

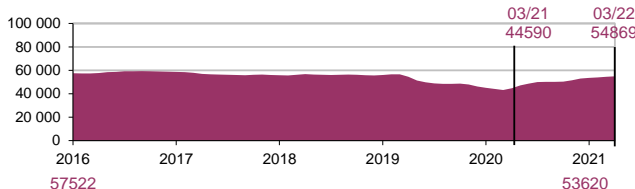
**Atención: la crisis sanitaria** vinculada a Covid-19 ha llevado al gobierno a tomar medidas excepcionales de restricción de los desplazamientos y las actividades, la evolución de los accidentes de tráfico desde marzo de 2020 refleja el impacto de las medidas y la forma en que los franceses han adaptado su movilidad en función de los periodos.

En marzo de 2022, se recomienda encarecidamente el teletrabajo en la Francia continental y no hay restricciones para viajar.

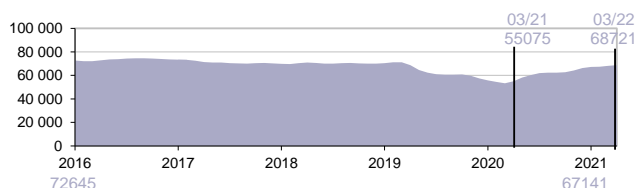
Los indicadores de siniestralidad vial muestran una evolución muy atípica desde marzo de 2020, por lo que también se realizan comparaciones con 2019 e incluso con años anteriores. En los barómetros trimestrales, desde el barómetro de junio de 2020, se ofrecen datos concretos.

**Evolución en los 12 meses acumulados**

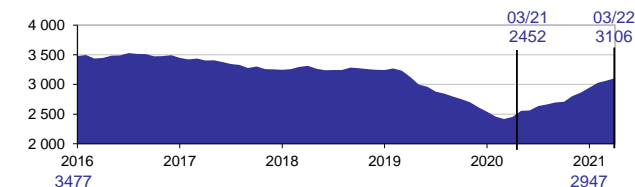
**Accidentes con víctimas** registrados por las autoridades policiales en una carretera abierta al tráfico público.



**Heridos** en accidentes registrados por las autoridades policiales



**Fallecidos** en los 30 días siguientes al accidente



**Informe del mes**

**4 352 accidentes con víctimas** en marzo

+ 474 comparado con el 2021  
- 103 comparado con el 2019

**5 322 heridos** en marzo

+ 562 comparado con el 2021  
- 178 comparado con el 2019

**231 fallecidos** en marzo

+ 43 comparado con el 2021  
- 24 comparado con el 2019

Fuente: ONISR - Datos sobre los accidentes con víctimas registrados por la policía nacional y la gendarmería - Zona geográfica : Francia continental series etiquetadas (definitivas hasta 2020, cuasi-definitivas 2021), los datos estimados 2022 se detuvieron el 08/04/2022

**En marzo de 2022 murieron 231 personas** en las carreteras de la Francia continental, frente a las 188 de marzo de 2021, es decir, 43 personas más. Este resultado es inferior al de marzo de 2019 (24 muertos menos, es decir, un -9%) y al de la media de febrero de 2015-2019 (-6%).

El número de accidentes registrados por la policía en marzo de 2022 fue de 4.352, superior al del año pasado (3.878 accidentes, es decir, 474 más que en marzo de 2021) pero inferior al de marzo de 2019 (4.455 accidentes, es decir, 103 menos y un descenso del -2%).

5.322 personas resultaron heridas en marzo de 2022, un 12% más que en marzo de 2021 y un 3% menos que en marzo de 2019: hubo 4.760 heridos en marzo de 2021 y 5.500 en marzo de 2019.

Los desplazamientos en marzo de 2022 fueron más altos que en marzo de 2021 (una media de +10% en comparación con marzo de 2021), según el dataviz de tráfico de Cerema). Así, los resultados relativos a los accidentes de tráfico reflejan la vuelta a la movilidad francesa, con una mortalidad incluso mayor que en marzo, antes de la pandemia.

	Marzo							Desde principios de año							En un período de 12 meses *						
	2022	2021	2019	2022-2021		2022-2019		2022	2021	2019	2022-2021		2022-2019		2022	2021	2019	2022-2021		2022-2019	
				Dif.	%	Dif.	%				Dif.	%	Dif.	%				Dif.	%	Dif.	%
<b>Accidentes</b>	4 352	3 878	4 455	+ 474	+12	- 103	-2	11 774	10 525	12 514	+1 249	+12	- 740	-6	54 869	44 590	56 016	+10 279	+23	-1 147	-2
<b>Fallecidos</b>	231	188	255	+ 43	+23	- 24	-9	703	544	748	+ 159	+29	- 45	-6	3 106	2 452	3 244	+ 654	+27	- 138	-4
<b>Heridos</b>	5 322	4 760	5 500	+ 562	+12	- 178	-3	14 495	12 915	15 441	+1 580	+12	- 946	-6	68 721	55 075	70 490	+13 646	+25	-1 769	-3

\* Acumulado de 12 meses de abril 2021 a marzo 2022, Acumulado de 12 meses de abril 2020 a marzo 2021, acumulado de enero a diciembre de 2019 (año base)

Fuente: ONISR - Datos sobre los accidentes con víctimas registrados por la policía nacional y la gendarmería - Zona geográfica : Francia continental series etiquetadas (definitivas hasta 2020, cuasi-definitivas 2021), los datos estimados 2022 se detuvieron el 08/04/2022

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.

## 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 permitidos. Aunque la pandemia siga activa, los desplazamientos y la siniestralidad están volviendo a un ritmo cercano al del periodo prepandémico, a veces con cambios ligados a los nuevos hábitos.

Los **automovilistas** suelen ser responsables de la mitad de las muertes en carretera. Su mortalidad en los últimos 12 meses se estima en 1.514 muertes frente a las 1.622 de todo 2019, es decir, un descenso del -7% en poco más de dos años.

