



**PRÉFET
DU BAS-RHIN**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction départementale
des territoires**

Affaire suivie par :
Vincent HERY
Service Sécurité Transports et Ingénierie de Crise
Unité Sécurité et Circulation Routières
Tél : 03 88 88 90 61
Mél : vincent.hery@bas-rhin.gouv.fr

Strasbourg, le 26 juin 2020

Bilan de l'accidentologie en 2018

Préambule :

L'ONISR achèvera en 2020 le développement de son nouveau système d'information relatif aux accidents corporels de la circulation. Le recueil des données correspondant au nombre de Blessés Hospitalisés (+24h) doit encore être amélioré ; c'est pourquoi ces chiffres ne sont pas communiqués dans le présent bilan.

Il est rappelé que les données prises en compte dans chaque analyse sont issues des BAAC établis par les Forces de l'Ordre (Gendarmerie nationale, DDSP et CRS).

Sommaire :

1. Analyse générale
2. Analyse de la mortalité routière
3. Analyses thématiques
 - 3.1 Analyse par tranche d'âge
 - 3.2 Les 2RM
 - 3.3 Les piétons / cyclistes
 - 3.4 Les risques professionnels
 - 3.5 L'alcool / stupéfiants
 - 3.6 La VMA 80
4. Tendances 2019

Glossaire :

2RM : Deux-Roues Motorisé = Cyclo + Moto

Accident corporel : Accident avec au moins une personne blessée ou tuée

ATB : nombre d'Accidents, Tués et Blessés

BAAC : Bulletin d'Analyse des Accidents de la Circulation

Blessé : blessé léger ou blessé hospitalisé plus de 24 heures

CRS : Compagnie Républicaine de Sécurité

DDSP : Direction Départementale de Sécurité Publique

EDP : Engin de Déplacement Personnel

EMS : Euro-Métropole de Strasbourg

ONISR : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière

Personne Tuée : personne décédée lors de l'Accident ou dans les 30 jours suivant l'Accident

PL : Poids-Lourd

RD : Route Départementale

RM : Route Métropolitaine

Victime : personne tuée ou blessée

VL : Véhicule Léger

VMA : Vitesse Maximale Autorisée

VU : Véhicule Utilitaire

1. Analyse générale

Le département du Bas-Rhin est organisé en 5 arrondissements : Strasbourg, Haguenau-Wissembourg, Molsheim, Saverne et Sélestat-Erstein. Il comprend 516 communes, dont les plus peuplées (>10000 habitants) sont Strasbourg, Haguenau, Schiltigheim, Illkirch-Graffenstaden, Sélestat, Bischheim, Lingolsheim, Bischwiller, Saverne, Obernai, Ostwald et Hoenheim.

<i>(chiffres INSEE 2017)</i>	Bas-Rhin	Grand Est	France
Population	1 125 559	5 549 586	66 774 482
Variation depuis 2014	+0,1%	-0,1%	+1,3%
Superficie en km²	4 755	57 433	632 734
Densité	237	97	105

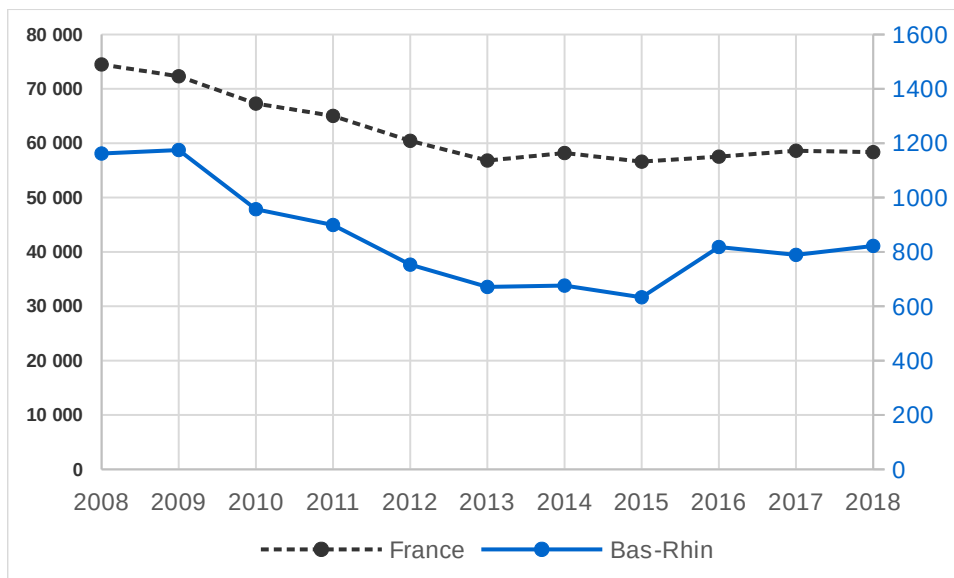
La démographie du Bas-Rhin est caractérisée par une forte densité, ainsi qu'une augmentation de la population trois fois supérieure à la moyenne de la région Grand Est (mais cependant inférieure à la moyenne nationale).

Répartition par tranches d'âge dans le Bas-Rhin <i>(chiffres INSEE 2016)</i>		
- de 15 ans	192 299	17%
15 à 29 ans	214 986	19%
30 à 44 ans	215 963	19%
45 à 59 ans	233 920	21%
60 à 74 ans	169 365	15%
75 ans et plus	94 883	9%
TOTAL	1 121 407	100%

Tableau récapitulatif du Bilan ATB pour l'année 2018 :

Bilan 2018					
Accidents		Usagers impliqués			
Corporels	dont mortels	Victimes	Tués	Blessés dont hospitalisés	Impliqués Indemnes
821	40	1054	42	1012	769

Evolution du nombre d'accidents corporels par année :

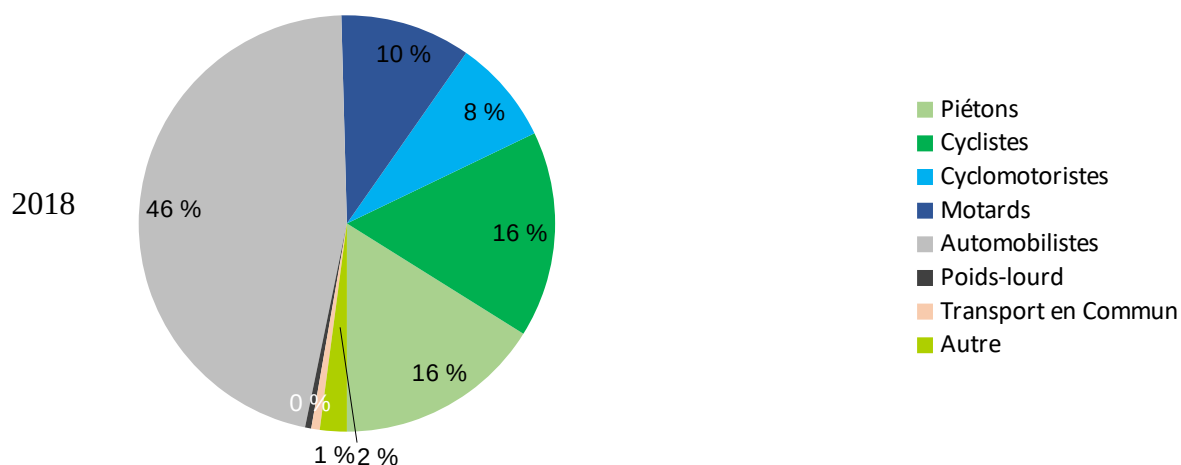


Sur les dix dernières années, le total annuel d'accidents suit la tendance nationale (en tiretés).

L'année 2018 confirme une tendance à la **hausse du nombre d'accidents corporels** depuis 2015 qui totalisait 633 accidents. Par rapport à l'année 2017, le nombre d'accidents corporels est en augmentation de **4 %**, passant de 789 à **821 accidents** (chiffres consolidés).

Le bilan 2018 reste toutefois en deçà de celui de 2009 (son plus haut niveau depuis 10 ans avec 1175 accidents).

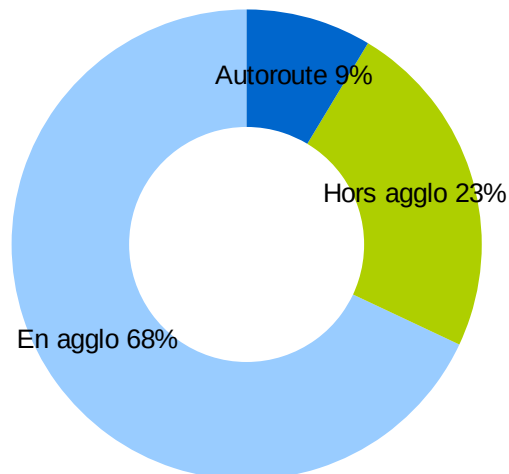
Répartition du nombre de victimes selon le mode de déplacement :



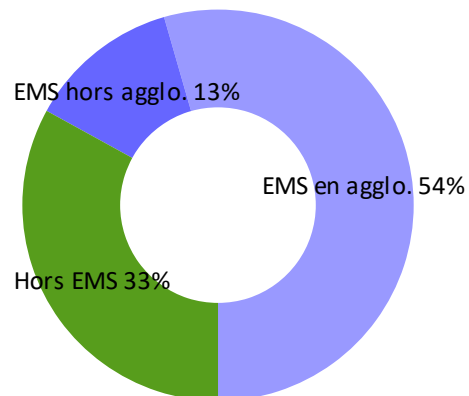
Parmi les victimes de ces accidents survenus en 2018, **46 % sont des usagers en Véhicules Légers (VL) ou Véhicules Utilitaires (VU).**

Les usagers vulnérables non motorisés (piétons + cyclistes) représentent 32 % des victimes (30% des personnes tuées) en 2018.

Accidents corporels suivant le milieu :



Localisation par rapport à l'EMS :

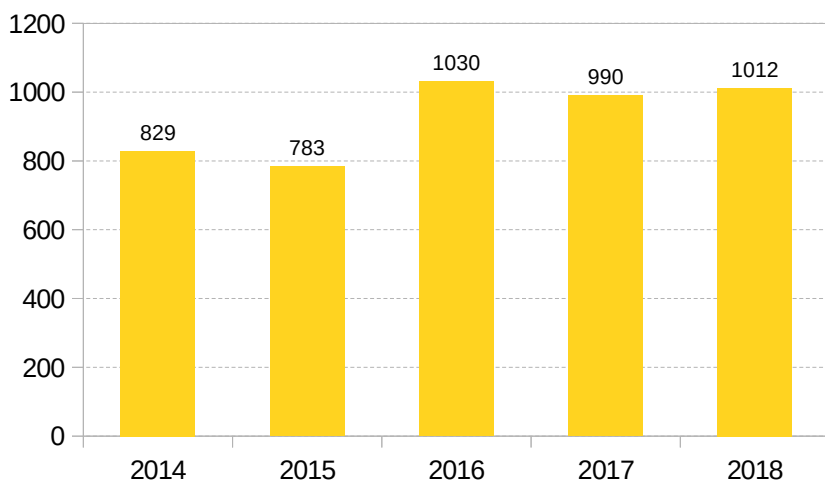


Comme les 5 dernières années, les accidents corporels ont eu lieu :

