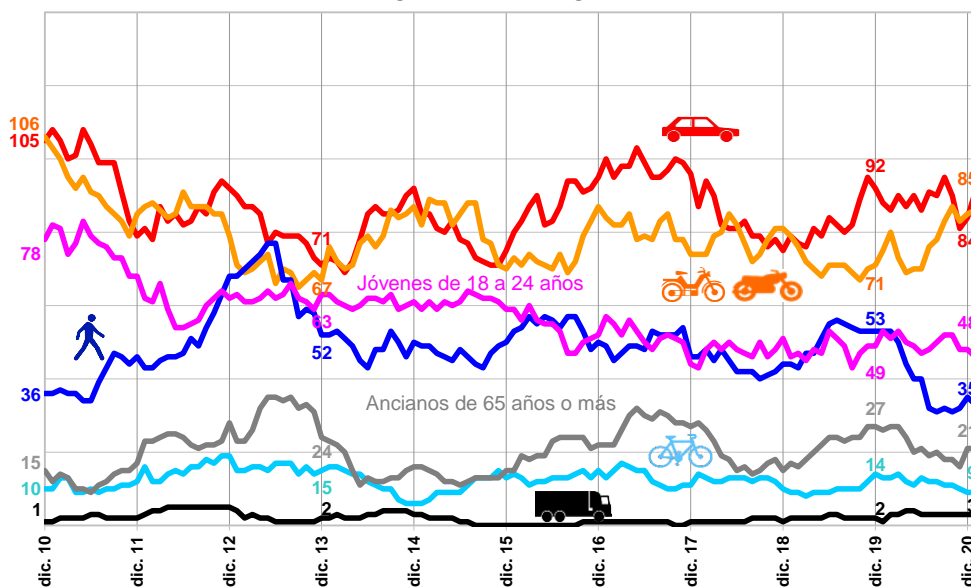
22 fallecidos

en enero

- + 6 comparado con 2020
- + 2 comparado con 2019

	Enero			Desde principios de año								En un periodo de 12 meses									
	2021	2020	2019	2021-2020		2021-2019		2021	2020	2019	2021-2020		2021-2019		2021	2020	2020	2021-2020		2021-2019	
				Dif.	%	Dif.	%				Dif.	%	Dif.	%				Dif.	%		
Accidentes	249	216	248	+ 33	+15	+ 1	+0	249	216	248	+ 33	+15	+ 1	+0	2 559	2 792	2 673	- 233	-8	- 114	-4
Fallecidos	22	16	20	+ 6	ns	+ 2	ns	22	16	20	+ 6	ns	+ 2	ns	238	250	242	- 12	-5	- 4	-2
Heridos	330	280	303	+ 50	+18	+ 27	+9	330	280	303	+ 50	+18	+ 27	+9	3 356	3 652	3 473	- 296	-8	- 117	-3

Evolución de los fallecidos acumulados en las carreteras a lo largo de 12 meses según los usuarios



Cantidad de personas fallecidas acumulada en 12 meses, en

enero 2021
% comparado con 2019

- Turismos** 91 ; -1%
- Motos y ciclomotores** 86 ; +21%
- Peatones** 33 ; -38%
- Jóvenes adultos** 46 ; -6%
- Ancianos** 21 ; ns
- Ciclistas** 9 ; ns
- Camiones** 3 ; ns

Fuente : ONISR - datos definitivos hasta 2019, datos cuasidefinitivos 2020, datos provisionales 2021 ; ns : evolución no significativa
Datos sobre los accidentes registrados por la policía nacional y la gendarmería