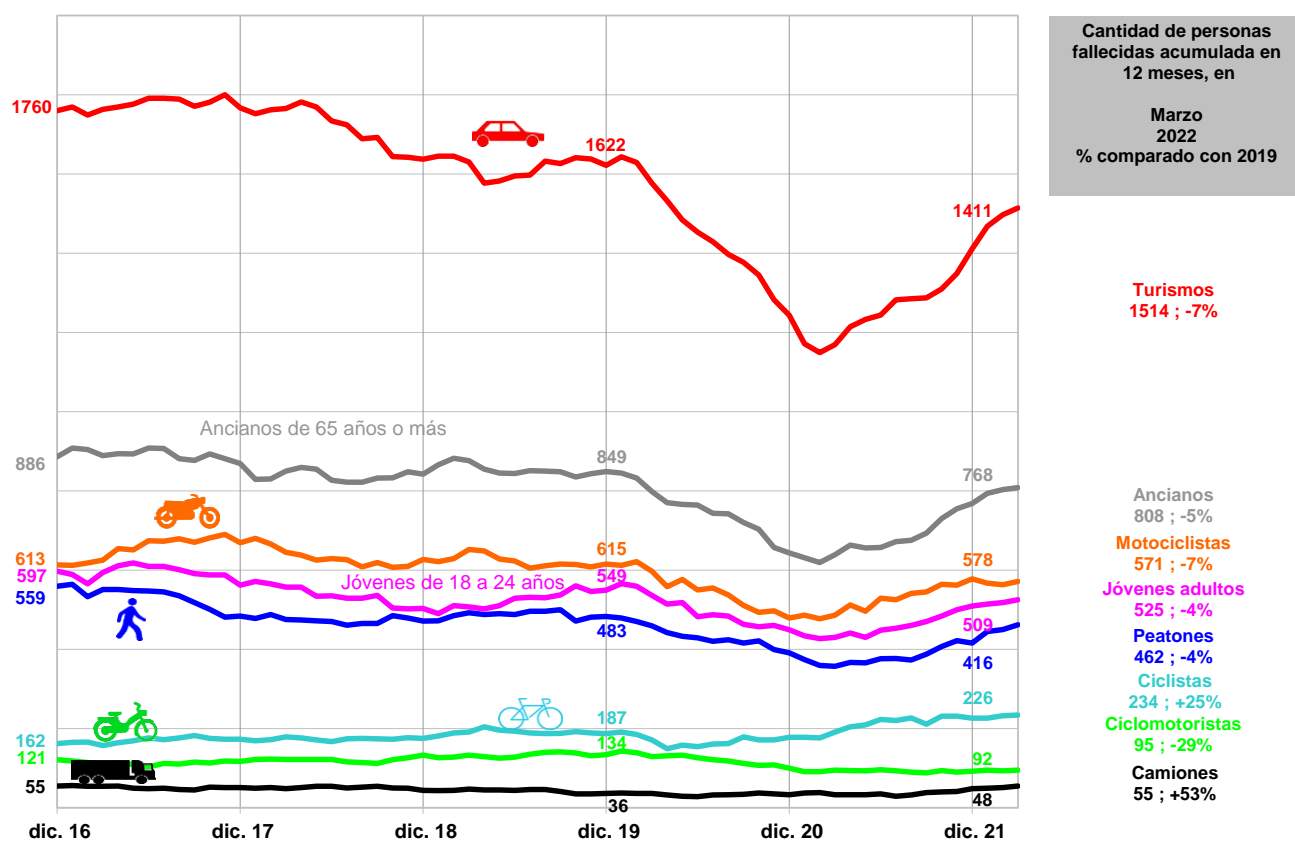
Las muertes de **peatones** también han descendido en este periodo: se estima que en los últimos 12 meses han fallecido 462 peatones frente a los 483 de todo 2019, es decir, un descenso del -4%.

La mortalidad entre los **ciclomotoristas y motociclistas** en los últimos 12 meses sigue siendo inferior a la de 2019, pero el descenso es menor que el observado en 2020. Las muertes de **motociclistas** bajan un 7%, con 571 fallecidos en los últimos 12 meses frente a los 615 de 2019. En los últimos 12 meses se mantiene el fuerte descenso de las muertes en **ciclomotor**, un -29% respecto a 2019, con 95 muertes en ciclomotor en los últimos 12 meses frente a las 134 de 2019; un descenso que afecta a todos los grupos de edad.

La mortalidad de los **jóvenes adultos de entre 18 y 24 años**, con alto riesgo de sufrir accidentes de tráfico graves, ha descendido un -4% en los últimos 12 meses respecto a 2019 (525 muertos frente a 549 en 2019).

En comparación con otras tendencias, las muertes de **ciclistas** en los últimos 12 meses son más altas que en 2019, a pesar de un ligero descenso para este mes de noviembre de 2021: 234 ciclistas han fallecido en los últimos 12 meses, es decir, +25% en comparación con 2019. Aunque los desplazamientos se han visto limitados por las medidas relacionadas con la crisis sanitaria, los franceses han mostrado su preferencia por utilizar los medios de transporte individuales para los desplazamientos cortos en las ciudades, y también utilizan la bicicleta para el ocio en las zonas rurales.

Por último, la tasa de mortalidad entre los usuarios de **camiones** aumentó considerablemente a finales de año. Sube un 53% respecto a 2019, pero se mantiene similar a la media de los años 2015-2019.



Fuente: ONISR - Datos sobre los accidentes con víctimas registrados por la policía nacional y la gendarmería - Zona geográfica: Francia continental series etiquetadas (definitivas hasta 2020, cuasi-definitivas 2021), los datos estimados 2022 se detuvieron el 08/04/2022

## Fallecidos en carretera en 2022 por modo de locomoción, edad y red de carreteras

En marzo de 2022, no hay medidas que restrinjan la movilidad de los franceses en la Francia metropolitana, mientras que el 18 de marzo de 2021 se introdujo un tercer bloqueo en algunos departamentos. La mortalidad en marzo de 2022 es, por tanto, muy superior a la registrada en marzo de 2021, pero es inferior a la media de los meses de marzo de los últimos cinco años antes de la pandemia.

Las muertes de **peatones** en marzo de 2022 son superiores a las de marzo de 2021 y del mismo orden que las de marzo de 2019. Así, en marzo de 2022 murieron 33 peatones, 12 más que en marzo de 2021 y 1 menos que en marzo de 2019.

Las muertes de **ciclistas** de marzo de 2022, con 18 ciclistas fallecidos, son superiores a las registradas en marzo de 2021 y en marzo de 2019. Esta mortalidad es mayor que en marzo de los últimos 10 años.

Las muertes de **motociclistas**, con 48, son superiores a las de marzo de 2021 y son inferiores al nivel anterior a la pandemia.

Las muertes de **automovilistas** son superiores a las de marzo de 2021 y inferiores a las de marzo de 2019: 111 automovilistas murieron en marzo de 2022 frente a los 94 de marzo de 2021 (17 muertos más) y los 126 de marzo de 2019 (16 muertos menos). Las muertes de motoristas en marzo de 2022 fueron inferiores a la media de marzo de los cinco años anteriores a la pandemia.

**11 niños o adolescentes** murieron en las carreteras en marzo de 2022, lo que es menor que en marzo de 2021 y del mismo orden que las de marzo de 2019.

**37 jóvenes de 18 a 24 años** murieron en las carreteras en marzo de 2022, 7 más que en marzo de 2021 y 13 menos que en marzo de 2019; esta cifra es inferior a la media de marzo de los cinco años anteriores a la pandemia.

**50 personas mayores de 65 años** murieron en las carreteras en marzo de 2022, una tasa de mortalidad superior a la de marzo de 2021 (5 muertes más) y inferior a la media de marzo de los cinco años anteriores a la pandemia.

**En las zonas urbanas**, la mortalidad es del mismo orden que el de marzo de 2021, con 1 muerte más, y menor que en marzo de 2019.

**En las carreteras, vías y caminos**, la mortalidad es más alta que en marzo de 2021, con 43 muertes más, y ligeramente menor que en marzo de 2019.