- à **68% en agglomération**

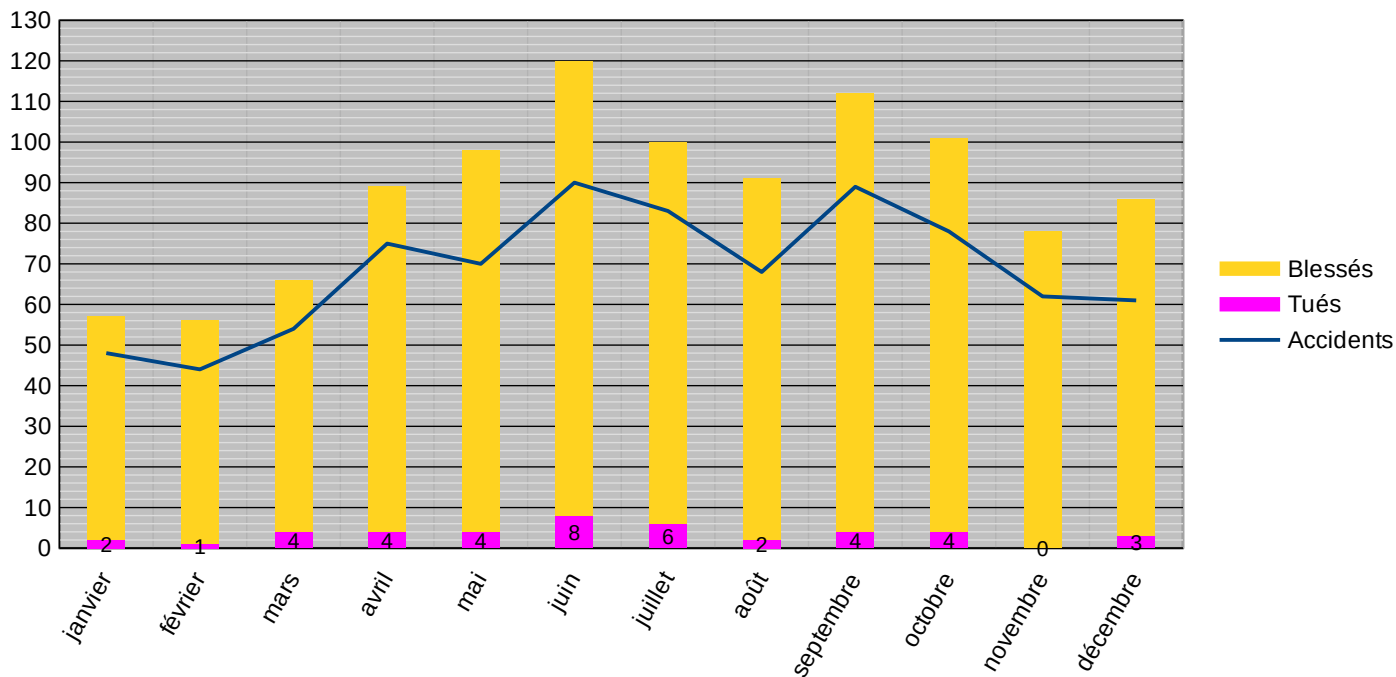
- à 67% sur le territoire de l'EMS (en ou hors-agglomération)

Nombre de blessés :



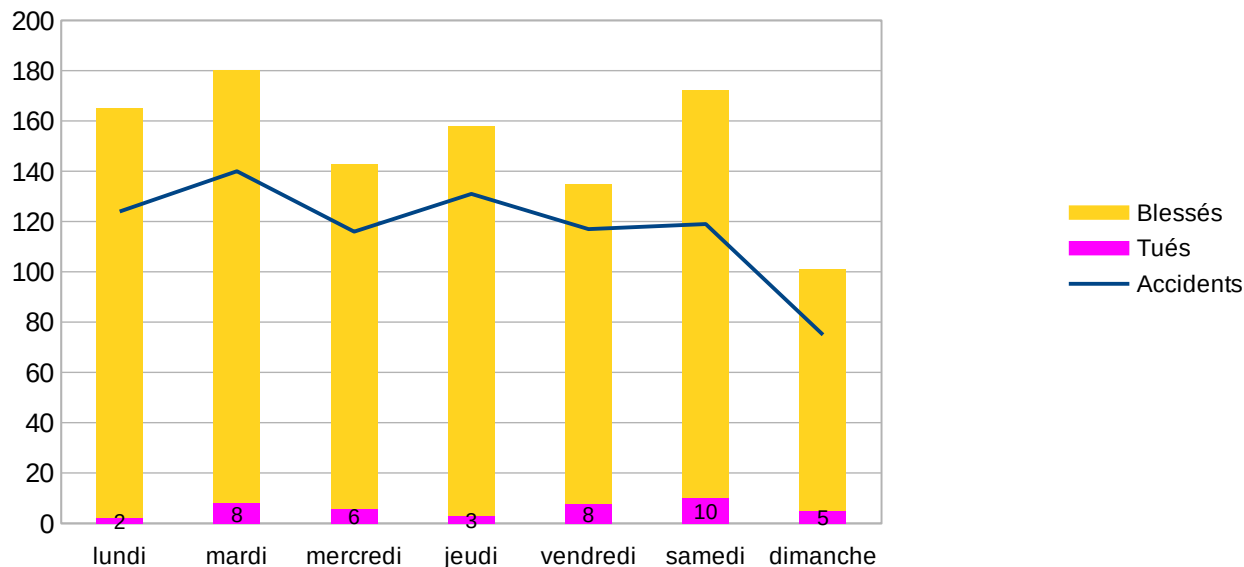
L'année 2018 confirme également une tendance à la **hausse du nombre de blessés** depuis 2015. Par rapport à l'année 2017, le nombre de blessés est en légère augmentation de **2 %**, passant de 989 à **1012 victimes**.

ATB selon les mois de l'année 2018 :



Le mois de **juin** a été le plus accidentogène de l'année 2018, quel que soit l'indicateur ATB. L'évolution de l'accidentologie au cours de l'année a été similaire à celle des années antérieures, les mois de mai, juin et septembre étant habituellement les plus accidentogènes.

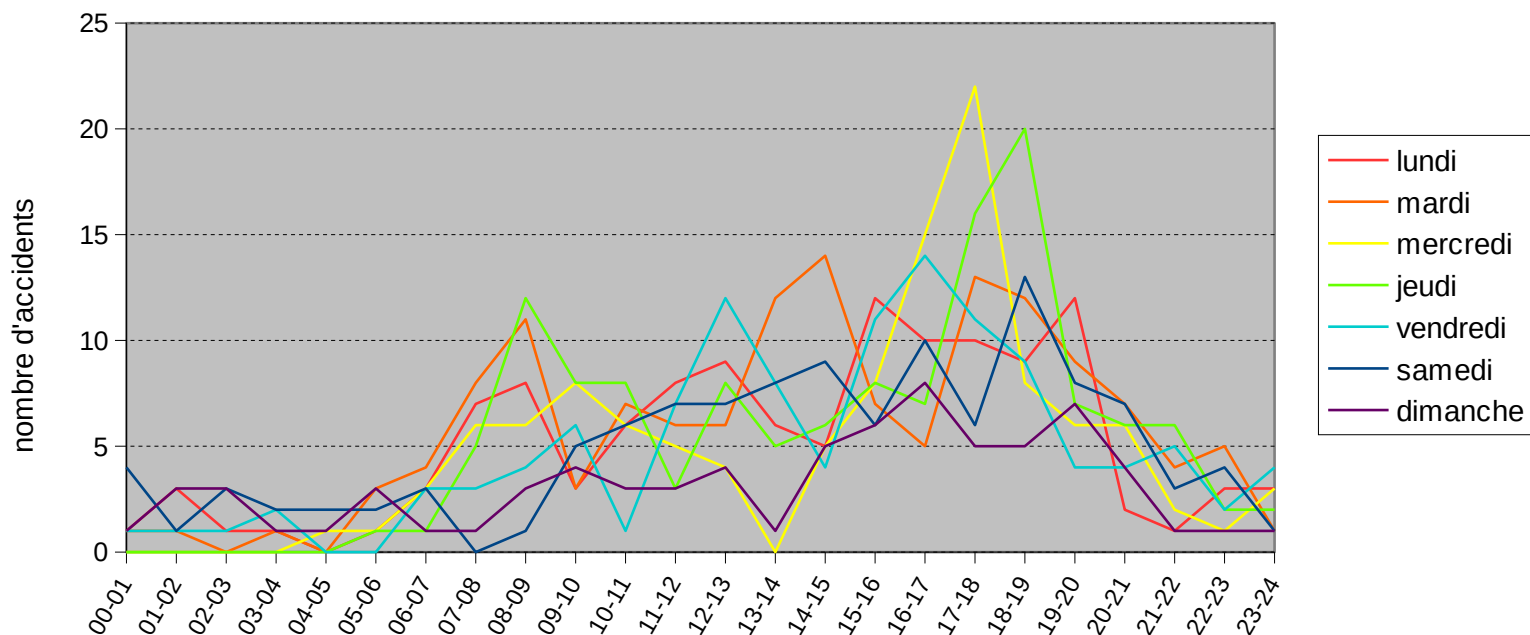
ATB 2018 selon les jours de la semaine :



De par une accidentalité inférieure (seul jour sous la barre des 100 accidents), le dimanche se distingue quantitativement des autres jours de la semaine sur l'année 2018.

Le jour le plus accidentogène est le mardi, avec 140 accidents et 172 blessés.

Nombre d'accidents selon les jours de la semaine, en fonction de l'heure :

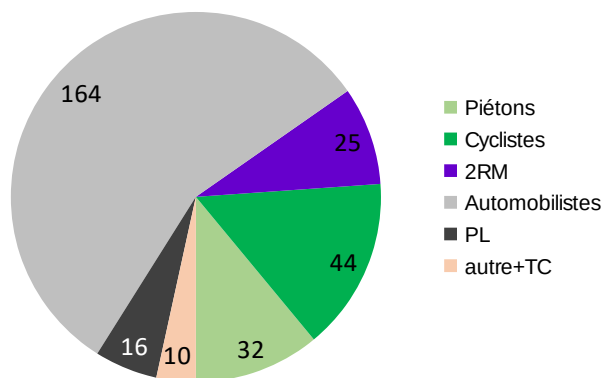


En *semaine* (du lundi 5h au vendredi 16h), la tranche horaire la plus accidentogène coïncide avec l'heure de pointe du soir (16h-19h), avec un **pic le mercredi et le jeudi**.

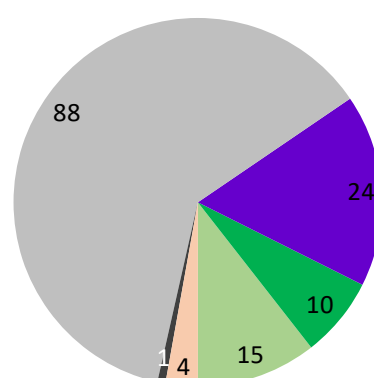
En *soirée* (de 19h à minuit), le nombre d'accidents n'est pas plus élevé le weekend (du vendredi 16h au lundi 5h) que pendant un jour de semaine.

Certes, les *nuits* (de minuit à 6h) où se produisent le plus d'accidents sont les samedis et dimanches. Mais leur total sur l'année 2018 reste modéré (< 5 accidents par tranche horaire). En d'autres termes, il n'apparaît **pas de pic de l'accidentalité lié aux « sorties festives » du vendredi ou du samedi soir**.

