

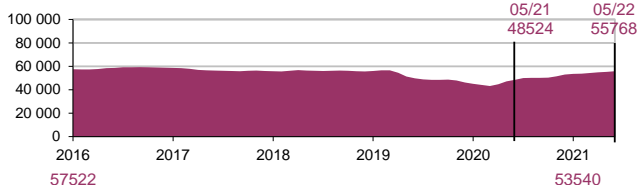
Atención: la crisis sanitaria vinculada a Covid-19 ha llevado al gobierno a tomar medidas excepcionales de restricción de los desplazamientos y las actividades, la evolución de los accidentes de tráfico desde abril de 2020 refleja el impacto de las medidas y la forma en que los franceses han adaptado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

Desde el 2 de febrero de 2022, el teletrabajo ya no es obligatorio 3 ó 4 días a la semana en la Francia continental, sino que se vuelve a recomendar. No hay restricciones para viajar.

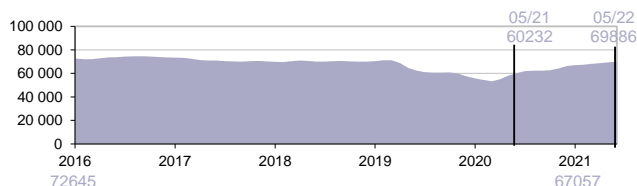
Los indicadores de siniestralidad vial muestran tendencias muy atípicas desde abril de 2020, según el periodo; por ello, también se realizan comparaciones con 2019 como año de referencia, e incluso con años anteriores.

Evolución en los 12 meses acumulados

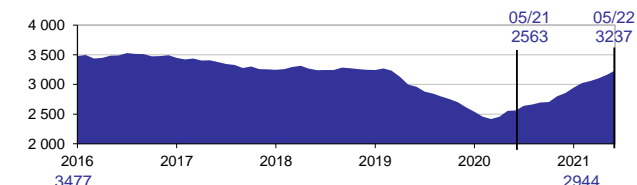
Accidentes con víctimas registrados por las autoridades policiales en una carretera abierta al tráfico público.



Heridos en accidentes registrados por las autoridades policiales



Fallecidos en los 30 días siguientes al accidente



Informe del mes

5 039 accidentes con víctimas en mayo

+ 465 comparado con el 2021
+ 375 comparado con el 2019

6 270 heridos en mayo

+ 496 comparado con el 2021
+ 416 comparado con el 2019

293 fallecidos en mayo

+ 77 comparado con el 2021
+ 50 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 08/06/2022

En mayo de 2022 murieron 293 personas en las carreteras de la Francia continental, frente a las 216 de mayo de 2021, es decir, 77 personas más. Este resultado sube mucho en comparación con mayo de 2019 (50 personas más muertas, es decir, un +21%) y también sube un +7% en comparación con la media de mayo de 2015-2019.

El número de accidentes registrados por la policía en mayo de 2022 fue de 5.039, por encima del resultado del año pasado (465 accidentes con lesiones corporales más que en mayo de 2021), así como del resultado de mayo de 2019 (375 accidentes con lesiones corporales más, es decir, un aumento del +8%).

6.270 personas resultaron heridas en mayo de 2022, un resultado +9% mayor que en mayo de 2021 y +7% mayor que en mayo de 2019: 5.774 heridos en mayo de 2021 y 5.854 en mayo de 2019.

Los desplazamientos en mayo de 2022 fueron superiores a los de mayo de 2021 (una media de +10% en comparación con mayo de 2021), según el dataviz de tráfico de Cerema). Así, los resultados relativos a los accidentes de tráfico reflejan la fuerte recuperación de la movilidad francesa con respecto a 2021; pero mientras el número de fallecidos, heridos y accidentes es significativamente mayor que en la mayoría de los meses de mayo pre-pandémicos, y equivalente a los meses de mayo de 2016 y 2017.