	Marzo					Desde principios de año								En un periodo de 12 meses *							
	2022	2021	2019	2022-2021	2022-2019	2022	2021	2019	2022-2021		2021-2019		2022	2021	2019	2022-2021		2022-2019			
				Dif.	%				Dif.	%	Dif.	%				Dif.	%				
<b>Peatones</b>	33	21	34	+12	-1	119	73	131	+46	+63	-12	-9	462	357	483	+105	+29	-21	-4		
<b>PPM</b>	1	1	0	+0	+1	4	4	0	+0	ns	+4	ns	22	9	10	+13	+144	+12	+120		
<b>Ciclistas</b>	18	16	15	+2	+3	45	37	40	+8	+22	+5	+13	234	191	187	+43	+23	+47	+25		
<b>Ciclomotoristas</b>	7	5	11	+2	-4	17	14	24	+3	+21	-7	-29	95	95	134	+0	+0	-39	-29		
<b>Motociclistas</b>	48	40	55	+8	-7	92	99	110	-7	-7	-18	-16	571	486	615	+85	+17	-44	-7		
<b>Turismos</b>	111	94	126	+17	-15	381	278	397	+103	+37	-16	-4	1 514	1 169	1 622	+345	+30	-108	-7		
<b>Camiones</b>	6	2	7	+4	-1	17	10	10	+7	+70	+7	+70	55	33	36	+22	+67	+19	+53		
<b>Menores de 18 años</b>	11	17	12	-6	-1	24	35	30	-11	-31	-6	-20	172	155	153	+17	+11	+19	+12		
<b>Entre de 18 to 24 años</b>	37	30	50	+7	-13	113	97	129	+16	+16	-16	-12	525	430	549	+95	+22	-24	-4		
<b>65 años o más</b>	50	45	59	+5	-9	192	152	207	+40	+26	-15	-7	808	639	849	+169	+26	-41	-5		
<b>En la red de carreteras</b>																					
<b>Zona urbana</b>	63	62	72	+1	-9	206	176	246	+30	+17	-40	-16	991	800	1 037	+191	+24	-46	-4		
<b>Carretera, vía, camino</b>	153	110	158	+43	-5	426	310	433	+116	+37	-7	-2	1 848	1 442	1 944	+406	+28	-96	-5		
<b>Autopista</b>	15	16	25	-1	-10	71	58	69	+13	+22	+2	+3	267	210	263	+57	+27	+4	+2		

\* Acumulado de 12 meses de abril 2021 a marzo 2022, Acumulado de 12 meses de abril 2020 a marzo 2021, acumulado de enero a diciembre de 2019 (año base)

ns: cambio no significativo

Fuente: ONISR - Datos sobre los accidentes con víctimas registrados por la policía nacional y la gendarmería - Zona geográfica: Francia continental series etiquetadas (definitivas hasta 2020, cuasi-definitivas 2021), los datos estimados 2022 se detuvieron el 08/04/2022

Los peatones contienen dispositivos de transporte personal no motorizados (patines, monopines, scooters), que se mueven en los mismos espacios que los peatones a pie y se consideran peatones en el código de circulación.

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.

## Heridos en 2022 por modo de desplazamiento y red de carreteras

**Advertencia:** El número de heridos por accidente de tráfico registradas por la policía está infravalorado. Los heridos, sobre todo los que van en equipos de propulsión personal (motorizados o no), bicicleta o moto, se ponen en contacto directamente con los servicios de emergencia o acuden por su cuenta a los centros sanitarios, o incluso regresan a sus casas, sin que la policía tenga constancia de ello.

Los volúmenes de heridos registrados por la policía son, por tanto, muy volátiles a lo largo de un mes determinado o desde principios de año, por lo que se ha optado por mostrar las tendencias del mes en curso y el total acumulado desde enero, en comparación con 2021 y 2019. Sólo se muestran los totales móviles de 12 meses en términos relativos en comparación con 2019, que se toma como año de referencia para la década.

marzo

	Zona urbana		Carretera, vía, camino		Autopista	
	2022-2021	2022-2019	2022-2021	2022-2019	2022-2021	2022-2019
Peatones	↗	↘	↘	↘		
PPM	↗	↗	ns	ns		
Ciclistas	↘	↗	↘	↗		
Ciclomotoristas	↗	↘	↘	→		
Motociclistas	↘	↘	↗	↘	↗	↗
Turismos	↗	↘	↗	↘	↗	↘
Camiones	ns	ns	→	↘	↘	↘

ns: cambio no significativo

Fuente: ONISR - Datos sobre los accidentes con víctimas registrados por la policía nacional y la gendarmería - Zona geográfica : Francia continental  
series etiquetadas (definitivas hasta 2020, cuasi-definitivas 2021), los datos provisionales 2022 detenidos el 08/04/2022

Desde principios de año

	Zona urbana		Carretera, vía, camino		Autopista	
	2022-2021	2022-2019	2022-2021	2022-2019	2022-2021	2022-2019
Peatones	↗	↘	↘	↘		
PPM	↗	↗	ns	ns		
Ciclistas	→	↗	↘	↗		
Ciclomotoristas	↘	↘	↗	↘		
Motociclistas	→	↘	↗	↘	↗	↗
Turismos	↗	↘	↗	↘	↗	↘
Camiones	↗	↘	↗	↗	↘	↘

ns: cambio no significativo

Fuente: ONISR - Datos sobre los accidentes con víctimas registrados por la policía nacional y la gendarmería - Zona geográfica : Francia continental  
series etiquetadas (definitivas hasta 2020, cuasi-definitivas 2021), los datos provisionales 2022 detenidos el 08/04/2022

En un período de 12 meses

Acumulado de abril 2021 a marzo 2022, en relación con el año 2019

	Zona urbana	Carretera, vía, camino	Autopista
Peatones	-13%	-4%	
PPM	+155%	ns	
Ciclistas	+16%	+18%	
Ciclomotoristas	+5%	+6%	
Motociclistas	-16%	+3%	-1%
Turismos	-5%	-5%	-4%
Camiones	-28%	+2%	-12%

ns: cambio no significativo

Fuente: ONISR - Datos sobre los accidentes con víctimas registrados por la policía nacional y la gendarmería - Zona geográfica : Francia continental  
series etiquetadas (definitivas hasta 2020, cuasi-definitivas 2021), los datos provisionales 2022 detenidos el 08/04/2022

Los peatones contienen dispositivos de transporte personal no motorizados (patines, monopatines, scooters), que se mueven en los mismos espacios que los peatones a pie y se consideran peatones en el código de circulación.

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.

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.

En marzo de 2022

En las zonas urbanas, la tendencia de los heridos de **peatones y PPM es al alza respecto a 2021**. La tendencia de los heridos por **ciclistas y PPM es de subida respecto a 2019**. Se observa un descenso respecto a 2021 y 2019 para los heridos de **motociclistas**.

En las carreteras, vías y caminos, la tendencia de los heridos **es a la alta para los turismos en comparación con 2021**. La tendencia de los heridos de los **ciclistas son a la alta** en comparación con 2019. Las otras tendencias son a la baja o estable.

Desde principios de 2022

En las zonas urbanas, el número de heridos tiende a aumentar sea cual sea el modo de desplazamiento en comparación con 2021, aunque se mantiene por debajo de la referencia de 2019 (excepto para los ciclistas y los PPM).

En las carreteras, vías y caminos, el número de heridos aumenta para las ciclomotoristas y las automovilistas en comparación con 2021, mientras que la mayoría de los modos ven una disminución de los heridos en comparación con 2019.

En las autopistas, el número de heridos es menor que en 2019, mientras que las muertes son significativamente mayores que en 2019.

En los últimos 12 meses

En las zonas urbanas, la evolución de los heridos por **PPM** tiene una pendiente ascendente con respecto a 2019, ya que este modo de desplazamiento ha crecido. En los últimos 12 meses, en comparación con 2019, el número de **ciclistas** heridas ha aumentado un +16%, mientras que el número de **peatones** y **motociclistas** heridas ha disminuido un -13% y un -16% respectivamente.

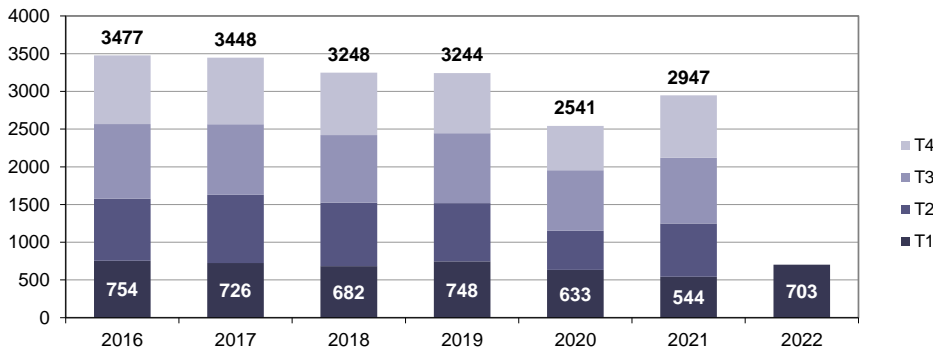
En las carreteras, vías y caminos, el mayor aumento de los heridos en los últimos 12 meses en comparación con 2019 se refiere a las **ciclistas**, con un +18%. La tendencia de los heridos en ciclomotores y motocicletas es ligeramente ascendente en 2022 respecto a 2019.

