

# Pôle Sécurité Prévention et Réglementation

→ **SIRAC** | Service de l'Information et de la Régulation  
Automatique de la Circulation



## *Bilan 2016 des accidents corporels de la circulation sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg :*

- ▶ Bilan général - par zones de compétence – par commune – par types d'utilisateur ...



# SOMMAIRE

## Généralités

L'Eurométropole de Strasbourg	5
Les zones de compétence	6
Le fichier des données accidents	7
Les grandes tendances 1953-2016	8
Les grandes tendances et évolutions de l'année 2016 dans l'Eurométropole	10

## Analyse détaillée de l'accidentologie 2016

<b>Bilan de la zone Police</b>	14
Bilan général	16
Taux d'implication des modes de déplacement	16
Responsables et infractions	17
Les impliqués	18
Les victimes blessées	19
Les victimes tuées	20
Les victimes selon le mode de déplacement	21
Répartition des accidents dans le temps	22
Détail des accidents par commune (hors autoroutes)	23
Bischheim	23
Hoenheim	24
Illkirch-Graffenstaden	25
Lingolsheim	26
Ostwald	27
Schiltigheim	28
<b>Bilan ville de Strasbourg (hors autoroutes)</b>	29
Bilan général	29
Taux d'implication des modes de déplacement	32
Responsables et infractions	32
Les impliqués	33
Les victimes blessées	34
Les victimes tuées	35
Les victimes selon le mode de déplacement	36
Répartition des accidents dans le temps	37
<b>Bilan de la zone Gendarmerie</b>	38
Bilan général	39
Taux d'implication des modes de déplacement	40
Responsables et infractions	41
Les impliqués	42
Les victimes blessées	43
Les victimes tuées	44
Les modes de déplacement	45
Répartition des accidents dans le temps	46
Détail des accidents par commune (hors autoroutes)	47
Blaesheim	47

Eckbolsheim	47
Eckwersheim	47
Entzheim	48
Eschau	48
Fegersheim	48
Geispolsheim	49
Holtzheim	49
Lampertheim	49
Lipsheim	50
Mittelhausbergen	50
Mundolsheim	50
Niederhausbergen	51
Oberhausbergen	51
Oberschaeffolsheim	51
Plobsheim	52
Reichstett	52
Souffelweyersheim	52
Vendenheim	53
La Wantzenau	53
Wolfisheim	53
<b>Bilan de la zone CRS</b>	<b>54</b>
Bilan général	55
Taux d'implication des modes de déplacement	56
Les présumés responsables et leurs principales infractions	57
Les impliqués	58
Les victimes blessées	59
Les victimes tuées	59
Les modes de déplacement	60
Répartition des accidents dans le temps	61

# PREAMBULE

## On ne transige pas avec la sécurité !

**E**n 2016, après plusieurs années de progrès en matière d'accidentologie, les principaux indicateurs de sécurité routière ont connu une évolution défavorable sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg.

Cette évolution défavorable trouve notamment une explication dans le fait que, localement, les forces de l'ordre ont modifié leur mode de comptabilisation des accidents. Ainsi, des accidents sans gravité qui se réglaient auparavant à l'amiable (notamment avec usager cycliste) sont désormais pris davantage en compte. Grâce à cela, la base dont nous disposons est désormais plus riche et permet des analyses plus complètes.

Indépendamment de cette donnée (les critères de comptabilisation n'ayant pas changé), on note en 2016 une augmentation du nombre de victimes tuées. Ce phénomène est dû à une augmentation des accidents mortels en zones Gendarmerie et CRS.

En ce qui concerne les taux d'implication des usagers selon leur mode de déplacement, sur l'ensemble du territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, on note que les automobilistes sont impliqués dans 85 % des accidents, devant les cyclistes (26%) et les piétons (24%). Il est à noter que les usagers de deux-roues motorisés, s'ils ne représentent qu'un nombre de déplacements relativement faible (0,6%), sont tout de même impliqués dans 21% des accidents.

Au niveau des causes, les infractions principales des présumés responsables d'accidents rappellent que, dans la grande majorité des cas, un des éléments générateurs de l'accident demeure le comportement des usagers.

Ainsi, une vitesse inadaptée aux circonstances a été relevée comme cause principale dans près de 20% des accidents ; viennent ensuite les traversées de chaussée sans précaution effectuées par des piétons (10%), le refus de priorité par un conducteur de véhicule à un piéton régulièrement engagé dans la traversée de la chaussée (6%) et enfin les infractions et délits en rapport avec la consommation d'alcool (6%).

La proportion de cette dernière cause est d'autant plus regrettable que l'information concernant les dangers de l'alcool au volant est largement relayée au public et que, de ce fait, personne ne peut se targuer de les ignorer.

On note également, au niveau des accidents mortels que, dans 2 cas, la présence de produits stupéfiants a été constatée sur l'un des impliqués. Concernant l'un de ces accidents, il est à noter une même combinaison de consommation de produits stupéfiants et d'imprégnation alcoolique pour un seul et même usager.