	Mayo								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.	%			
Accidentes	5 039	4 574	4 664	+ 465	+10	+ 375	+8	20 927	18 699	21 525	+2 228	+12	- 598	-3	55 768	48 524	56 016	+7 244	+15	- 248	+0			
Fallecidos	293	216	243	+ 77	+36	+ 50	+21	1 257	964	1 226	+ 293	+30	+ 31	+3	3 237	2 563	3 244	+ 674	+26	- 7	+0			
Heridos	6 270	5 774	5 854	+ 496	+9	+ 416	+7	25 850	23 021	26 722	+2 829	+12	- 872	-3	69 886	60 232	70 490	+9 654	+16	- 604	-1			

* Acumulado de 12 meses de junio 2021 a mayo 2022, Acumulado de 12 meses de junio 2020 a mayo 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 08/06/2022

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 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 1.583 muertes frente a las 1.622 de todo 2019, es decir, un descenso del -2%.

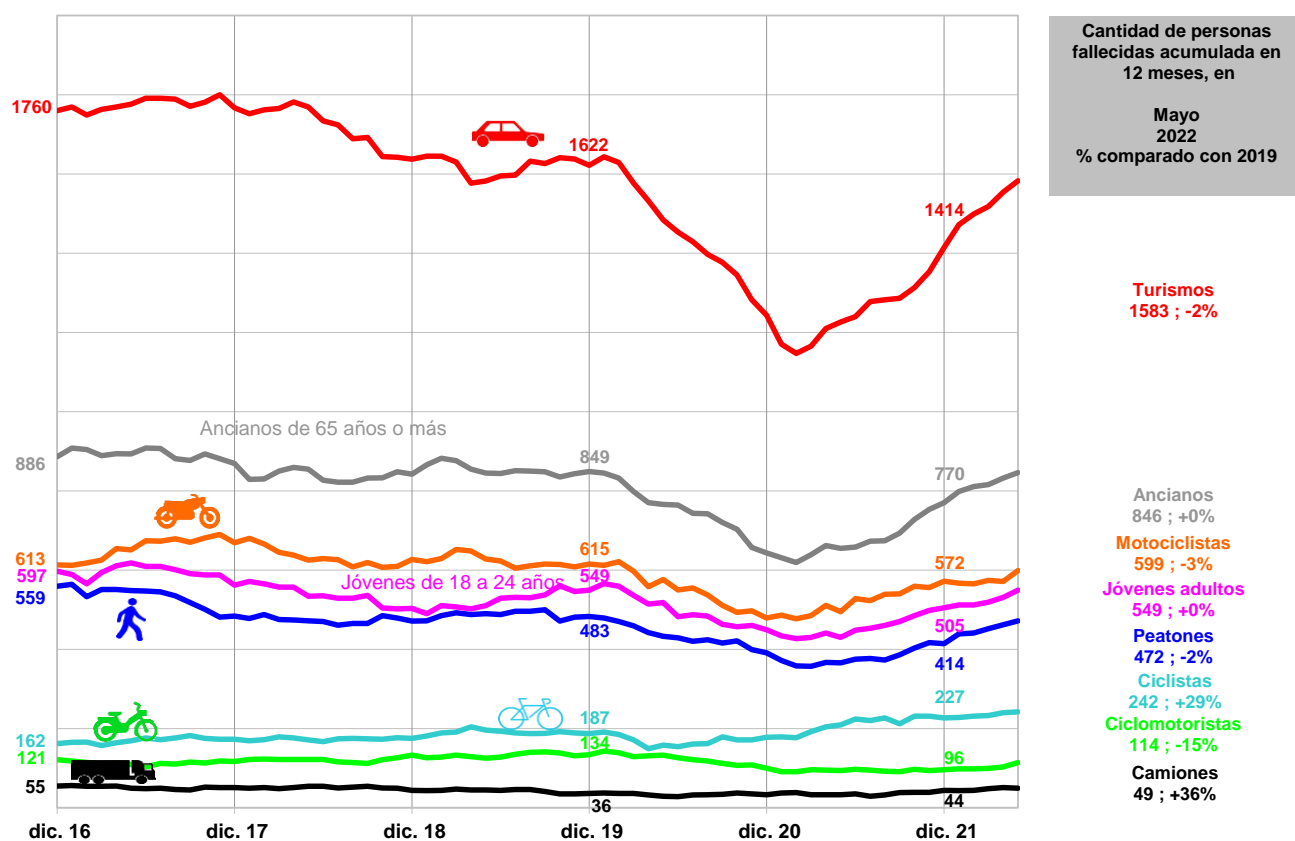
Las muertes de **peatones**, que han ido descendiendo desde marzo de 2020, tienden a volver a los niveles previos a la pandemia: se calcula que en los últimos 12 meses han muerto 472 peatones, frente a los 483 de todo 2019.