## Evolución de los fallecidos en carretera por trimestre por año

	T1			2022-2021	2022-2019
	2022	2021	2019		
<b>Accidentes</b>	11 774	10 525	12 514	12%	-6%
<b>Fallecidos</b>	703	544	748	29%	-6%
<b>Heridos</b>	14 495	12 915	15 441	12%	-6%

Fuente: ONISR - Datos sobre los accidentes registrados por la policía nacional y la gendarmería - Zona geográfica : Francia continental  
Serie etiquetada (definitiva hasta 2020, cuasi definitiva 2021), los datos estimados 2022 se detuvieron el 08/04/2022

Las muertes en carretera en el **tercer trimestre de 2021 ascendieron a 843 fallecidos**, un 5% más que en el tercer trimestre de 2020 (801 fallecidos) y un **9% menos que en el tercer trimestre de 2019** (928 fallecidos), la **referencia prepandémica**. El descenso afecta principalmente a los **automovilistas**, peatones, motociclistas y ciclistas: 387 automovilistas, 95 peatones, 201 motociclistas y 27 ciclistas murieron en el tercer trimestre de 2021, es decir, descensos del -10%, -14%, -10% y -41% respectivamente en comparación con el tercer trimestre de 2019. Se observa un aumento del +10% en las víctimas mortales de los ciclistas en el tercer trimestre de 2021, con 68 muertos frente a los 62 del tercer trimestre de 2019.



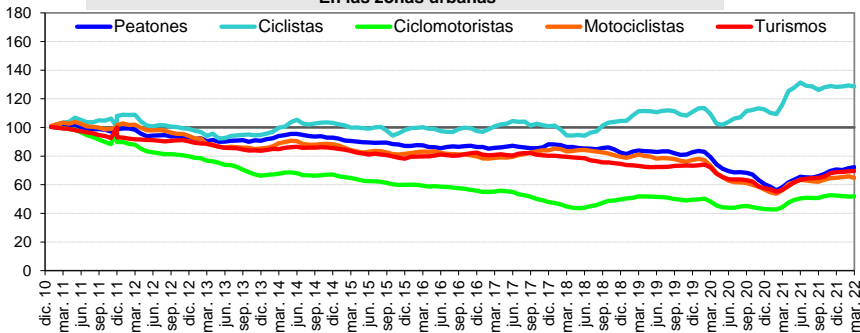
Fuente: ONISR - Datos sobre los accidentes registrados por la policía nacional y la gendarmería - Zona geográfica : Francia continental  
Serie etiquetada (definitiva hasta 2020, cuasi definitiva 2021), los datos estimados 2022 se detuvieron el 08/04/2022

### Tendencia de heridos

Desde 2010, para todas las zonas, la tendencia de los heridos en bicicleta es a la alta, mientras que la tendencia para otros modos de desplazamiento son a la baja (excepto el número de heridos en moto fuera de las zonas urbanas, que son equivalentes a las de 2010).



**Evolución del acumulado de 12 meses desde diciembre de 2010 (base 100) - En las zonas urbanas**



Fuente: ONISR - Datos sobre los accidentes registrados por la policía nacional y la gendarmería - Zona geográfica : Francia continental  
Serie etiquetada (definitiva hasta 2020, cuasi definitiva 2021), los datos estimados 2022 se detuvieron el 08/04/2022

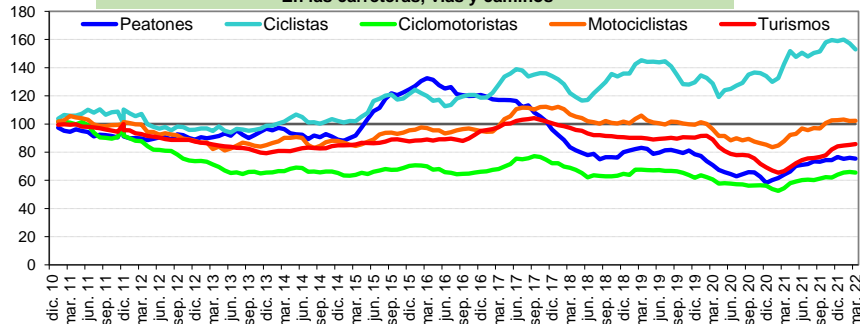
**En las zonas urbanas**, la tendencia de los heridos en **bicicleta** es estable hasta marzo de 2018 y luego aumenta gradualmente hasta marzo de 2022, a pesar de un ligero descenso en 2020 durante la 1ª contención.

La tendencia de los heridos de **peatones**, **motociclistas** y **turismos**, es ligeramente a la baja desde 2010, desde el periodo pandémico de 2020, la tendencia es a la alta pero sigue siendo inferior a la tendencia prepandémica.

La tendencia de los heridos de **ciclomotoristas** es a la baja desde 2010 y se estabiliza desde 2019.