Nombre de victimes les mardis de 2018 :



Nombre de victimes les dimanches de 2018 :

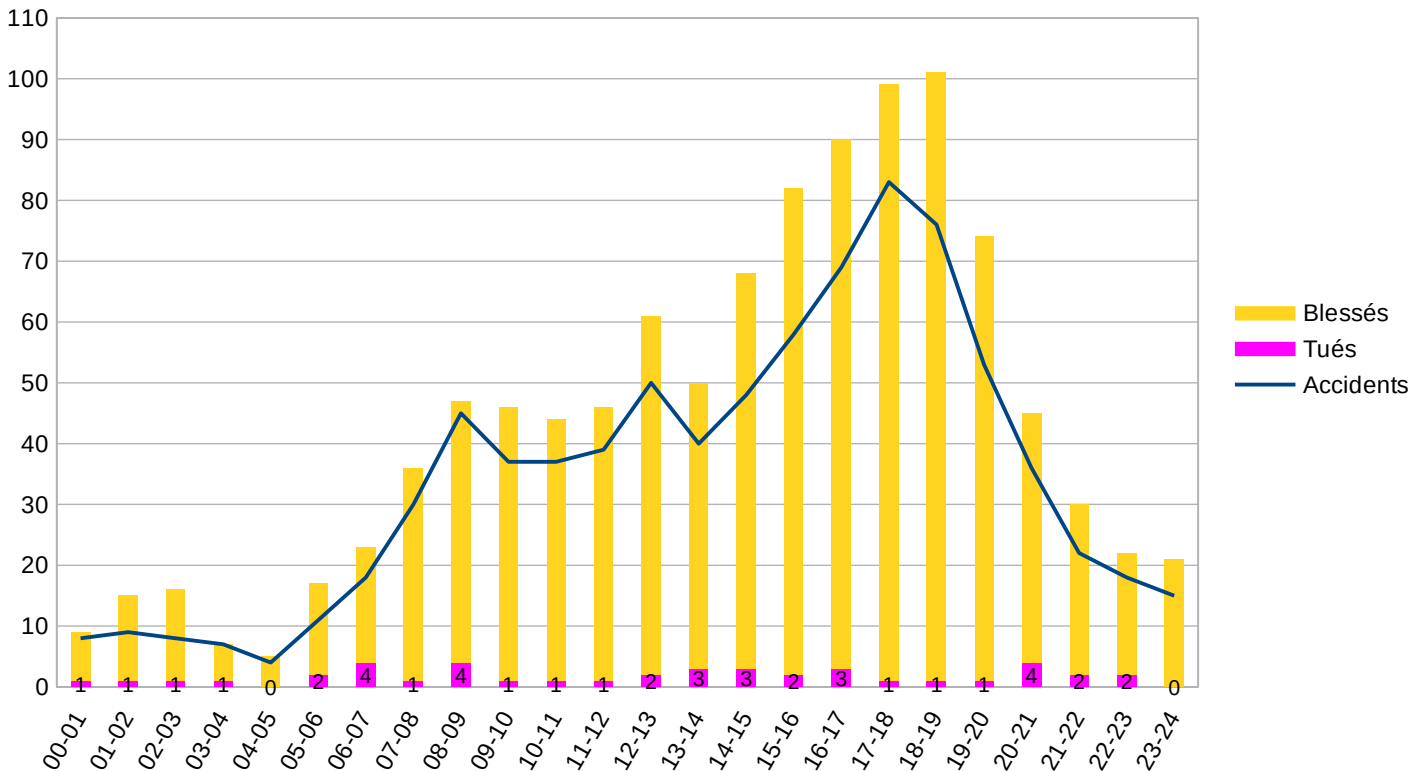


La typologie des accidents ne varie guère selon le jour de la semaine ou du weekend. Le nombre de victimes impliquées est toutefois plus important en semaine :

- les usagers impliqués sont **2 fois plus nombreux un jour de semaine** (231 au total le mardi) qu'un jour de week-end (112 au total le dimanche). A noter toutefois le nombre de **victimes en 2RM quasi égal** le mardi et le dimanche.

- en moyenne, les **piétons/cyclistes sont impliqués dans 3 fois plus d'accidents un jour de semaine** qu'un jour de weekend.

ATB 2018 selon l'heure de l'accident, jours de la semaine cumulés :



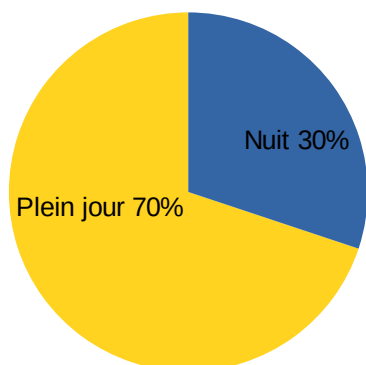
En 2018, 70 % des accidents corporels se sont produits principalement en **plein jour**. Dans 8 accidents sur 10, la météo n'est pas mise en cause (conditions atmosphériques normales).

Les principaux indicateurs permettant de comparer l'heure de pointe du matin (6h-9h) à l'heure de pointe du soir (16h-19h) sont résumés dans le tableau suivant :

Tranche horaire	Période	Nb Accidents	Nb Tués	Nb Blessés	Accidents liés à un déplacement professionnel	VL ou VU impliqués	Accidents en agglomération	Accidents sur le territoire de l'EMS
6h-9h	matin	93	9	97	63%	82%	64%	52%
16h-19h	soir	159	5	198	36%	88%	71%	59%

La part importante (63%) des accidents liés à un trajet professionnel à l'heure de pointe du matin, comparée à celle du soir (36%) n'est pas étudiée dans ce bilan.

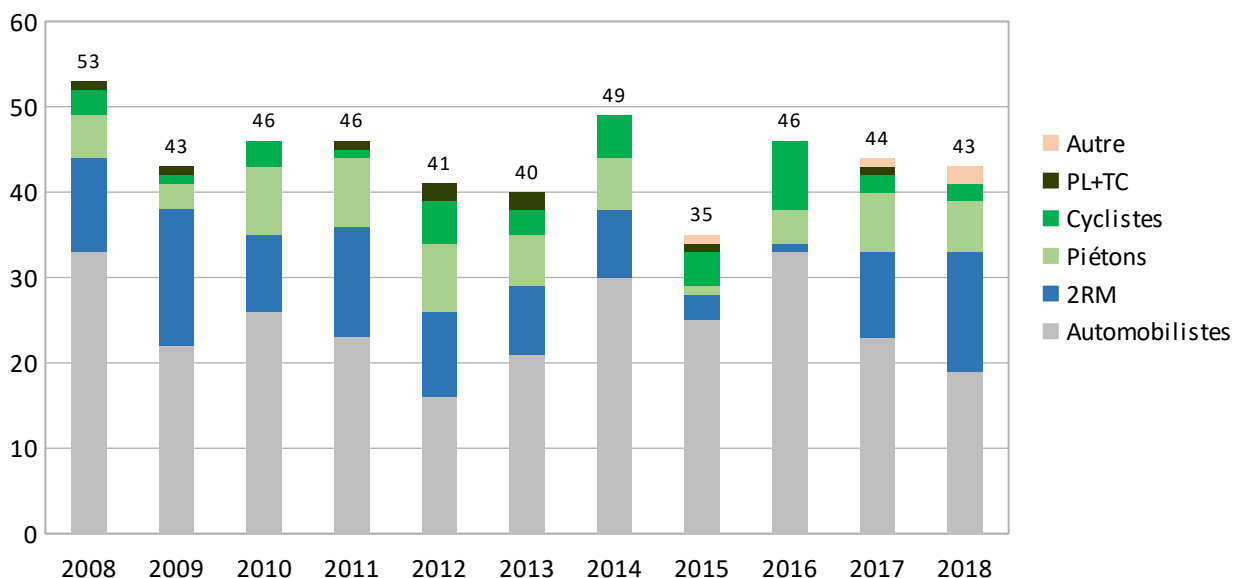
Accidents corporels selon jour/nuit :



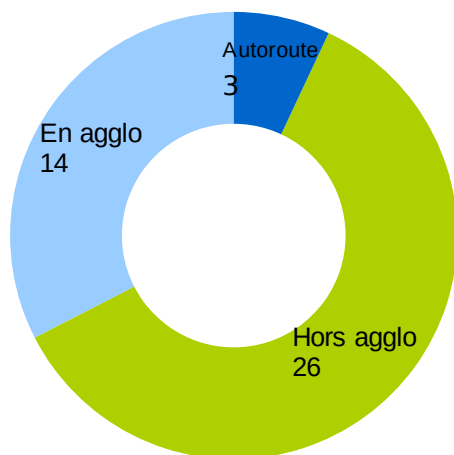
2. Analyse de la mortalité routière

En 2018, **42 personnes sont mortes** sur les routes du Bas-Rhin, contre 44 (-2) personnes en 2017 et 46 (-4) personnes en 2016 :

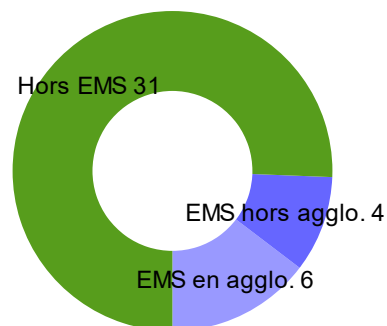
Evolution du nombre de personnes tuées par catégorie d'usager :



Personnes tuées suivant le milieu :



par rapport à l'EMS :



Contrairement à l'ensemble des accidents, les mortels sont majoritairement localisés hors agglomération (voir aussi diagramme page 4).

3/4 des accidents mortels ont eu lieu hors de l'EMS.



Près de **la moitié des accidents mortels concernent des VL ou VU**. Ce résultat est en baisse depuis 2015 (où cette part atteignait 71 %) et est conforme avec la tendance nationale où les automobilistes représentent également 50% de la mortalité routière totale.

En 2018, 695 accidents corporels dont 30 accidents mortels ont impliqué des usagers en VL ou VU.



Les autres usagers représentent donc une part importante de ce bilan 2018, en particulier les **2RM**. En effet, **14 personnes tuées (3 cyclos + 11 motos)** sur 42 sont en 2RM (soit 1/3). Le bilan des motards et cyclomotoristes tués s'est encore aggravé par rapport aux années précédentes (voir chapitre 3.2).

6 piétons sont décédés en 2018, dont 2 sur autoroute à la suite de pannes de véhicules.

Lorsque les circonstances de l'accident sont déterminées (soit pour 86 % des accidents), le **comportement des usagers de la route** est en cause dans la majorité des accidents mortels constatés en 2018 :

- dans 10 accidents, la **vitesse excessive ou inadaptée** est principalement en cause, et entraîne notamment une recrudescence des **collisions frontales** qui représentent 1 accident mortel sur 3.

Les autres causes des accidents mortels 2018 sont les suivantes :

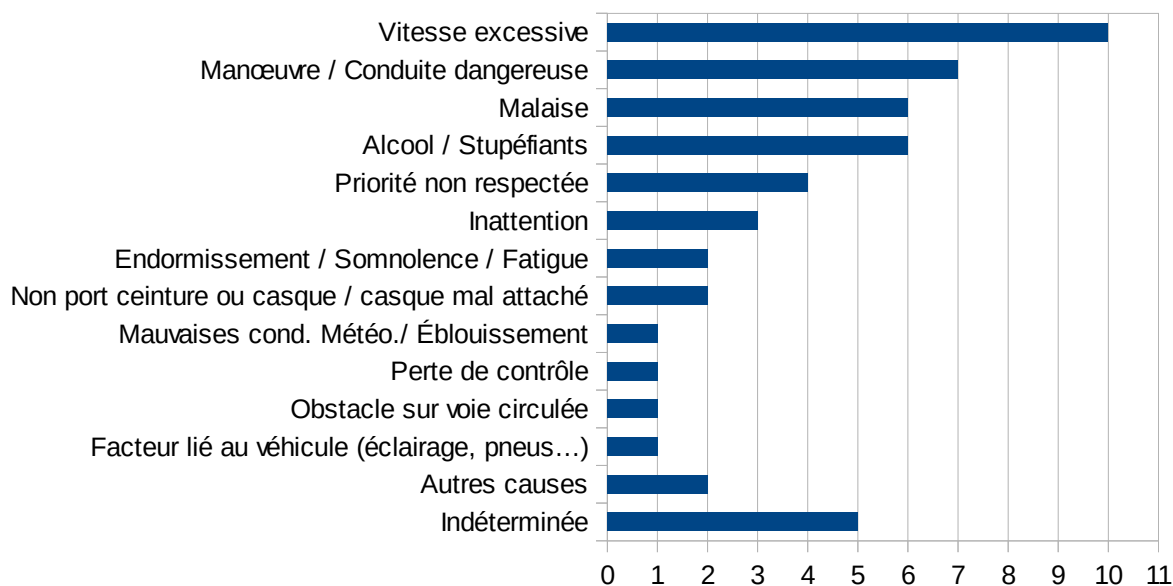
- 7 accidents mortels ont été provoqués par une **manœuvre ou conduite dangereuse**, lors d'un dépassement, ou un changement de file par exemple.

- 6 accidents mortels sont directement liés à un usager sous l'emprise d'**alcool et/ou stupéfiants**.

- Les **malaises au volant** sont à l'origine de 6 accidents mortels.

En résumé :

Causalité des accidents mortels :



NB : Plusieurs causes peuvent expliquer un accident (ex : Alcool / Stupéfiants + Perte de contrôle).