La mortalidad entre los **ciclomotoristas y motociclistas** en los últimos 12 meses sigue siendo inferior a la de 2019. Las muertes de **motociclistas** bajan un -3%, con 599 fallecidos en los últimos 12 meses frente a los 615 de 2019. La fuerte caída de los fallecidos en **ciclomotor** se ha mantenido en los últimos 12 meses a pesar de un repunte en mayo, con un descenso del 15% respecto a 2019, con 114 fallecidos en ciclomotor en los últimos 12 meses frente a los 134 de 2019; una caída 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, es ya equivalente en los últimos 12 meses a la registrada a 2019 (549 fallecidos).

En comparación con otras tendencias, las muertes de **ciclistas** en los últimos 12 meses son más altas que en 2019: 242 ciclistas han fallecido en los últimos 12 meses, es decir, +29% en comparación con 2019. En efecto, los franceses se encaprichan con el uso de los medios de transporte individuales para los desplazamientos cortos en las ciudades, pero también utilizan la bicicleta para las actividades de ocio en las zonas rurales.

Por último, la tasa de mortalidad entre los usuarios de **camiones** aumentó considerablemente a finales de año. Sube un 36% respecto a 2019 y vuelve 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 08/06/2022

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

En mayo de 2022 no hay ninguna medida que restrinja la movilidad de los franceses en la Francia metropolitana, mientras que el año pasado hubo un tercer bloqueo hasta el 3 de mayo, con una reapertura progresiva de las distintas localidades a lo largo del mes de mayo. La mortalidad de mayo de 2022 es, por tanto, muy superior a la registrada en mayo de 2021 e incluso a la de mayo de 2019; es superior a la media de los meses de mayo de los últimos cinco años anteriores a la pandemia (2015-2019).

Las muertes de **peatones** en mayo de 2022 son superiores a las de mayo de 2021 y similar a las de mayo de 2019. Así, en mayo de 2022 murieron 35 peatones, 10 más que en mayo de 2021 y el mismo número que en mayo de 2019.

Las muertes de **ciclistas** de mayo de 2022, con 22 ciclistas fallecidos, son superiores a las registradas en mayo de 2021 y mucho más que en mayo de 2019. Se trata de una de las cifras más altas de muertes en mayo de los últimos 10 años.

Las muertes de **motociclistas**, con 73, son superiores a las de mayo de 2021 y 2019. Este resultado también está muy por encima del nivel observado durante 2015-2019.

Las muertes de **automovilistas** son superiores a las de mayo de 2021 y similar a las de mayo de 2019: 130 automovilistas murieron en mayo de 2022 frente a los 101 de mayo de 2021 y los 133 de mayo de 2019 (es decir, respectivamente 29 muertos más y 3 menos). Las muertes de motoristas en mayo de 2022 han subido a la media de mayo de 2015 a 2019.

21 **niños o adolescentes** murieron en las carreteras en mayo de 2022, cifra superior a la de mayo de 2021 y mayo de 2019.

51 **jóvenes de 18 a 24 años** murieron en las carreteras en mayo de 2022, 18 más que en mayo de 2021 y 11 más que en mayo de 2019; esta cifra es superior al nivel prepandémico.

64 **personas mayores de 65 años** murieron en las carreteras en mayo de 2022, más que en mayo de 2021 (14 muertes más) y similar a la de mayo de los cinco años anteriores a la pandemia.

En las zonas urbanas, la mortalidad es superior a la de mayo de 2021 y mayo de 2019, con 18 y 22 muertes más, respectivamente.

En las carreteras, vías y caminos, la mortalidad es más alta que en mayo de 2021, con 25 muertes más. Alcanza el nivel de la media de 2015-2019, años en los que, aparte de 2019, el límite de velocidad en carreteras de doble sentido era de 90 km/h.