**Evolución del acumulado de 12 meses desde diciembre de 2010 (base 100) - En las carreteras, vías y caminos**



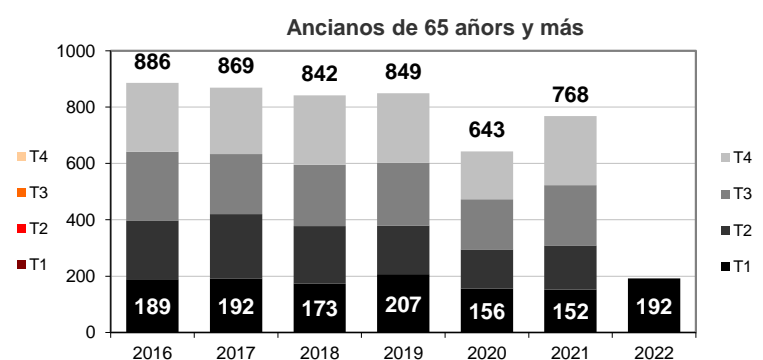
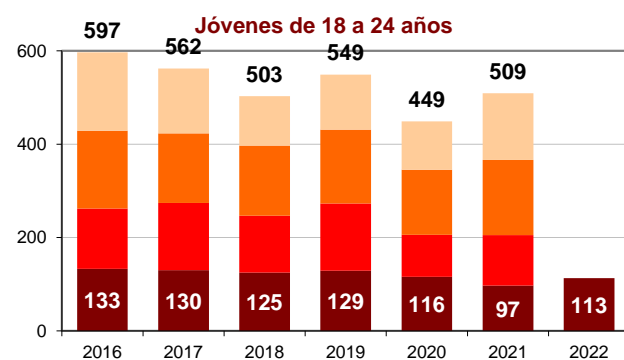
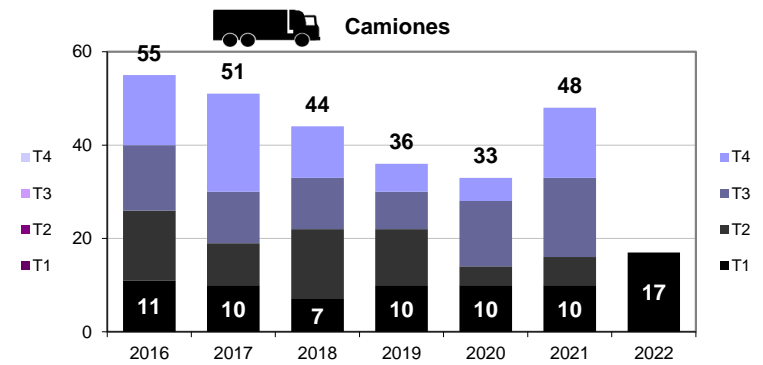
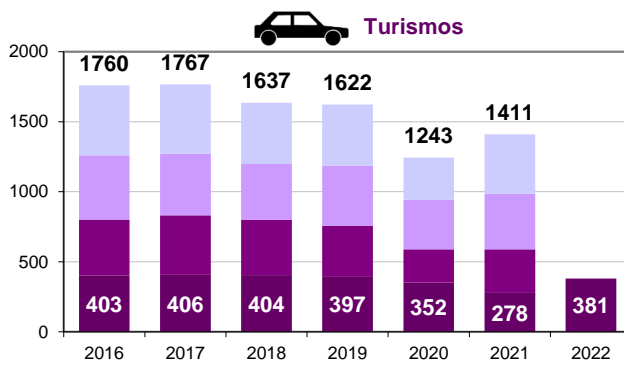
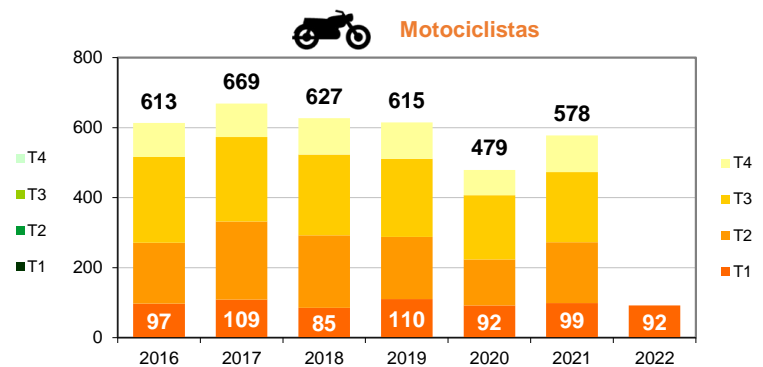
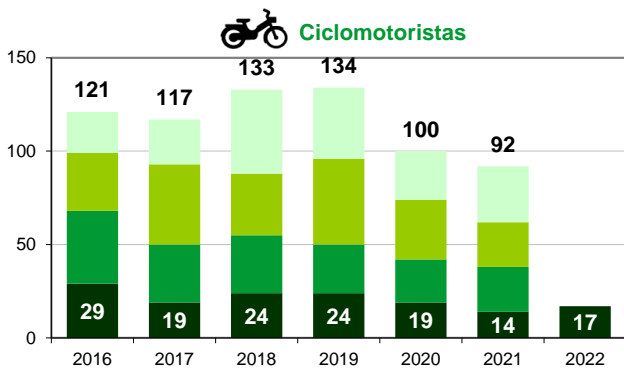
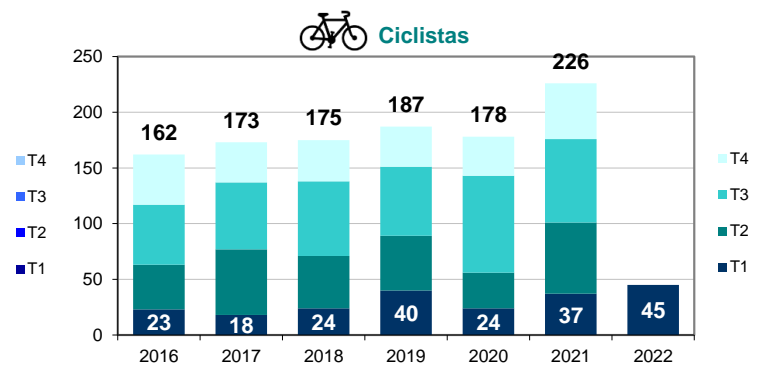
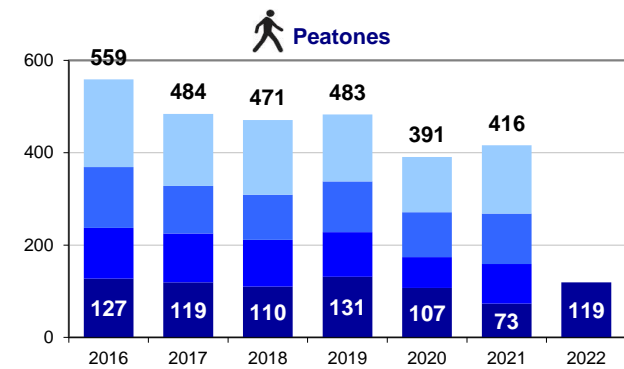
Fuente: ONISR - Datos sobre los accidentes registrados por la policía nacional y la gendarmería - Zona geográfica : Francia continental  
Serie etiquetada (definitiva hasta 2020, cuasi definitiva 2021), los datos estimados 2022 se detuvieron el 08/04/2022

**En las carreteras, vías y caminos**, la tendencia de los **heridos de peatones** muestra un fuerte aumento con una meseta entre septiembre de 2015 y junio de 2017.

La tendencia de los heridos de **ciclistas** es estable hasta marzo de 2015 y aumenta hasta marzo de 2022, sin un descenso anormal durante el periodo de la pandemia.

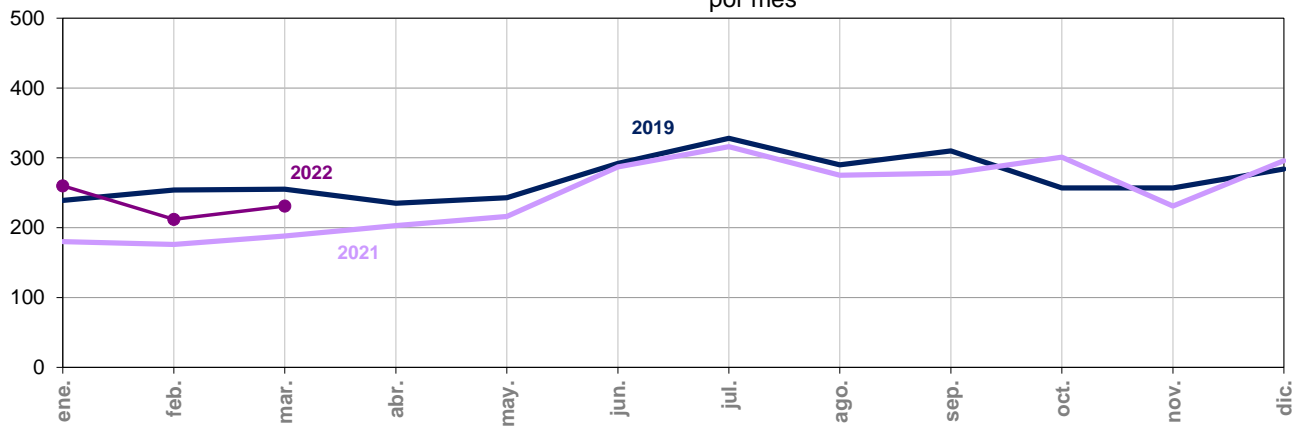
La tendencia de los heridos de **motociclistas** y **turismos**, es ligeramente a la alta desde 2010, hasta junio de 2017 y es a la baja hasta el periodo de la pandemia de 2020. La tendencia es a la alta desde pero sigue siendo inferior a la tendencia prepandémica.