Parmi les catégories d'usagers, 2018 a vu l'émergence des trottinettes électriques et autres gyropodes, principalement en agglomération. Ces EDP (motorisés ou non) seront comptabilisés dans une catégorie à part dès l'intégration de la base officielle 2018 au nouveau format sur le nouveau système d'information de l'ONISR (voir bulletin en annexe).

De même, sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, les Routes Métropolitaines (RM) seront différenciées des RD à l'établissement des prochains bilans de l'ODSR.

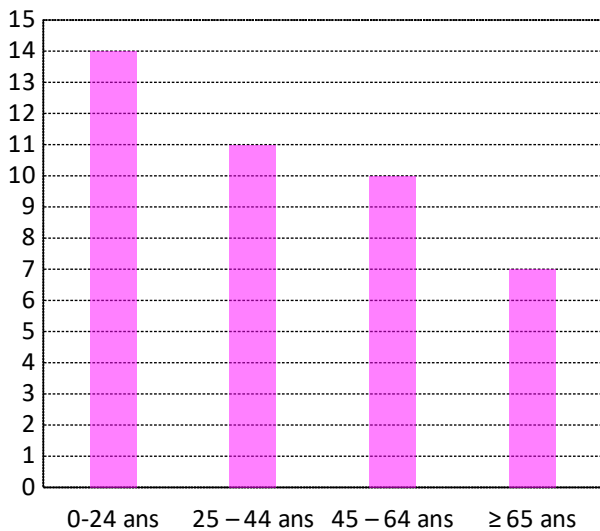
3. Analyses thématiques

3.1 Analyse par tranche d'âge

Tableau récapitulatif par tranche d'âge :

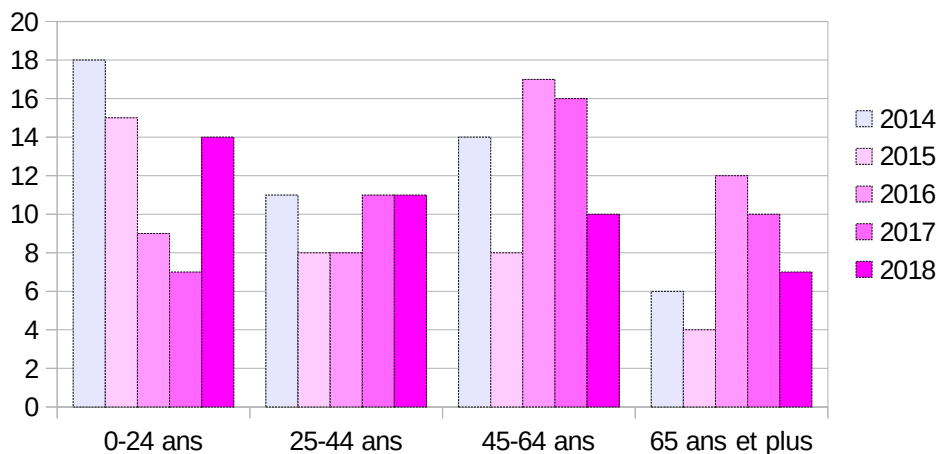
	Nombre d'Accidents concernés		Nombre d'usagers concernés		
	Avec ≥ 1 Tué	TOTAL	Tués	Blessés	Indemnes
0 - 24 ans	12	-	14	321	145
25 - 44 ans	11	-	11	327	323
45 - 64 ans	10	-	10	248	223
65 et plus	8	-	8	116	78
Ensemble	40	820	42	1012	769
	Nbre total d'accidents mortels	Nbre total d'accidents	Total des tués	Total des Blessés	Total des indemnes

Répartition par tranche d'âge des personnes tuées en 2018 :

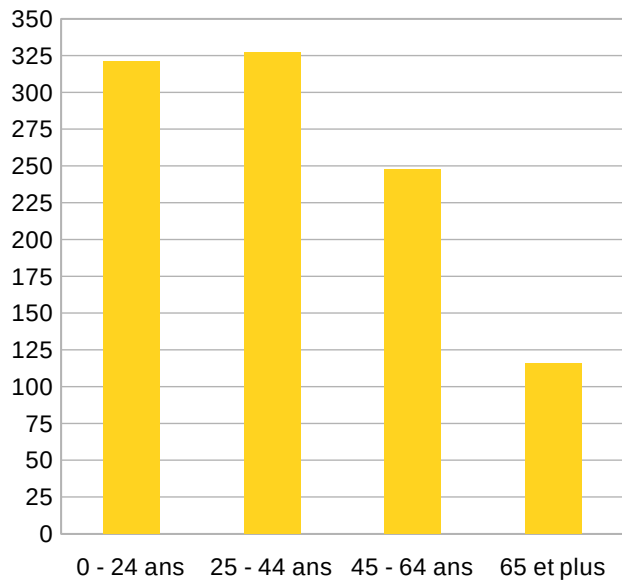


L'année 2018 se caractérise par une **forte mortalité chez les jeunes (0-24 ans)**, comparable aux années 2014-2015.

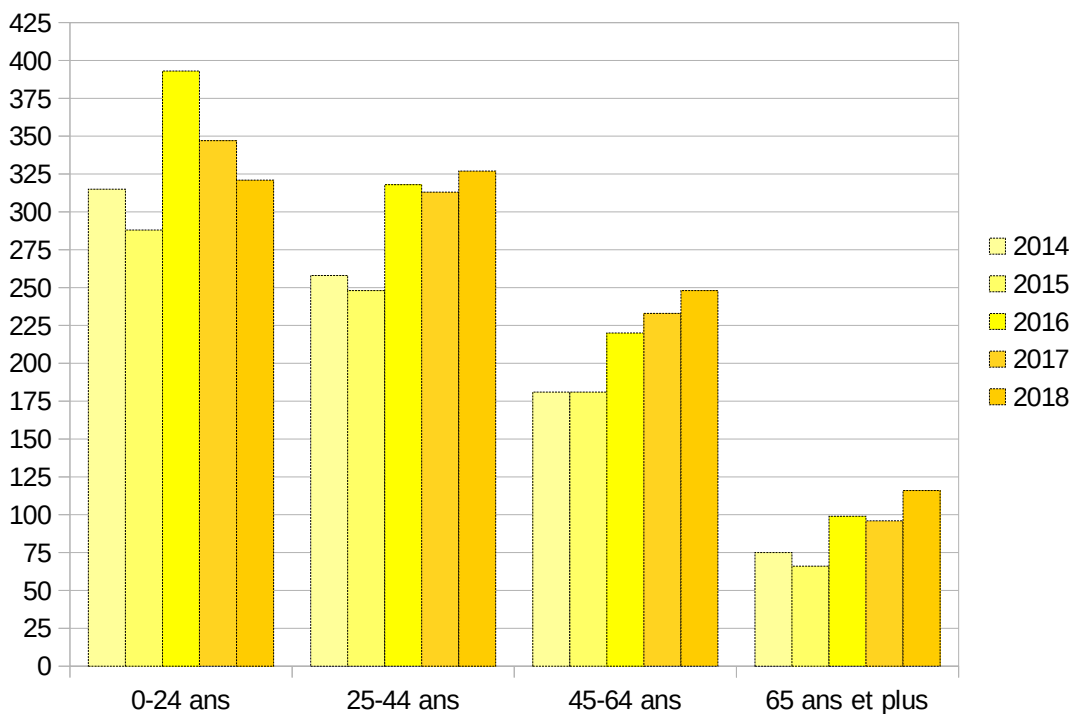
Personnes tuées sur 5 ans :



Répartition par tranche d'âge des personnes blessées en 2018 :



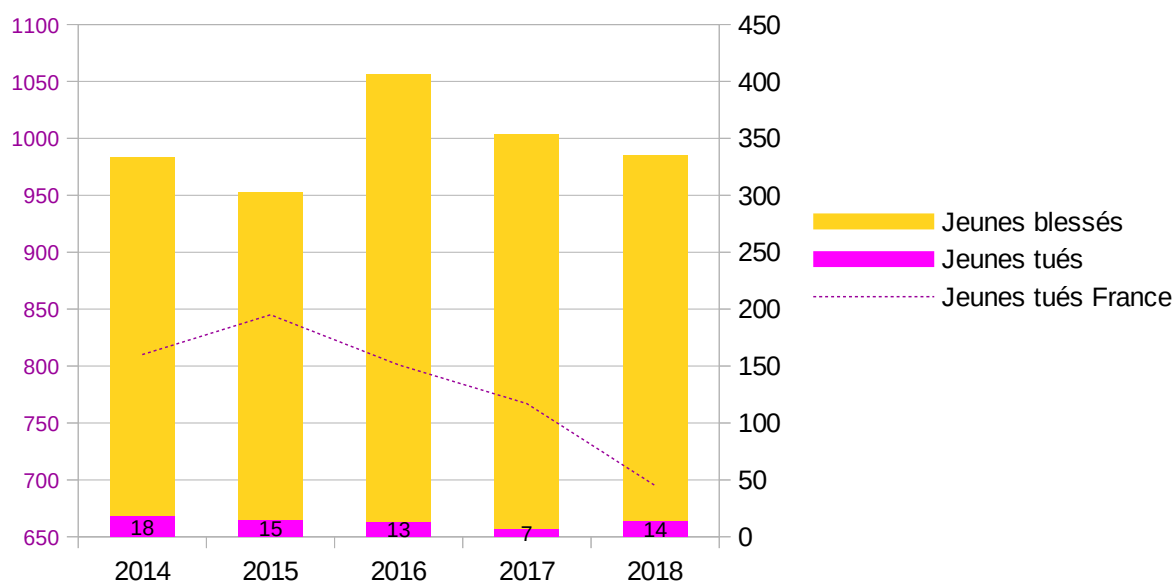
Blessés sur 5 ans :



Parmi les personnes blessées, la tranche d'âge 25-44 ans est la plus représentée en 2018. Dans l'ensemble des accidents corporels, la part des jeunes victimes a tendance à diminuer depuis 5 ans, alors qu'elle est **en augmentation dans les tranches d'âge >25 ans depuis 5 ans.**

3.1.1 Les Jeunes (moins de 25 ans)

Evolution du nombre de jeunes victimes sur 5 ans :



L'année 2018 est marquée par un **doublé du nombre de jeunes tués** sur la route par rapport à l'an passé. Ce total était en diminution de 2014 à 2017.

Cette augmentation de 2017 à 2018 ne s'inscrit pas dans une **tendance nationale à la baisse** dans cette tranche d'âge.

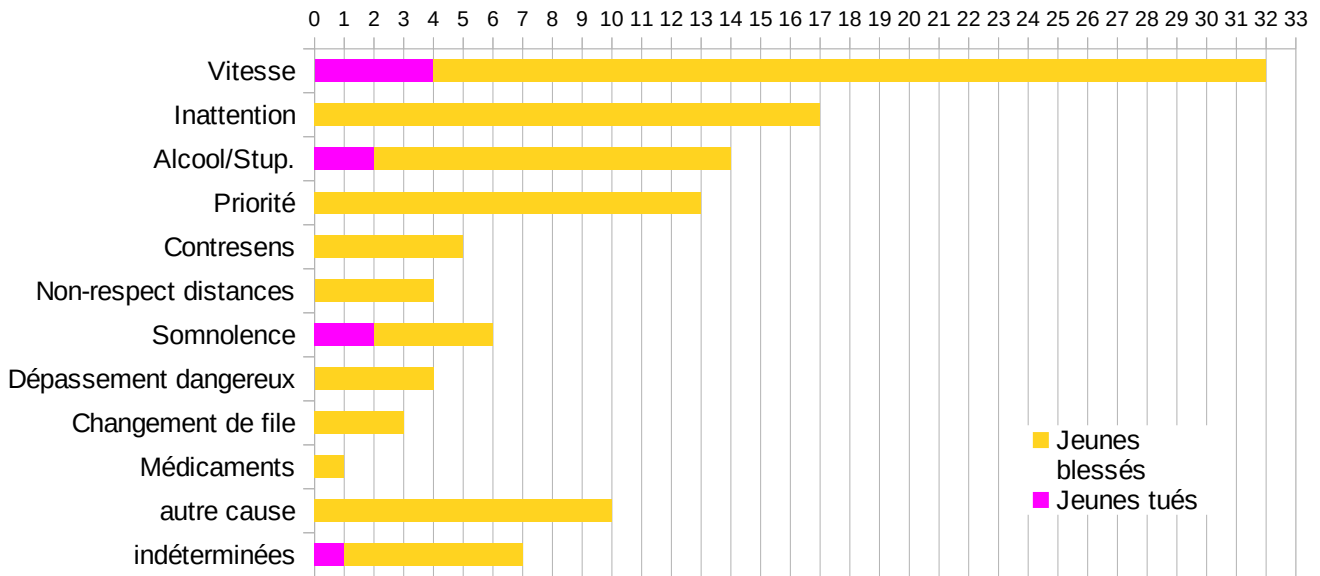
La tranche d'âge 0 – 24 ans est la plus importante parmi l'ensemble des personnes tuées en 2018 : **1 personne tuée sur 3 avait moins de 25 ans**.