	Mayo					Desde principios de año								En un periodo de 12 meses *							
	2022	2021	2019	2022-	2022-	2022	2021	2019	2022-2021		2021-2019		2022	2021	2019	2022-2021		2022-2019			
				2021	2019				Dif.	%	Dif.	%				Dif.	%	Dif.	%		
Peatones	35	25	35	+10	+0	178	120	195	+58	+48	-17	-9	472	366	483	+106	+29	-11	-2		
PPM	1	1	1	+0	+0	8	5	1	+3	ns	+7	ns	27	9	10	+18	+200	+17	+170		
Ciclistas	22	20	6	+2	+16	90	75	73	+15	+20	+17	+23	242	209	187	+33	+16	+55	+29		
Ciclomotoristas	19	8	7	+11	+12	47	29	36	+18	+62	+11	+31	114	94	134	+20	+21	-20	-15		
Motociclistas	73	45	43	+28	+30	217	190	213	+27	+14	+4	+2	599	495	615	+104	+21	-16	-3		
Turismos	130	101	133	+29	-3	639	470	625	+169	+36	+14	+2	1 583	1 226	1 622	+357	+29	-39	-2		
Camiones	0	2	5	-2	-5	17	12	19	+5	+42	-2	-11	49	33	36	+16	+48	+13	+36		
Menores de 18 años	21	11	11	+10	+10	57	63	49	-6	-10	+8	+16	180	168	153	+12	+7	+27	+18		
Entre de 18 to 24 años	51	33	40	+18	+11	207	163	213	+44	+27	-6	-3	549	430	549	+119	+28	+0	+0		
65 años o más	64	50	61	+14	+3	325	249	320	+76	+31	+5	+2	846	655	849	+191	+29	-3	+0		

En la red de carreteras

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

* Acumulado de 12 meses de junio 2021 a mayo 2022, Acumulado de 12 meses de junio 2020 a mayo 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 08/06/2022

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.

mayo

	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 08/06/2022

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 08/06/2022

En un período de 12 meses

Acumulado de junio 2021 a mayo 2022, en relación con el año 2019

	Zona urbana	Carretera, vía, camino	Autopista
Peatones	-11%	+0%	
PPM	+171%	ns	
Ciclistas	+15%	+20%	
Ciclomotoristas	+1%	+8%	
Motociclistas	-15%	+8%	+5%
Turismos	-3%	-1%	-1%
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 08/06/2022

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 los 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 mayo de 2022

En las zonas urbanas, la tendencia de los ciclomotoristas y de los automobilistas heridos es la baja respecto a 2021, la tendencia de los demás heridos es al alza. Sólo la tendencia de los PPM y ciclistas es al alza respecto a 2019. Las demás tendencias son a la baja.

En las carreteras, vías y caminos, la tendencia de los peatones, los motociclistas y los automobilistas heridos es al alza en comparación con 2021. La tendencia de las lesiones de peatones, motociclistas y camiones es al alza en comparación con 2019. Las otras tendencias son decrecientes o estables.

Desde principios de 2022

En las zonas urbanas, el número de heridos, para los peatones, los PPM y los usuarios de camiones, tiende a aumentar en comparación con 2021. En el caso de los ciclistas y EDPm, la tendencia es al alza respecto a 2019.

En las carreteras, vías y caminos, el número de heridos aumenta para todos los modos de viaje en comparación con 2021 y 2019, con la excepción de una para los ciclistas en comparación con 2021 y una para los automobilistas en comparación con 2019.