# Evolución de los fallecidos en carretera de los usuarios por trimestre por año



Fuente: ONISR - Datos sobre los accidentes registrados por la policía nacional y la gendarmería - Zona geográfica: Francia continental  
Serie etiquetada (definitiva hasta 2020, cuasi definitiva 2021), los datos estimados 2022 se detuvieron el 08/04/2022

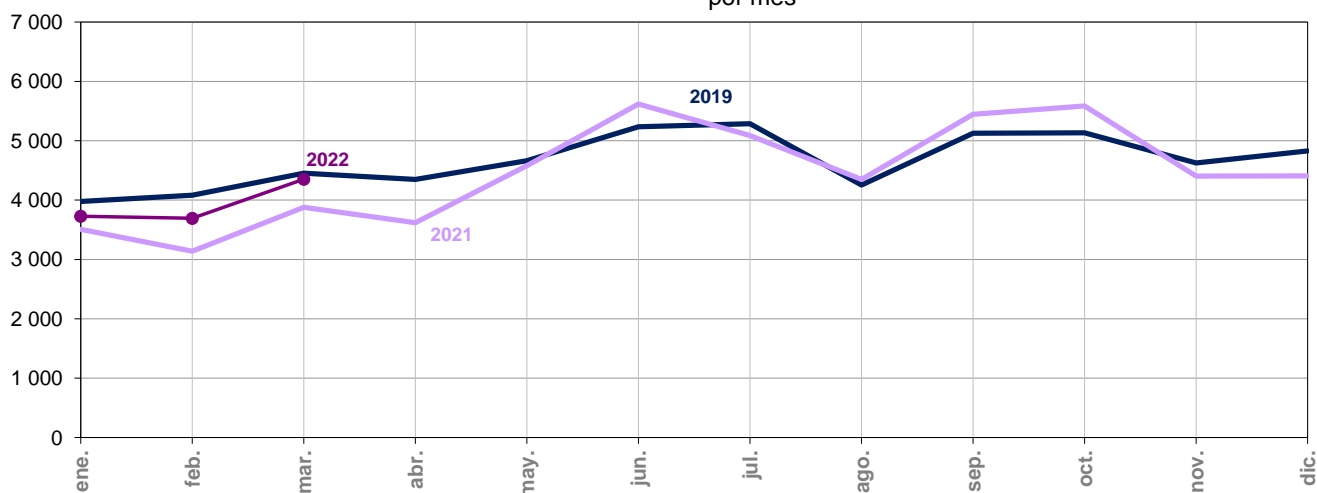
### Fallecidos dentro de 30 días por mes



	ene.	feb.	mar.	abr.	may.	jun.	jul.	ago.	sep.	oct.	nov.	dic.
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	180	176	188	203	216	287	316	275	278	301	231	296
2022	260	212	231									

Fuente: ONISR - Datos sobre los accidentes con víctimas registrados por la policía nacional y la gendarmería - Zona geográfica: Francia continental series etiquetadas (definitivas hasta 2020, cuasi-definitivas 2021), los datos estimados 2022 se detuvieron el 08/04/2022

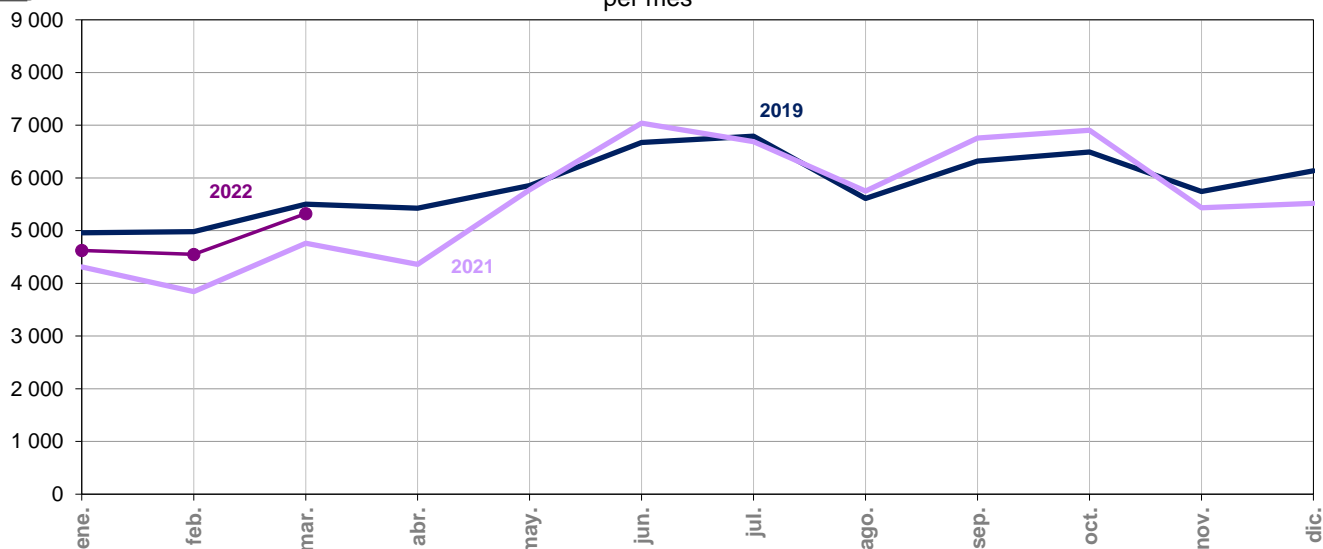
### Accidentes de tráfico con víctimas por mes



	ene.	feb.	mar.	abr.	may.	jun.	jul.	ago.	sep.	oct.	nov.	dic.
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	3 508	3 139	3 878	3 619	4 579	5 619	5 087	4 350	5 445	5 585	4 404	4 407
2022	3 728	3 694	4 352									

Fuente: ONISR - Datos sobre los accidentes con víctimas registrados por la policía nacional y la gendarmería - Zona geográfica: Francia continental series etiquetadas (definitivas hasta 2020, cuasi-definitivas 2021), los datos estimados 2022 se detuvieron el 08/04/2022

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.



	ene.	feb.	mar.	abr.	may.	jun.	jul.	ago.	sep.	oct.	nov.	dic.
<b>2011</b>	6 025	5 478	6 553	7 256	7 519	7 165	7 036	6 101	7 346	7 474	6 440	6 858
<b>2012</b>	6 095	4 705	6 244	5 602	6 593	6 981	6 792	5 759	7 134	7 355	6 419	6 172
<b>2013</b>	5 178	4 593	4 878	5 481	5 678	6 576	7 017	5 735	6 759	6 602	6 053	6 057
<b>2014</b>	5 720	5 091	5 697	5 953	6 316	6 850	6 146	5 433	6 608	6 933	6 312	5 989
<b>2015</b>	5 260	4 685	5 296	5 771	5 968	6 857	6 545	5 570	6 534	6 285	6 022	6 009
<b>2016</b>	5 915	4 839	5 459	5 354	6 273	6 627	6 622	5 463	6 530	6 855	6 527	6 181
<b>2017</b>	5 419	4 787	6 156	6 233	6 367	7 193	6 795	5 523	6 295	6 497	6 192	5 927
<b>2018</b>	5 201	4 148	5 012	5 884	6 255	6 715	6 532	5 407	6 614	6 688	5 803	5 628
<b>2019</b>	4 959	4 982	5 500	5 427	5 854	6 671	6 792	5 612	6 320	6 493	5 743	6 137
<b>2020</b>	5 666	5 010	3 000	1 239	3 710	5 268	6 386	5 733	6 386	5 468	3 370	4 600
<b>2021</b>	4 312	3 843	4 760	4 360	5 774	7 039	6 689	5 750	6 758	6 906	5 432	5 518
<b>2022</b>	4 623	4 550	5 322									