La tranche d'âge 18 – 24 ans, regroupant les jeunes conducteurs, est la plus importante parmi l'ensemble des jeunes personnes tuées en 2018 (10 sur 14).

Parmi les personnes blessées, les moins de 25 ans sont aussi nombreux que les 25-44 ans. Ces deux tranches d'âge représentent chacune 1 tiers des blessés, le dernier tiers étant constitué des blessés de 45 ans et plus.

Sur les 3 dernières années, le nombre de **jeunes blessés est en diminution**, contrairement aux tués.

Causalité chez les jeunes victimes présumées responsables :



Chez l'usager de moins 25 ans, responsable présumé de l'accident, le facteur principal de l'accident est la **vitesse excessive ou inadaptée** : **30 % des cas**.

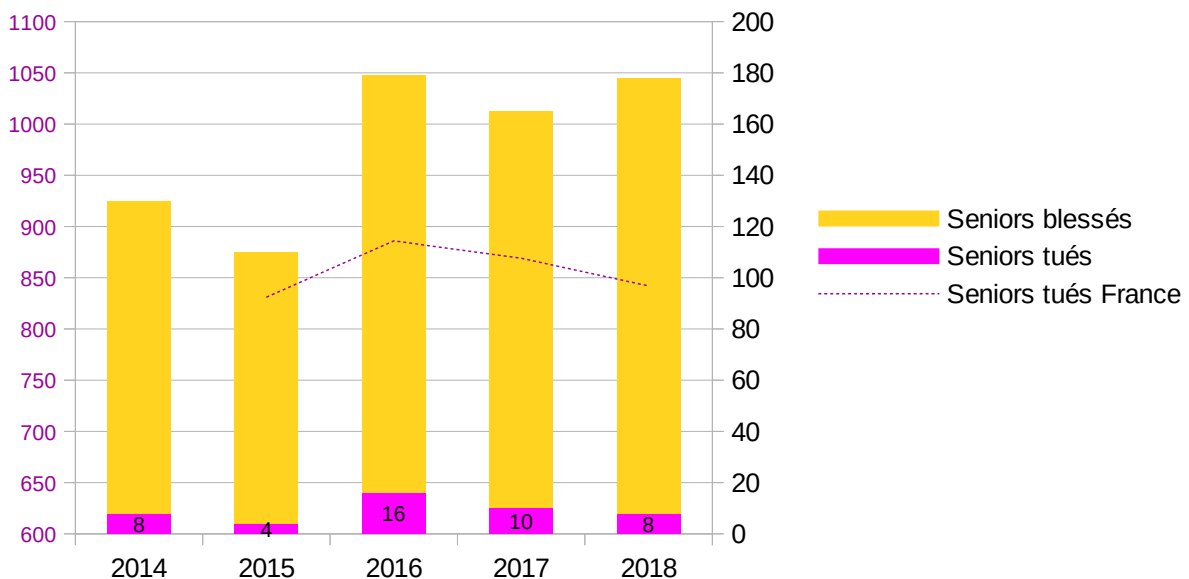
3.1.2 Les seniors (65 ans et plus)

En 2018, les accidents corporels impliquant une personne de plus de 65 ans (senior) représentent 20 % de l'ensemble des accidents.

La responsabilité présumée du conducteur senior est engagée :

- dans 1 accident corporel sur 3 environ,
- dans 1 accident mortel sur 2 (accident avec circonstances déterminées - hors malaise) s'agissant des seuls accidents mortels impliquant un conducteur senior.

Evolution du nombre de victimes seniors sur 5 ans :



Le nombre de seniors blessés dans un accident corporel est en augmentation (+75 % par rapport à 2015).

Le nombre de seniors tués est en diminution depuis 2 ans, et suit la tendance nationale.

Causalité :

sur l'ensemble des conducteurs ou piétons seniors responsables présumés, dont le facteur est renseigné :

Inattention.....30 %

Priorité non respectée.....15 %

Vitesse excessive ou inadaptée.....12 %

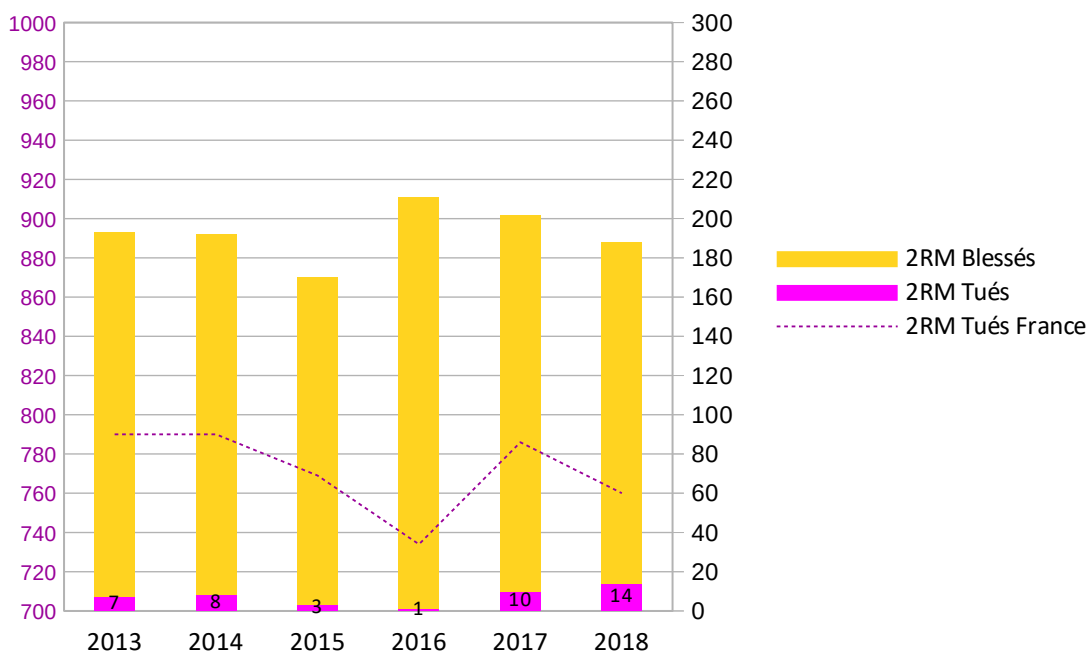
3.2 Les deux-roues motorisés (cyclomotoristes et motocyclistes)

3.2.1 Accidentologie des 2RM

2018 a été une année marquée par la mortalité des 2RM.
11 motocyclistes et 3 cyclomotoristes (16, 18 et 29 ans) sont décédés.



Evolution du nombre de victimes 2RM :

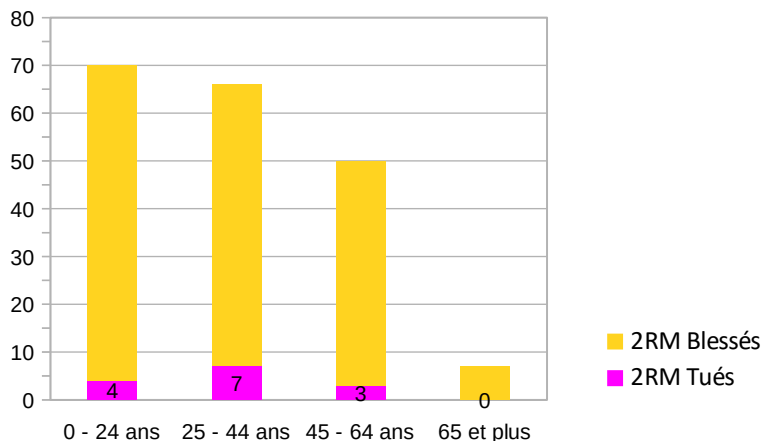


La mortalité des 2RM a augmenté de 4 décès supplémentaires par rapport à 2017, quand bien même le nombre de victimes dans cette catégorie d'usagers est en diminution.

La mortalité 2RM est la plus élevée depuis 5 ans et ne suit pas la tendance nationale, en diminution par rapport à 2017.

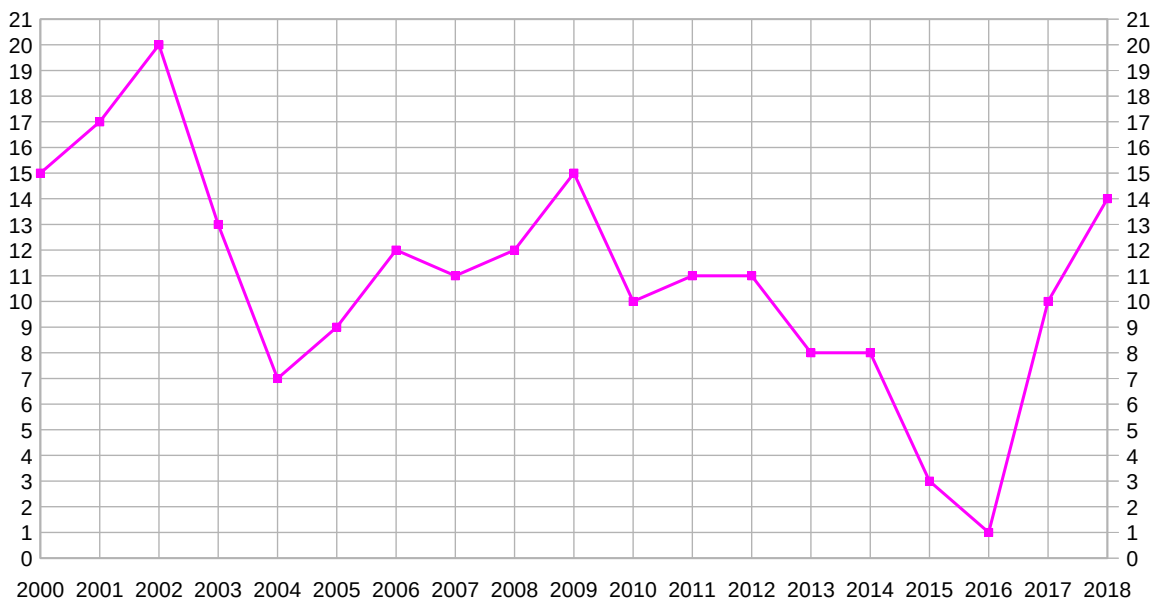
La mortalité anormalement élevée pour cette catégorie d'usagers est préoccupante.

Répartition des victimes 2RM par tranche d'âge, pour l'année 2018 :



Avec 36 % des victimes en 2RM, les jeunes de moins de 25 ans sont les plus représentés. Ils sont très majoritairement usagers d'un cyclomoteur (83 %).