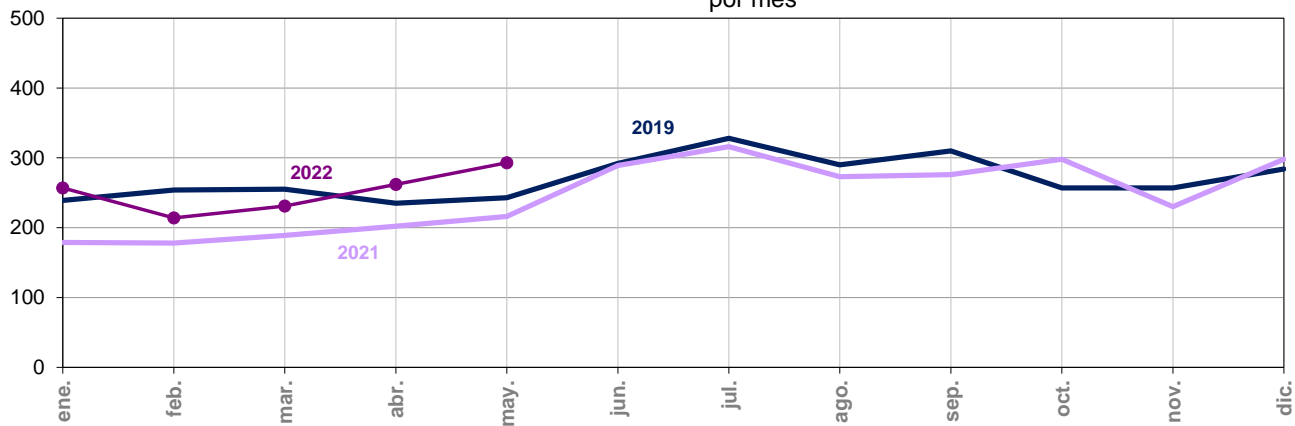
En las autopistas, el número de heridos es menor que en 2019, mientras que las muertes son ligeramente mayores que en 2019.

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 +15%, mientras que el número de peatones y motociclistas heridas ha disminuido un -11% y un -15% 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 +20%. La tendencia de los heridos en ciclomotores y motocicletas es ligeramente ascendente en 2022 respecto a 2019.

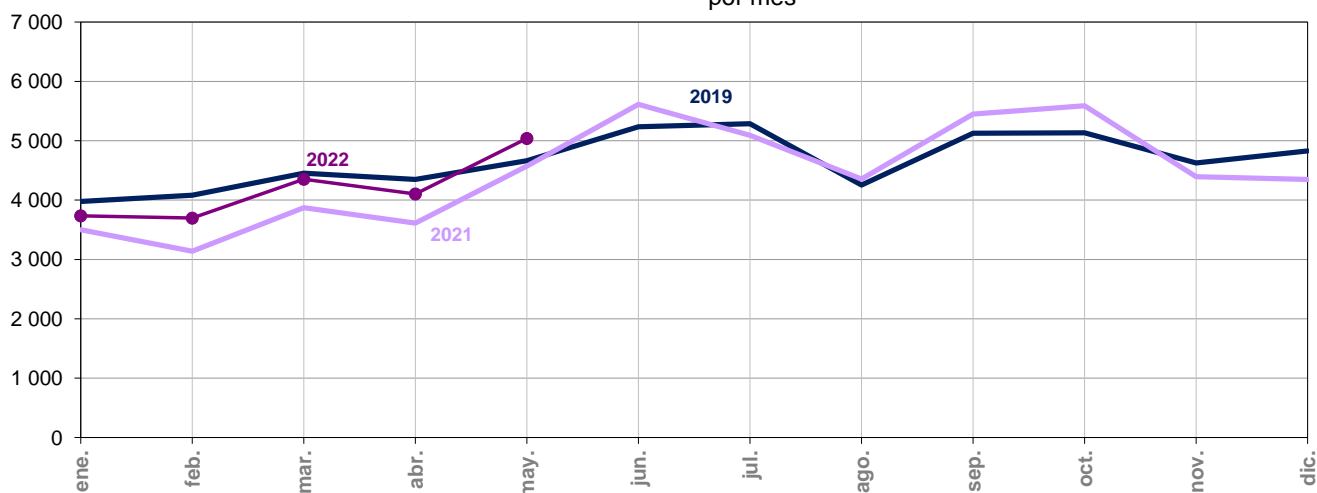
Fallecidos dentro de 30 días por mes



	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	179	178	189	202	216	289	316	273	276	298	230	298
2022	257	214	231	262	293							