Fuente: ONISR - Datos sobre los accidentes con víctimas registrados por la policía nacional y la gendarmería - Zona geográfica: Francia continental  
series etiquetadas (definitivas hasta 2020, cuasi-definitivas 2021), los datos estimados 2022 se detuvieron el 08/04/2022

**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 cuasi-definitivos 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>

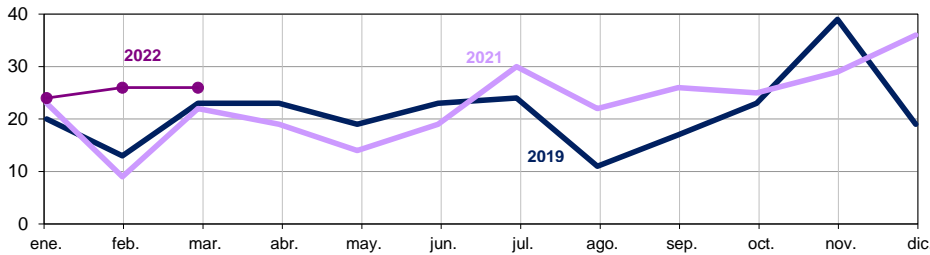


Hay toque de queda en Martinica, Guayana Francesa, Isla Reunión, Mayotte y Wallis y Futuna. En todos los territorios, los lugares de celebración permanecen cerrados y las reuniones están restringidas.

En **marzo de 2022**, los indicadores de mortalidad en los territorios franceses de ultramar son **superiores** a los de marzo de **2021** y de marzo de **2019**, los otros indicadores de marzo 2022 son inferiores a los de marzo de 2019:

- 244 accidentes** (199 en la DOM y 45 en la COM-NC) frente a los 234 accidentes de enero de 2021 (202 y 32 respectivamente);
- 296 heridos** (249 en la DOM y 47 en la COM-NC) frente a 300 heridos en enero de 2021 (256 y 44 respectivamente);
- 26 fallecidos** (16 en la DOM y 10 en la COM-NC) frente a 22 fallecidos en enero de 2021 (12 y 10 respectivamente).

**Fallecidos dentro de 30 días por mes**



**Informe del mes**

**244 accidentes**  
de tráfico con víctimas en  
marzo

+ 10 comparado con 2021  
- 18 comparado con 2019

**296 heridos**  
en marzo

- 4 comparado con 2021  
- 79 comparado con 2019

**26 fallecidos**  
en marzo

+ 4 comparado con 2021  
+ 3 comparado con 2019

**Variación de las heridas acumuladas en los últimos 12 meses con respecto a 2019**

	Zona urbana	Carretera, vía, camino	Autopista
Modos suaves *	+14%	+9%	
Motos y ciclomotores	+12%	+21%	+100%
Turismos	-8%	-1%	+8%

\* Modos suaves: Peatones, dispositivos de movilidad personal, Ciclistas

ns : evolución no significativa

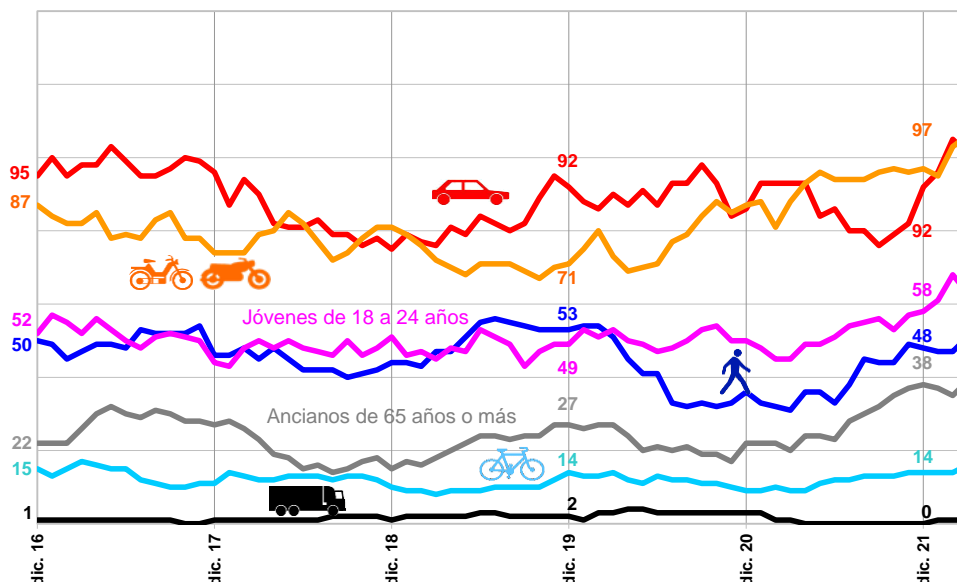
Fuente : ONISR - Datos sobre los accidentes registrados por la policía nacional y la gendarmería - Ámbito geográfico: DOM + COM + NC  
Datos definitivos hasta 2020, datos cuasidefinitivos 2021, datos provisionales para 2022 detenidos el 08/04/2022

	Marzo			Desde principios de año								En un período de 12 meses *									
	2022	2021	2019	2022-2021		2022-2019		2022	2021	2019	2022-2021		2022-2019		2022	2021	2019	2022-2021		2022-2019	
				Dif.	%	Dif.	%				Dif.	%	Dif.	%				Dif.	%	Dif.	%
<b>Accidentes</b>	244	234	262	+ 10	+4	- 18	-7	679	701	594	- 22	-3	+ 85	+14	2 948	2 730	2 704	+ 218	+8	+ 244	+9
<b>Fallecidos</b>	26	22	23	+ 4	ns	+ 3	ns	76	54	52	+ 22	+41	+ 24	+46	296	241	250	+ 55	+23	+ 46	+18
<b>Heridos</b>	296	300	375	- 4	-1	- 79	-21	858	913	781	- 55	-6	+ 77	+10	3 712	3 544	3 511	+ 168	+5	+ 201	+6

\* Acumulado de 12 meses de abril 2021 a marzo 2022, Acumulado de 12 meses de abril 2020 a marzo 2021, acumulado de enero a diciembre de 2019 (año base)  
ns : evolución no significativa

Fuente : ONISR - Datos sobre los accidentes registrados por la policía nacional y la gendarmería - Ámbito geográfico: DOM + COM + Nueva Caledonia  
Datos definitivos hasta 2020, datos cuasidefinitivos 2021, datos provisionales para 2022 detenidos el 08/04/2022