Le phénomène de la consommation de produits stupéfiants comme facteur accidentogène ressort actuellement, notamment par l'utilisation de tests plus faciles à utiliser. Pour l'année 2016, sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, cette consommation a été démontrée dans au moins 7 accidents qui ont causé 2 victimes tuées, 3 victimes blessées hospitalisées et

3 victimes blessées, ce qui tendrait à montrer que l'utilisation de substances stupéfiantes aurait un impact sur la gravité des accidents.

On comprend donc, au vu de ces éléments, la nécessité de s'engager et d'agir pour la sécurité routière.

La Ville et l'Eurométropole de Strasbourg ont fait ce constat de longue date et ont, de ce fait, mis en place une véritable politique de sécurité routière.

Cette politique se traduit concrètement par différents types d'actions, dont notamment :

- la mise en place d'aménagements de qualité et innovants
- la pédagogie
- des actions de contrôle – sanction.

Cet engagement est reconnu nationalement. Strasbourg est ainsi identifiée comme laboratoire national pour le test de nouveaux aménagements innovants et visant à favoriser la sécurité de chacun. Bien entendu, la ligne directrice est que l'on ne transige pas avec la sécurité.

Les aménagements n'étant cependant pas une solution ultime dans la lutte contre l'insécurité routière, Strasbourg a développé un véritable dispositif éducatif afin d'agir sur les comportements et, en premier lieu, de former et d'éduquer les futurs usagers.

Elle est ainsi dotée d'un véritable Centre d'Education Routière équipé d'une salle de cours, d'une salle de test informatisée et d'une piste permanente reproduisant une voirie et sa signalisation à l'échelle d'un enfant.

Les animateurs de ce centre accueillent chaque année plusieurs milliers d'enfants scolarisés dans l'Eurométropole de Strasbourg qui y apprennent ainsi à circuler à pied ou à vélo, dans le respect du code de la route.

En parallèle, le public adulte n'est pas oublié : afin de rappeler à chacun que circuler n'est pas un acte anodin, des opérations de sensibilisation "tous publics" sont régulièrement organisées.

Enfin, parce qu'il est également nécessaire d'en passer par là, des actions de contrôle – sanction sont également menées par l'unité de circulation de la Police Municipale de Strasbourg.

Ces actions visent, entre autres, à sécuriser des zones sur lesquelles des accidents ont été relevés ou à agir contre des comportements dangereux.

Ces quelques exemples rappellent combien la sécurité routière est au centre de nos préoccupations.

Que les quelques données qui suivent puissent permettre à chacun de se rappeler que circuler n'est pas un acte banal et que chacun doit se responsabiliser afin d'apaiser la route : derrière chacun de ces chiffres se cache un drame.

# L'Eurométropole de Strasbourg

## Quelques données générales d'information générales :

**Strasbourg Eurométropole, en 2016** (*avant intégration de la Communauté de Communes des Châteaux*), c'est notamment :

28 communes

477 502 hab

Densité : 1511 hab/km<sup>2</sup>

Superficie : 316 km<sup>2</sup>

Distance maximale Nord-Sud : 28 kms

Distance maximale Est-Ouest : 16 kms

500 kms d'itinéraires cyclables

Secteur piétonnier au Centre-ville : 3 hectares

1206 kms de voirie communautaires

336 kms de voiries limitées à 30 km/h

1923 kms de voiries limitées à 50 km/h

2 kms de voiries limitées à 70 km/h

204 kms de voiries limitées à 90 km/h

75 kms de voiries limitées à 110 km/h

2 kms de voiries limitées à 130 km/h

550 kms de pistes cyclables

Soit un **total de 3092 kms** de voirie.

A elle seule la commune de Strasbourg occupe 25 % du territoire de l'Eurométropole.

L'Eurométropole regroupe 43% de la population du Bas-Rhin et 25 % de la population alsacienne.



# Représentation des zones de compétence des forces de l'ordre dans l'Eurométropole de Strasbourg (au 31/12/2016 : avant intégration des 5 communes de la communauté de communes des châteaux)



La commune de Blaesheim a été incluse de manière effective dans la Communauté Urbaine de Strasbourg (désormais Strasbourg Eurométropole) le 1<sup>er</sup> janvier 2006.

# Le fichier des données accidents

**Les données examinées dans ce document proviennent du fichier des accidents de l'Eurométropole de Strasbourg. Ce fichier est constitué des données (BAACC) provenant des forces de l'ordre. Elles sont ensuite exploitées à l'aide du logiciel Concerto.**

**Les données traitées dans ce document correspondent aux définitions suivantes :**

## Accidents corporels

Un **accident corporel** de la circulation routière :

- implique au moins un véhicule (VL, PL, moto, cyclomoteur, bicyclette, autres...)
- survient sur la voie ouverte à la circulation publique,
- provoque au moins une victime (blessé ou tué).