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 08/06/2022

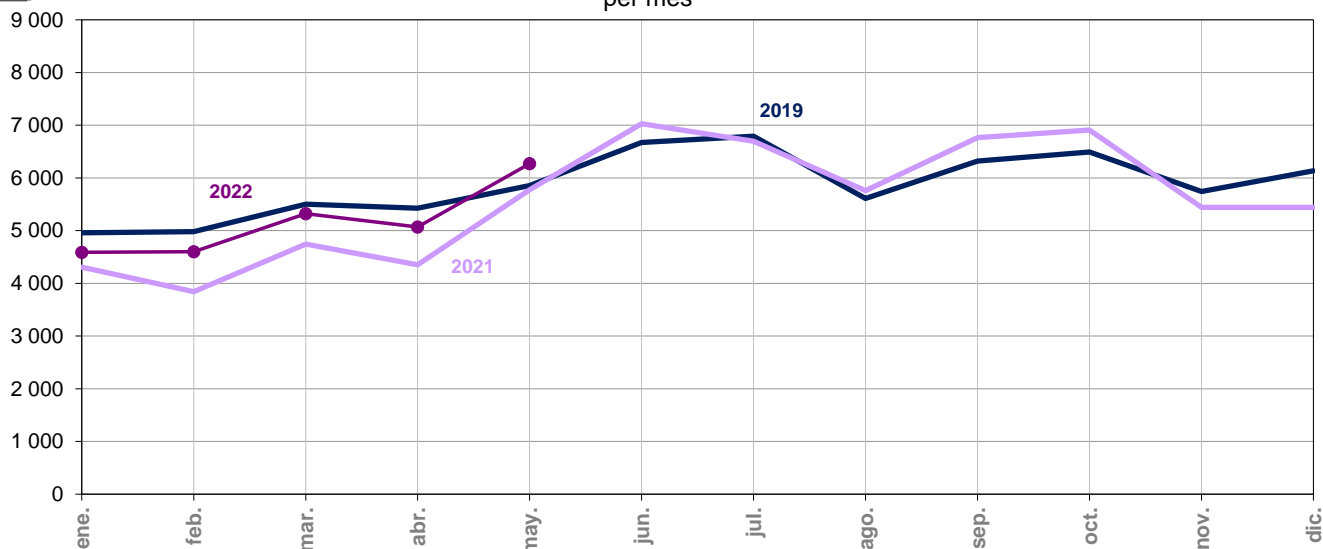
Accidentes de tráfico con víctimas por mes



	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	3 501	3 139	3 872	3 613	4 574	5 613	5 093	4 354	5 450	5 588	4 395	4 348
2022	3 736	3 698	4 352	4 102	5 039							

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 08/06/2022

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

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 08/06/2022

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:

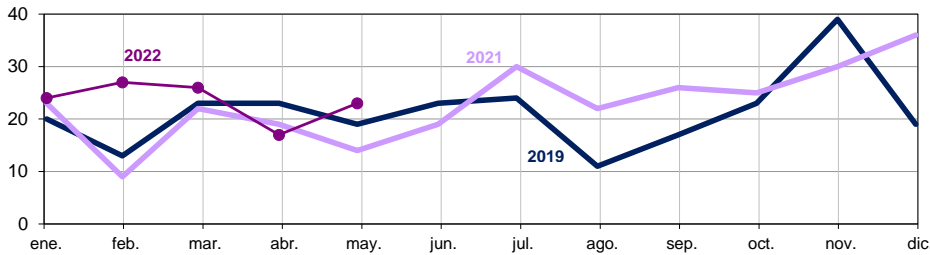
<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/es/instrumentos-estadisticos>

Desde marzo de 2020, se han establecido períodos de restricción de viajes adaptados a los territorios y según la fase de la pandemia de COVID 19. La mayoría de las medidas ya se han levantado en los territorios.