Evolution du nombre de Tués 2RM sur 18 ans :



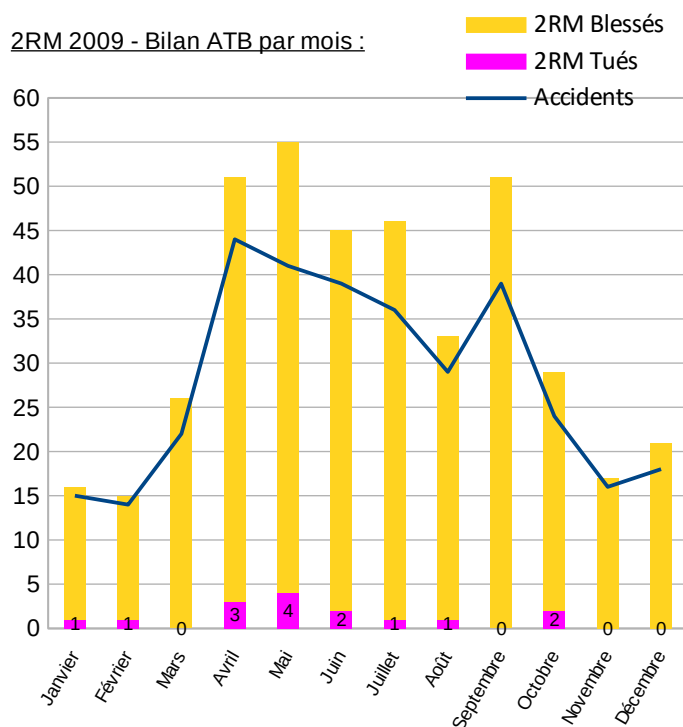
En 2016, 1 seule personne décédée en 2RM.
En 2018, 14 personnes en 2RM sont décédées.

Le nombre de décès en 2RM est au niveau du bilan des années 2000-2009.

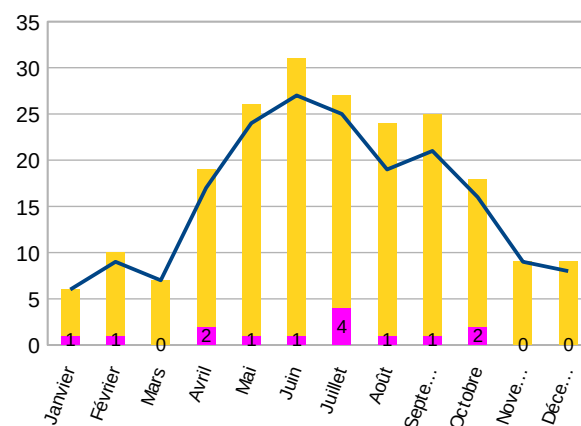
Dans la suite, le présent bilan 2RM s'attardera sur une comparaison de 2018 avec l'année 2009, analogue en termes de mortalité pour cette catégorie d'usagers.

3.2.2 Mortalité des 2RM 2009 / 2018

3.2.2.1 Analyse comparée



2RM 2018 - Bilan ATB par mois:



2009 et 2018 présentent une mortalité 2RM similaire, tant au niveau du nombre de Tués que de leur répartition dans l'année. Au niveau de l'accidentalité, on observe une **baisse importante en 9 ans** :

↘ – 50 % d'accidents corporels (de 337 à 149)

↘ – 50 % du nombre de blessés (de 390 à 197)

Pour cette catégorie d'usagers, la répartition des accidents dans le temps est toutefois différente : pic d'accidents en avril 2009, pic d'accidents en juin 2018. Les conditions météo, en particulier le weekend, peuvent intervenir dans l'usage d'un 2RM.

A noter les mesures prises en matière de sécurité au niveau national, qui concernent les 2RM :
2016 : Détenion obligatoire d'un gilet jaune « haute visibilité » dans le véhicule,
Interdiction de porter des écouteurs ou oreillettes pendant la conduite.
Port obligatoire de gants certifiés CE.
Limitation de la puissance accessible aux jeunes détenteurs d'un permis A2 (35 kW).

3.2.3.2 Mortalité des cyclomoteurs

De 2009 à 2018, **26 accidents mortels ont impliqué un cyclomoteur** dans le Bas-Rhin, en ou hors agglomération. Le conducteur du cyclo est **responsable** de l'accident au cours duquel il a perdu la vie **dans 1 cas sur 2**.

Cyclo - responsabilité présumée : Nombre de tués de 2009 à 2018



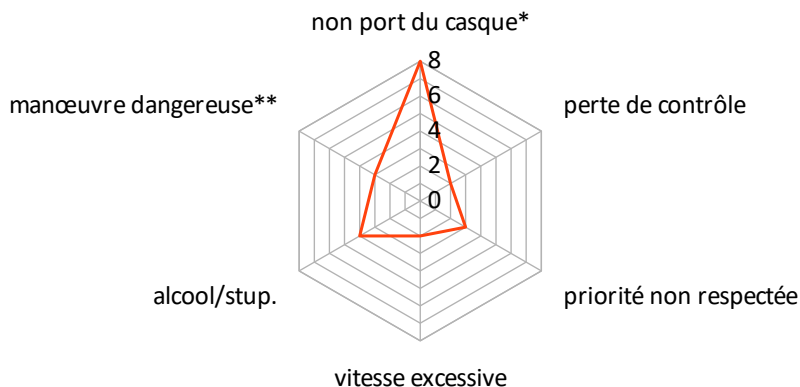
Principale cause :

Non port du casque *ou casque mal attaché* (dans 75% des cas)

La moyenne d'âge des personnes tuées en cyclomoteur est de 21 ans.

Ces victimes sont très majoritairement des personnes de sexe masculin.

Causalité :



Plusieurs causes peuvent concerner un seul accident

* : dont casque mal attaché

** : dont dépassement dangereux, non respect du feu rouge, rodéo,...

Au niveau national,



la mortalité **cyclomotoriste** augmente de +16 tués par rapport à 2017 mais reste en dessous de la moyenne sur 5 ans (10 tués de moins). La hausse est essentiellement concentrée sur la tranche 18 – 24 ans.



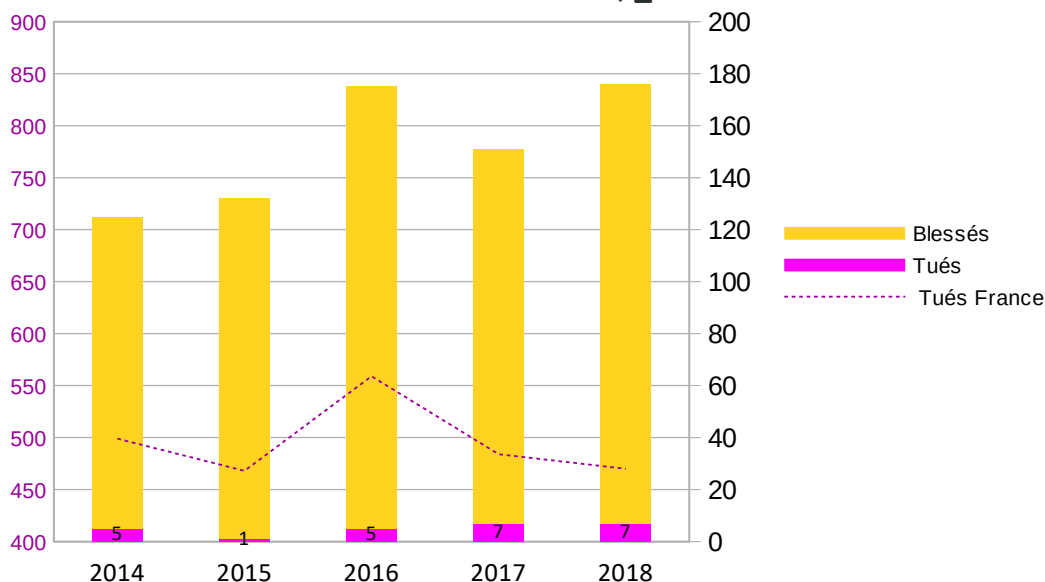
627 personnes se sont tuées en **motocyclette**, soit -6 % et -42 tués par rapport à 2017. Cependant ce résultat ne représente que **3 tués de moins** que la moyenne sur 5 ans.

3.3 Les usagers vulnérables (Piétons et Cyclistes)

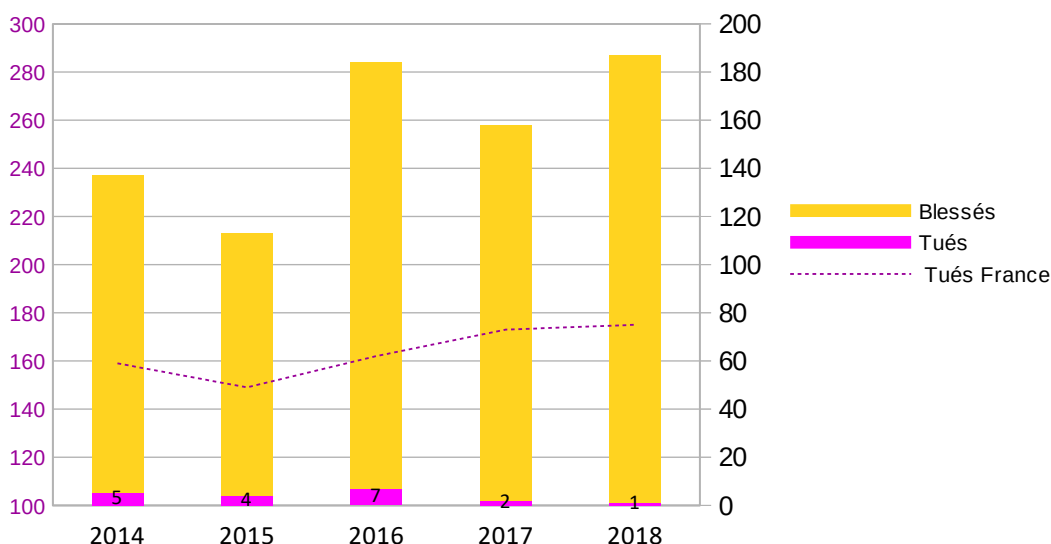
Le nombre de piétons blessés, comme celui de cyclistes, est en augmentation par rapport à l'an passé (respectivement +21 % et +18%).

Toutefois, ce sont majoritairement les piétons qui ont perdu la vie (7) alors que l'on comptabilise deux cyclistes décédés sur nos routes en 2018.

Evolution du nombre de victimes Piétons :



Evolution du nombre de victimes Cyclistes :



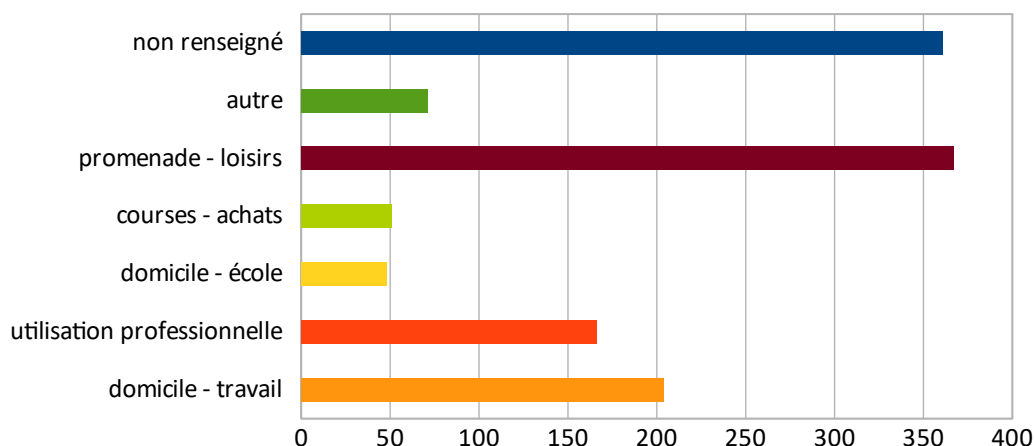
Tous les accidents impliquant un piéton sont des collisions avec des VL et des PL.
 2 accidents mortels piétons sur 7 se sont produits dans des circonstances encore indéterminées.
 1 piéton est co-responsable de son accident (inattention), avec le conducteur VL.
 Dans les 4 autres accidents, **le piéton décède alors qu'il n'est pas responsable de son accident.**

2 cyclistes sont décédés seuls, un des suites d'un malaise, et l'autre dans des circonstances indéterminées. Le nombre de cyclistes décédés en 2017 est identique.

3.4 Les « Risques routiers professionnels »

« Plus de la moitié des accidents du travail sont des accidents de la route, ils représentent 500 morts chaque année et près de 6 millions de journées de travail perdues » (Emmanuel Barbe, délégué interministériel à la sécurité routière).