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



Cantidad de personas  
fallecidas acumulada en  
12 meses, en

**marzo  
2022**  
% comparado con 2019

**Turismos**  
101 ; +10%

**Motos y ciclomotores**  
106 ; +49%

**Peatones**  
51 ; -4%

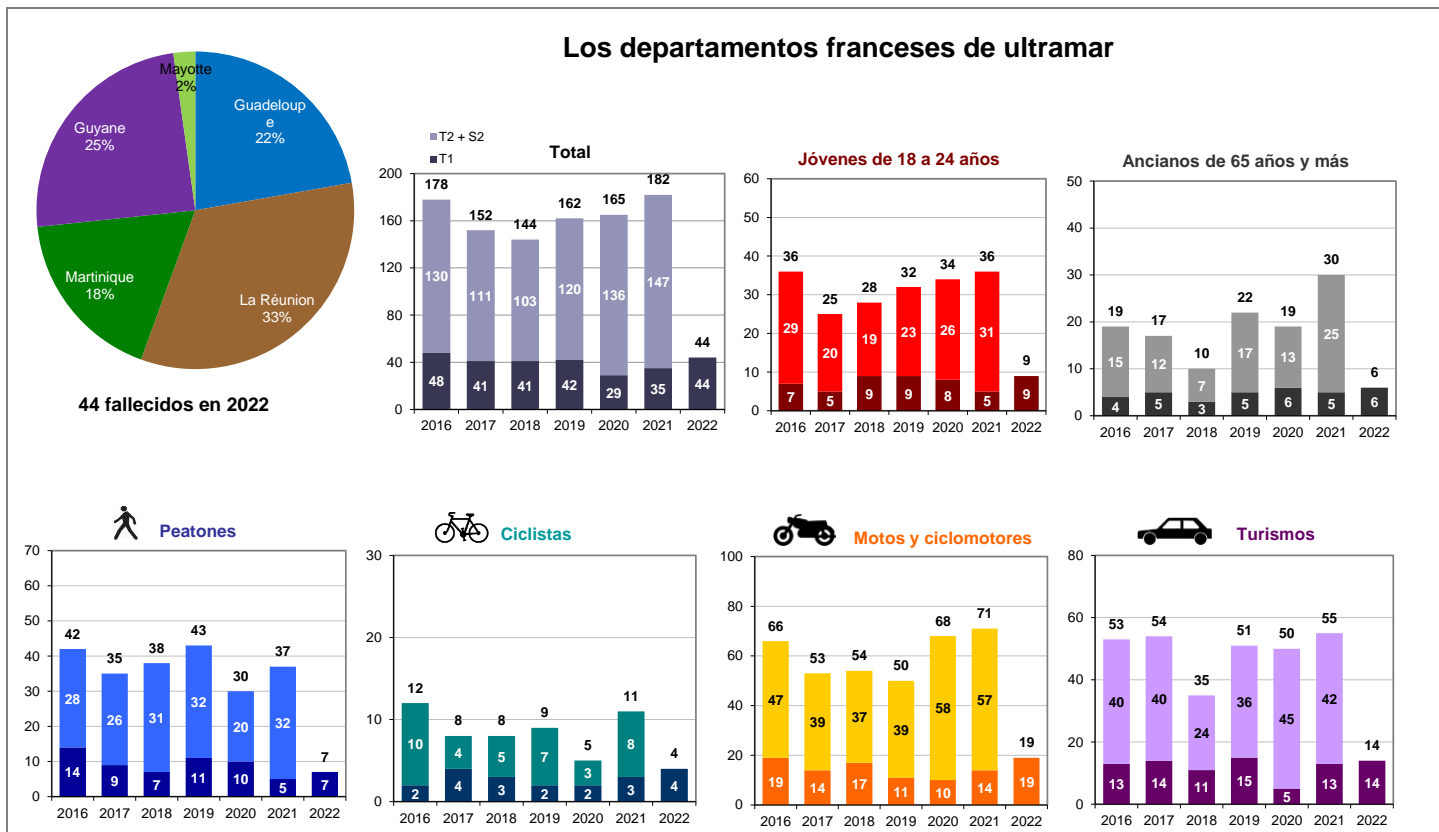
**Jóvenes adultos**  
63 ; +29%

**Ancianos**  
39 ; +44%

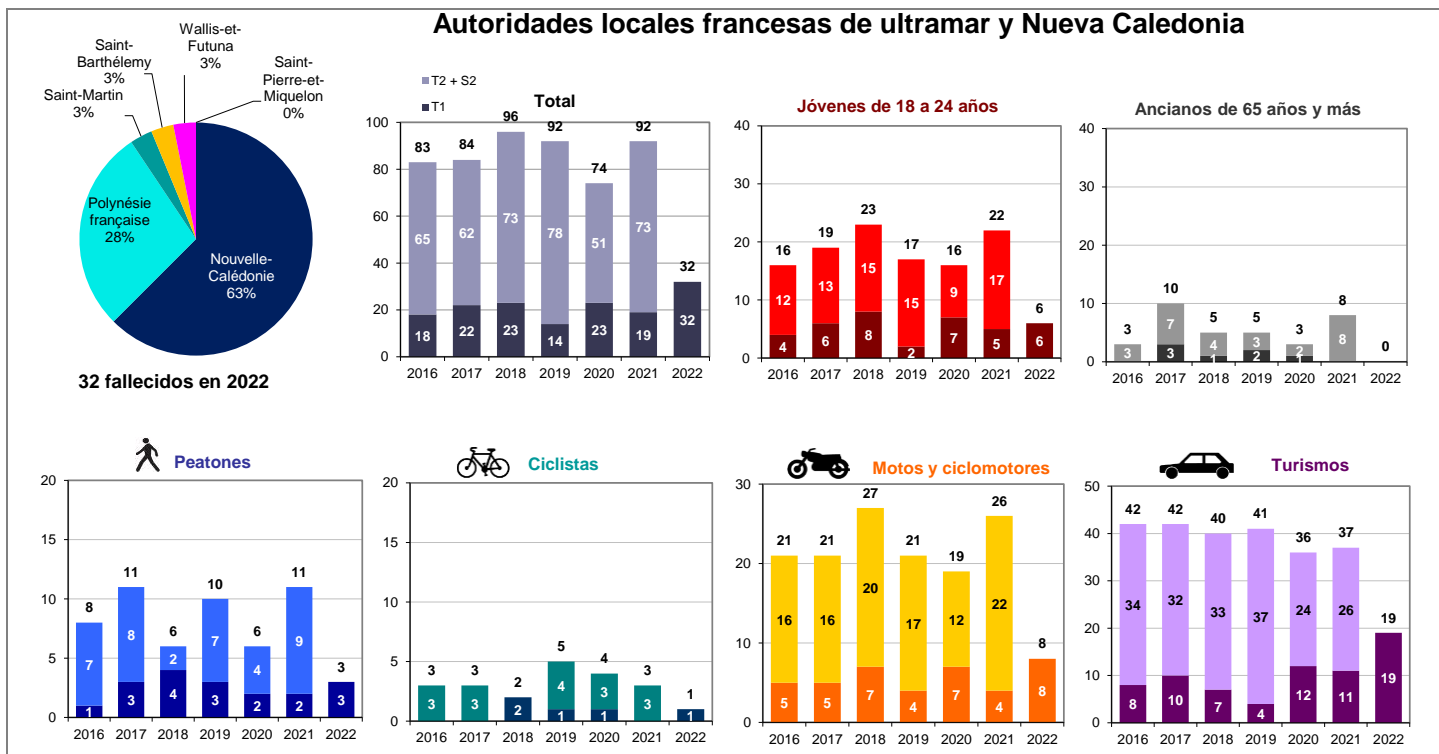
**Ciclistas**  
16 ; ns

**Camiones**  
1 ; ns

## Evolución de los fallecidos en carretera de los usuarios por trimestre por año



Fuente : ONISR - Datos sobre los accidentes registrados por la policía nacional y la gendarmería - Ámbito geográfico: DOM  
 Datos definitivos hasta 2020, datos cuasidefinitivos 2021, datos provisionales para 2022 detenidos el 08/04/2022



Fuente : ONISR - Datos sobre los accidentes registrados por la policía nacional y la gendarmería - Ámbito geográfico: COM + Nueva Caledonia  
 Datos definitivos hasta 2020, datos cuasidefinitivos 2021, datos provisionales para 2022 detenidos el 08/04/2022