En **mayo de 2022**, los indicadores de accidentes en los territorios franceses de ultramar son **superiores** a los de mayo de **2021** y a los de mayo de **2019**, los numeros de accidentes de mayo 2022 son inferiores a los de mayo de de 2021:

- 247 accidentes** (196 en la DOM y 51 en la COM-NC) frente a los 261 accidentes de mayo de 2021 (210 y 51 respectivamente);
- 335 heridos** (268 en la DOM y 67 en la COM-NC) frente a 305 heridos en mayo de 2021 (247 y 58 respectivamente);
- 23 fallecidos** (13 en la DOM y 10 en la COM-NC) frente a 14 fallecidos en mayo de 2021 (9 y 5 respectivamente).

Fallecidos dentro de 30 días por mes



Informe del mes

247 accidentes
de tráfico con víctimas en
mayo

- 14 comparado con 2021
+ 43 comparado con 2019

335 heridos
en mayo

+ 30 comparado con 2021
+ 74 comparado con 2019

23 fallecidos
en mayo

+ 9 comparado con 2021
+ 4 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 *	+15%	+8%	
Motos y ciclomotores	+12%	+20%	+88%
Turismos	-6%	+13%	-3%

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

ns : evolución no significativa

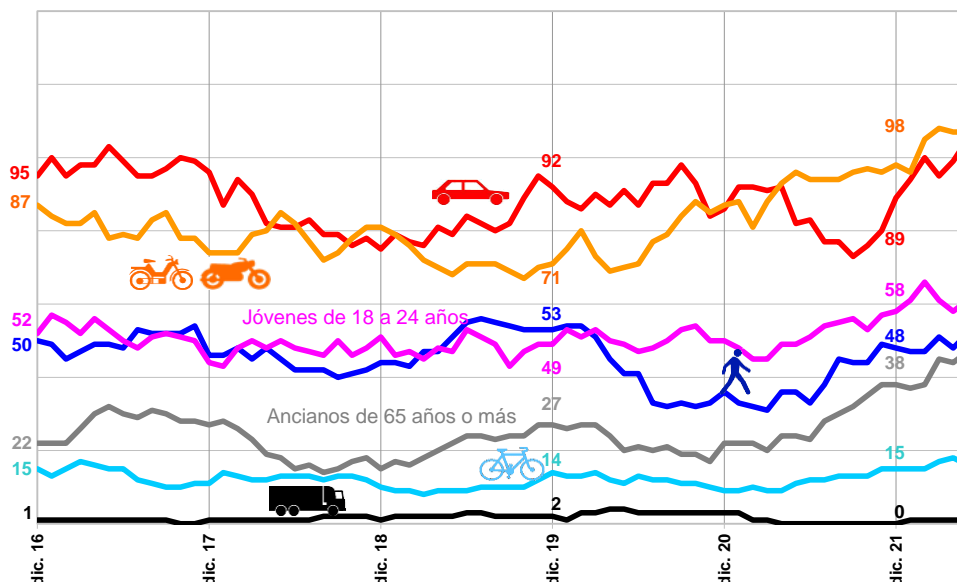
Fuente : ONISR - Datos sobre los accidentes registrados por la policía nacional y la gendarmería - Ámbito geográfico: DOM + COM + NC
Datos definitivos hasta 2021, datos provisionales para 2022 detenidos el 08/06/2022

	Mayo			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.	%
Accidentes	247	261	204	- 14	-5	+ 43	+21	1 164	1 189	856	- 25	-2	+ 308	+36	2 953	2 956	2 493	- 3	+0	+ 460	+18
Fallecidos	23	14	19	+ 9	ns	+ 4	ns	117	87	80	+ 30	+34	+ 37	+46	305	246	236	+ 59	+24	+ 69	+29
Heridos	335	305	261	+ 30	+10	+ 74	+28	1 516	1 493	1 115	+ 23	+2	+ 401	+36	3 792	3 790	3 237	+ 2	+0	+ 555	+17

* Acumulado de 12 meses de junio 2021 a mayo 2022, Acumulado de 12 meses de junio 2020 a mayo 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 2021, datos provisionales para 2022 detenidos el 08/06/2022

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

mayo 2022
% comparado con 2019

Turismos
105 ; +14%

Motos y ciclomotores
107 ; +51%

Peatones
52 ; -2%

Jóvenes adultos
61 ; +24%

Ancianos
47 ; +74%

Ciclistas
16 ; ns

Camiones
1 ; ns