Nature des déplacements (total 2018) :

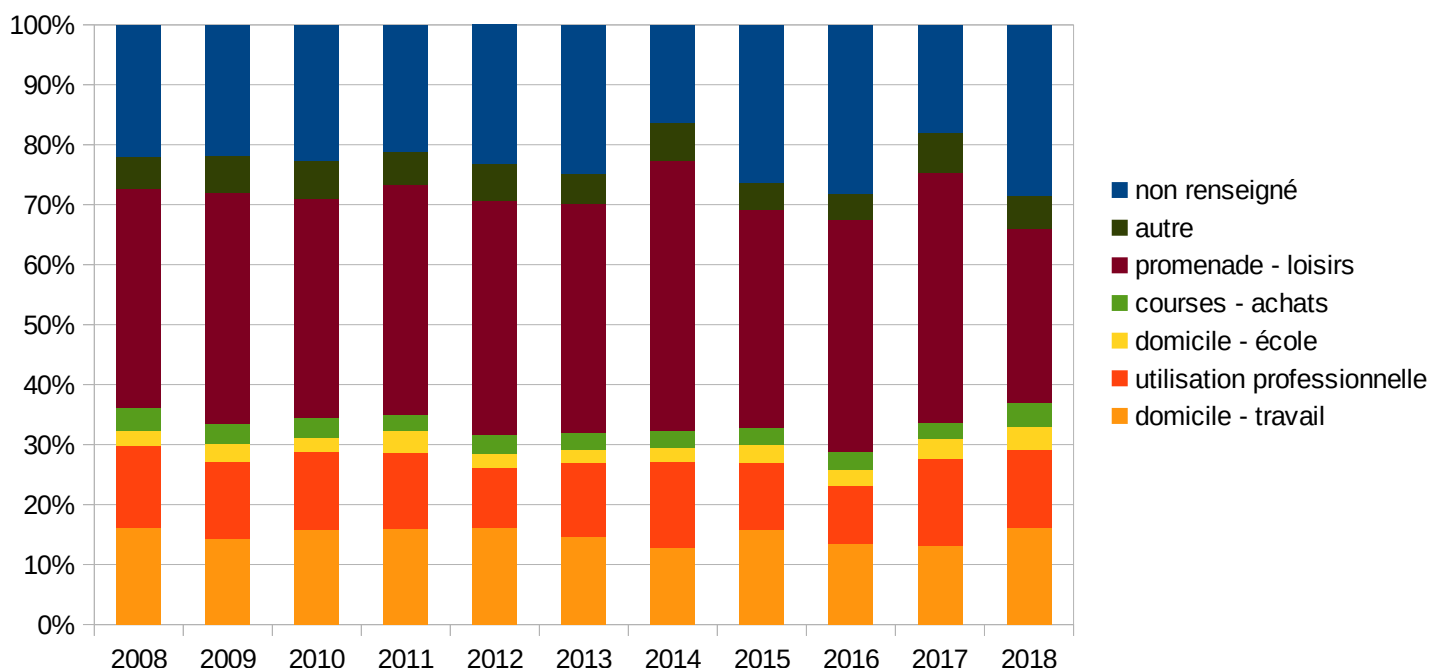


En 2018, la part des déplacements domicile-travail et utilisation professionnelle (risque routier professionnel) représente 41 % de l'ensemble, lorsqu'ils sont recensés.

Sur un an, elle est pour la première fois* supérieure (370) en nombre aux déplacements promenade loisirs (367).

Toutefois, il convient de noter que le nombre de déplacements renseignés est à la hausse et atteint son plus haut niveau depuis 4 ans (996 déplacements renseignés en 2015 contre 1268 en 2018).

Risques professionnels : Evolution sur 10 ans



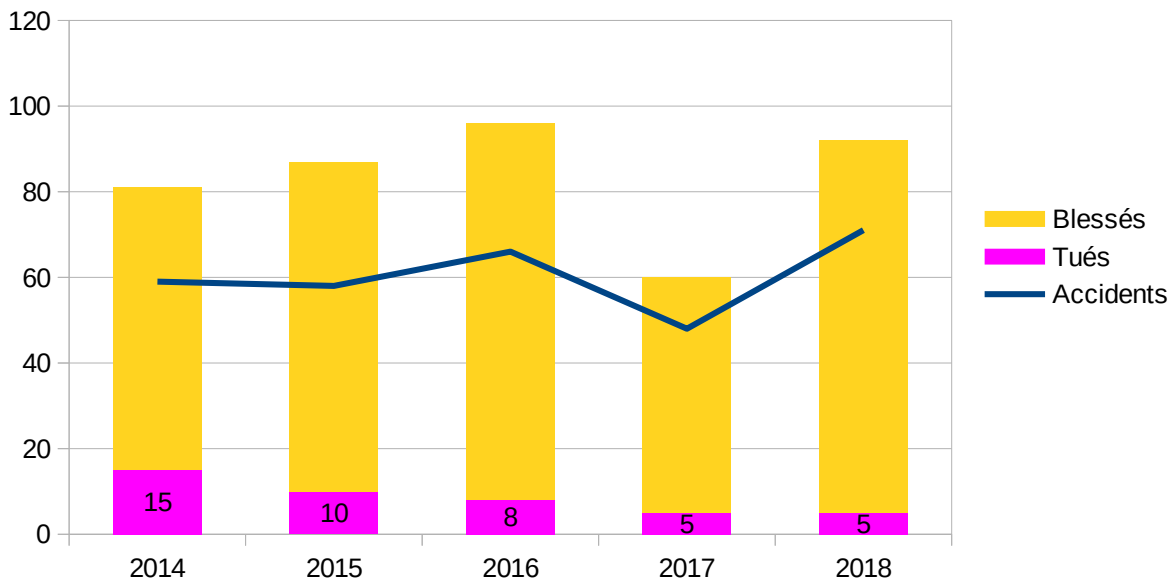
* : depuis que les relevés d'accidentologie existent dans le Bas-Rhin

Proportionnellement sur 10 ans, la part du risque routier professionnel se situe chaque année entre 20 et 30 % de l'ensemble des accidents professionnels, y compris ceux non renseignés.

Elle augmente toutefois depuis 2016.

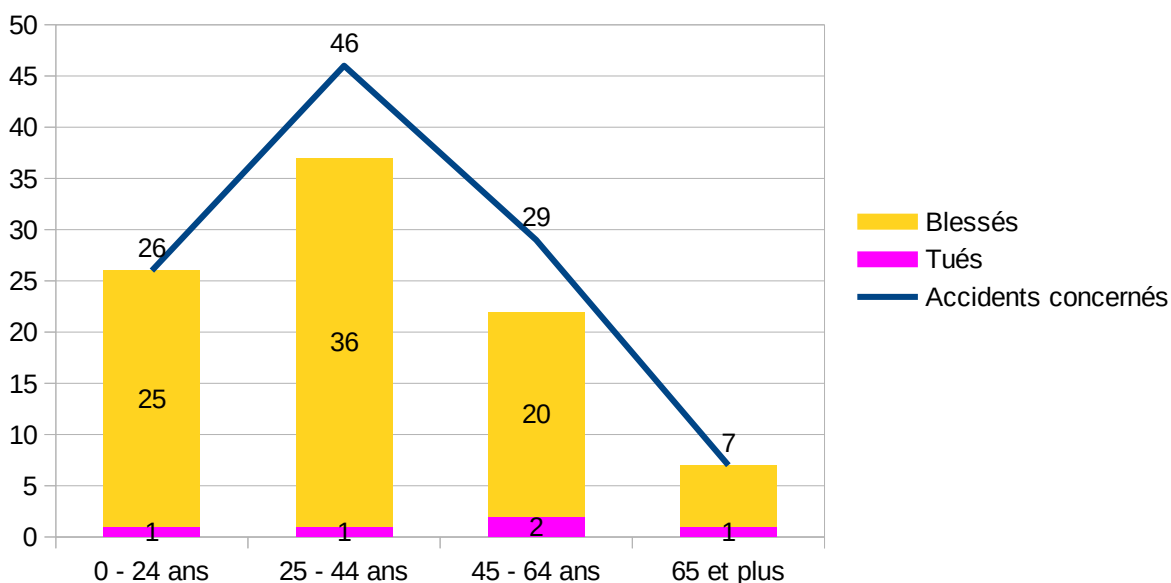
3.5 L'Alcool et les Stupéfiants

ATB dans accidents impliquant un conducteur alcoolisé :



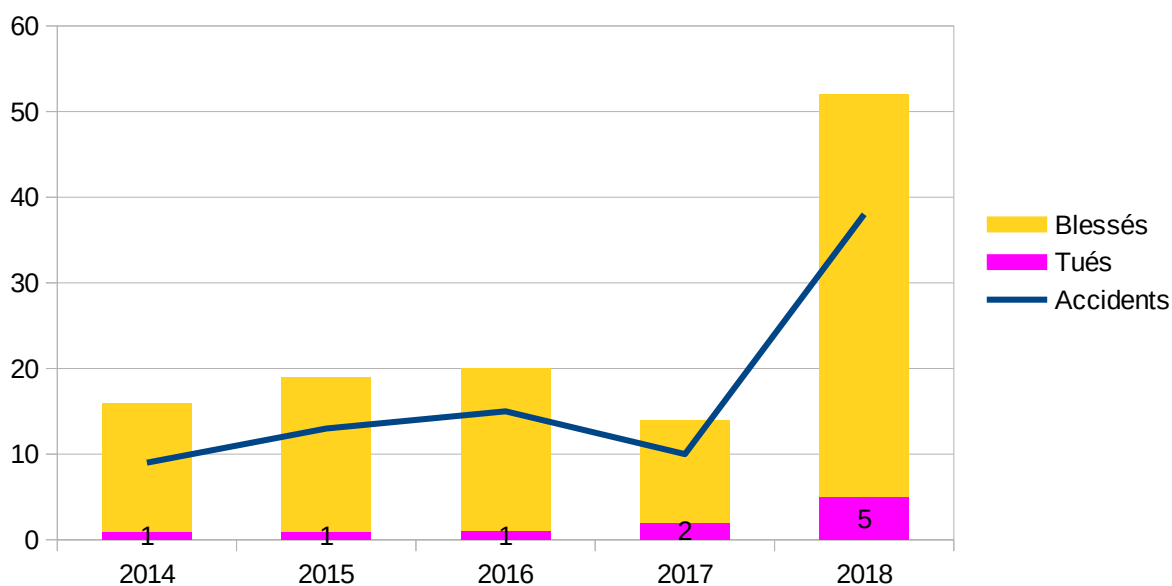
Le **nombre d'accidents** impliquant un conducteur alcoolisé a fortement augmenté (+48%) entre 2017 (48) et 2018 (71), pour atteindre son **plus haut niveau depuis 5 ans**, faisant toutefois moins de victimes qu'en 2016.

Accidents avec conducteur positif alcoolémie : par tranche d'âge



L'accidentalité provoquée par un conducteur positif à l'alcool concerne toutes les tranches d'âges, principalement les 25-44 ans.

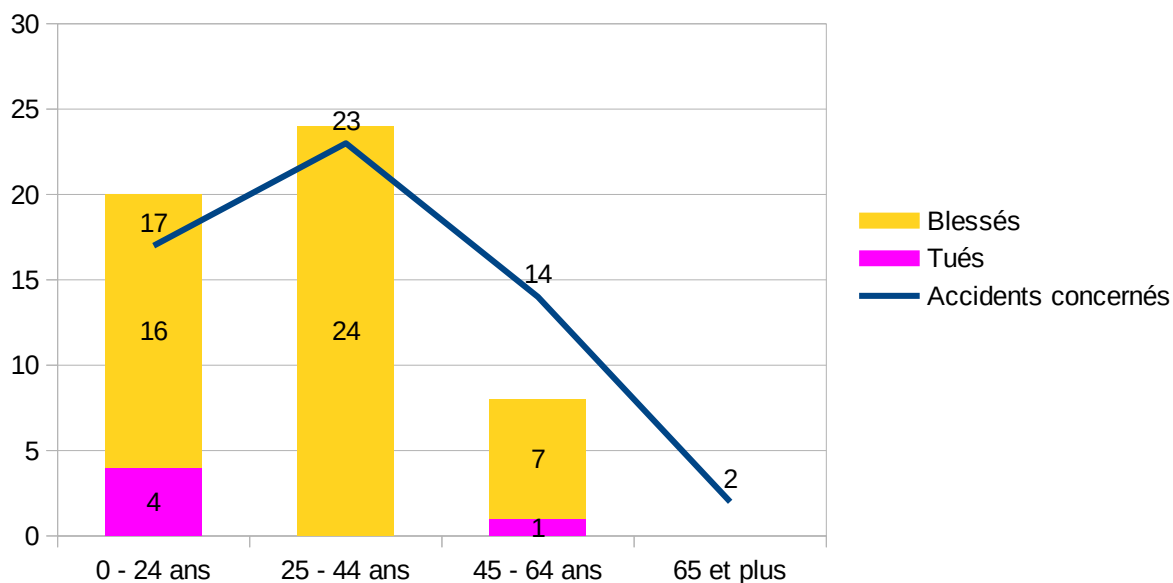
ATB dans accidents avec conducteur positif aux stupéfiants :



Le nombre d'accidents impliquant un conducteur positif aux stupéfiants a très fortement augmenté (+300 % entre 2017 et 2018). De même, le nombre de victimes passe de 14 à 52.

Le niveau atteint peut s'expliquer par la généralisation des tests de dépistage des stupéfiants au cours de l'année.

Accidents avec conducteur positif aux stup : par tranche d'âge



L'accidentalité provoquée par un conducteur positif aux stupéfiants **concerne moins d'usagers, en nombre, que l'alcool.**

Les victimes ont moins de 65 ans, et la répartition par tranche d'âge est plus jeune que pour l'alcool.

Parmi l'ensemble des contrevenants « alcool/stup », 15 % sont positifs à l'alcool et le sont aussi pour les stupéfiants.

3.6 La VMA80

L'année 2018 a été marquée le 1er juillet par la mesure d'abaissement de la VMA à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur médian.

Une année minimum serait nécessaire pour mettre en évidence l'impact de cette mesure avec suffisamment de recul, et statuer sur son efficacité dans le département.

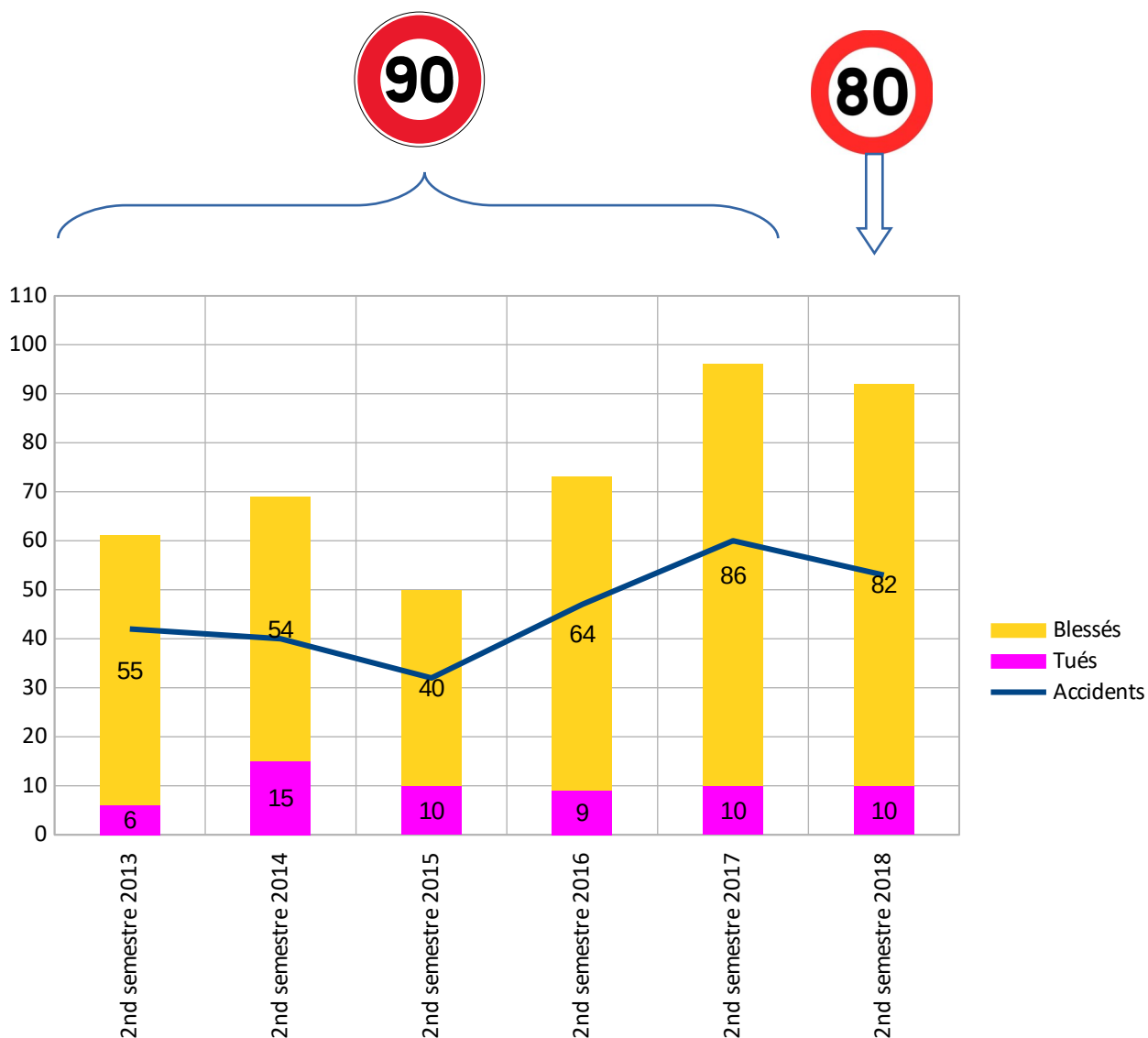
L'ODSR 67 propose toutefois une analyse sur les 6 premiers mois d'application :

Comparaison entre seconds semestres sur 5 ans, tous types de réseaux :



Comparaison entre seconds semestres sur 5 ans, uniquement :

- sur réseau départemental et national,
- hors agglomération,
- route bidirectionnelle à 2 voies de circulation au total.



La sélection du réseau concerné par la mesure (routes bidirectionnelles sans séparateur central) indique une **inflexion des courbes Accidents et Blessés** entre le second semestre 2017 (VMA90) et le second semestre 2018 (VMA80).

Le niveau de ces indicateurs reste toutefois supérieur aux seconds semestres 2013 à 2016, et le nombre de personnes tuées reste constant.

Vitesse comme facteur aggravant de l'accident :

	2016	2016	2017	2017	2018	2018
	Semestre 1	Semestre 2	Semestre 1	Semestre 2	Semestre 1	Semestre 2
VMA	90	90	90	90	90	80
Total Accidents avec Circ. Aggravante = Vitesse	77	69	93	82	66	55
Total accidents survenus	378	440	386	403	381	440
	20%	16%	24%	20%	17%	13%

Dans le tableau ci-dessus sont pris en compte les usagers responsables d'accidents dont la vitesse est un facteur aggravant. **Ce pourcentage diminue après la mise en place de la mesure VMA80**, quand bien même il était en baisse constante depuis 2 ans.

Sur la base de chaque semestre, la part de la vitesse n'a toutefois **jamais été aussi faible** depuis 5 ans (13% au second semestre 2018).

4. Tendances 2019

Sur les **5 premiers mois** de l'année 2019 (*chiffres non consolidés*) :

- ▼ Les nombres d'Accidents (+6) et de Blessés (+27, soit +8 %) sont en augmentation par rapport à 2018, à la même date.

- ▼ Recrudescence des seniors Tués dans un accident de la route :
Sur 18 personnes Tuées, **8 sont des usagers seniors** contre 7 pour la totalité de l'année 2018.

- ▼ Sur 18 personnes Tuées, 4 sont des jeunes usagers contre 5 sur la même période en 2018 (01/01 au 31/05).

ANNEXE

Période d'étude : 01/01/2018 au 31/12/2018

	Période étudiée: 01/01/2018 au 31/12/2018	Même période année précédente 01/01/2017 au 31/12/2017	Soit une évolution de
Nombre d'accidents corporels	821	789	4%
<i>dont mortels</i>	40	43	-7%
Nombre de victimes	1054	1033	2%
<i>dont tués</i>	42	44	-5%
<i>dont total blessés</i>	1012	989	2%

Les principaux conflits (Nombres d'accidents)

	Piéton	Cycle	2R motorisé < 50 cm ³	2R motorisé > =50 cm ³	VL ou VU	PL	TC	tramway (et train)	autres modes
Cycle	11	11							
2R motorisé < 50 cm ³	6	1	0						
2R motorisé > =50 cm ³	1	1	1	3					
VL ou VU	128	130	60	69	195				
PL	3	3	4	6	34	2			
TC	3	2	0	0	3	1	0		
tramway (et train)	7	4	0	1	4	0	0	0	
autres modes	5	2	0	2	13	1	0	0	0

Pictogrammes : Designed by [Freepik](http://www.flaticon.com) from www.flaticon.com



Mise en production de TRAxY

avancement au 7 juin 2019

Agenda : Journée nouveaux arrivants en observatoires : mardi 1^{er} octobre 2019

Portail accident PAV2

2018 : le dernier export vers TRAxY a eu lieu le 24 avril. **STOP MODIFs.**

2017 et antérieures : les modifications sont encore autorisées, la date d'export vers TRAxY n'est pas encore fixée.

Avancement de TRAxY

Le **sprint 27** de TRAxY est en cours, et devrait être en production à la **mi-juillet**. Il permet d'améliorer significativement :

- Le journal de bord
- La correction des accidents
- La publication des accidents
- Les tableaux de vision globale : arrivée des accidents (onglet préBAAC) et arrivée et publication des BAAC (onglet BAAC). Avec sélection A, T, B, H
- La cartographie de visualisation des accidents sélectionnés
- des droits en modification plus fins pour les correcteurs Etat vs gestionnaires de voirie.

Les travaux pour figer la base dans TRAxY ont retardé la mise en production des sprints réalisés depuis 2 mois, qui résolvent progressivement les bugs relevés par les utilisateurs (tableaux 2 dimensions et correction de la fiche accident).

Nous allons **courant juin** tenter de combler ce retard et mettre en production le patch 24.2 qui permet de figer la base 2018 puis sans doute directement le sprint 26, en attendant le sprint 27 plus complet.

Actualités BAAC

Base 2018 : pour publier les résultats définitifs le 29 mai, le Cerema Sud-Ouest a produit une première version txt ; mais il reste des problèmes sur des champs secondaires, actuellement en cours de résolution.

Le Cerema Sud-Ouest devrait, d'ici le 17 juin, produire **une version finale txt de la base 2018**, pour **que les PAR diffusent au plus tard le 20 juin** à chaque observatoire la base utilisable pour réaliser les bilans locaux dans Concerto.

La base officielle 2018 au nouveau format sera intégrée sur TRAxY d'ici la fin juin. Elle comportera les EDP, au contraire de la base 2018 txt (où « piétons rollers et trottinettes » ont tous été transférés dans la catégorie « autres »).

Base 2019 : pour finaliser la base 2018 dans TRAxY, nous avons dû interrompre depuis le 24 avril l'alimentation en fichiers toutes années confondues. Le travail sur la base 2018 prenant plus de temps que prévu, il touche à sa fin mais une solution a été mise en œuvre pour reprendre **la semaine prochaine** l'alimentation à la main des **fichiers 2019 reçus depuis le 24 avril**.

Tant que le sprint 27 n'est pas sur TRAxY :

- la publication est impossible,
- la correction est déconseillée (bugs).

Principaux bugs – méfiance

Fiche accident : vérifier avec l'icône en haut et à droite « xml » que les champs s'affichent correctement. Indicateur urbain : non repris à ce jour, prévoir au moins 6 mois d'attente.

Tableaux divers : vérifier la cohérence entre les écrans.

Temps de réponse de l'affichage : nous signaler via GLPI en cas de délai ou non affichage.