Un procès verbal est dressé pour tout accident corporel, ne sont donc pas pris en compte les accidents matériels ainsi que les accidents qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicule.

## Les impliqués

Un accident corporel **implique** un certain nombre d'usagers. Parmi ceux-ci on distingue :

- **les indemnes** : impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical ;
- **les victimes** : impliqués non indemnes.

## Les victimes

Parmi les victimes, on distingue :

- **les tués** : victimes décédées sur le coup ou dans les trente jours suivant l'accident ;
- **les blessés** : victimes non tuées.

## Les blessés

Parmi les blessés, on distingue :

- **les blessés hospitalisés** : victimes admises comme patientes dans un hôpital plus de 24 heures;
- **les blessés non-hospitalisés** : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisées ou admises comme patientes dans un hôpital moins de 24 h.

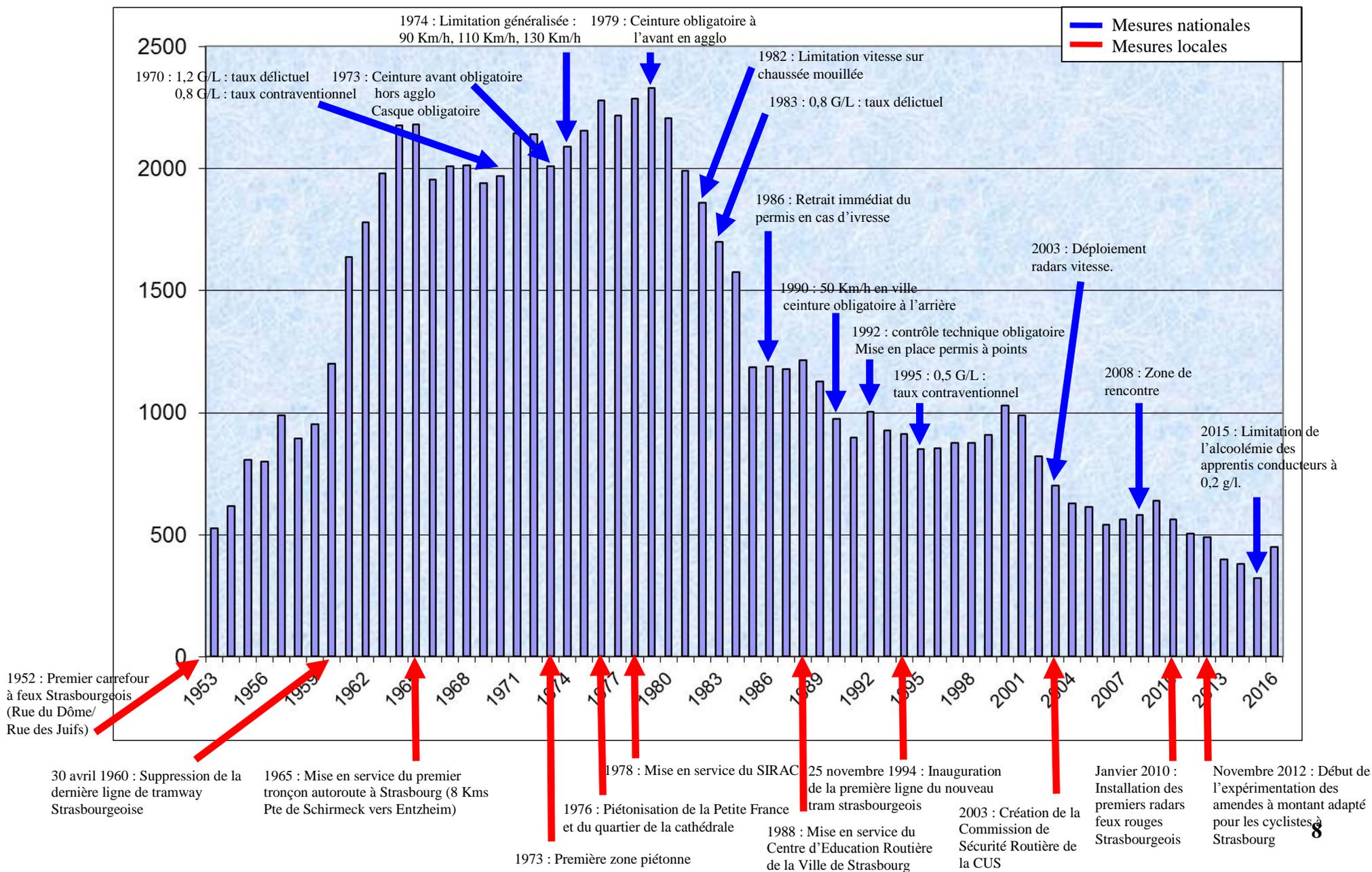
## Indicateur de gravité urbain (igu)

Cet indicateur est obtenu par l'opération suivante :

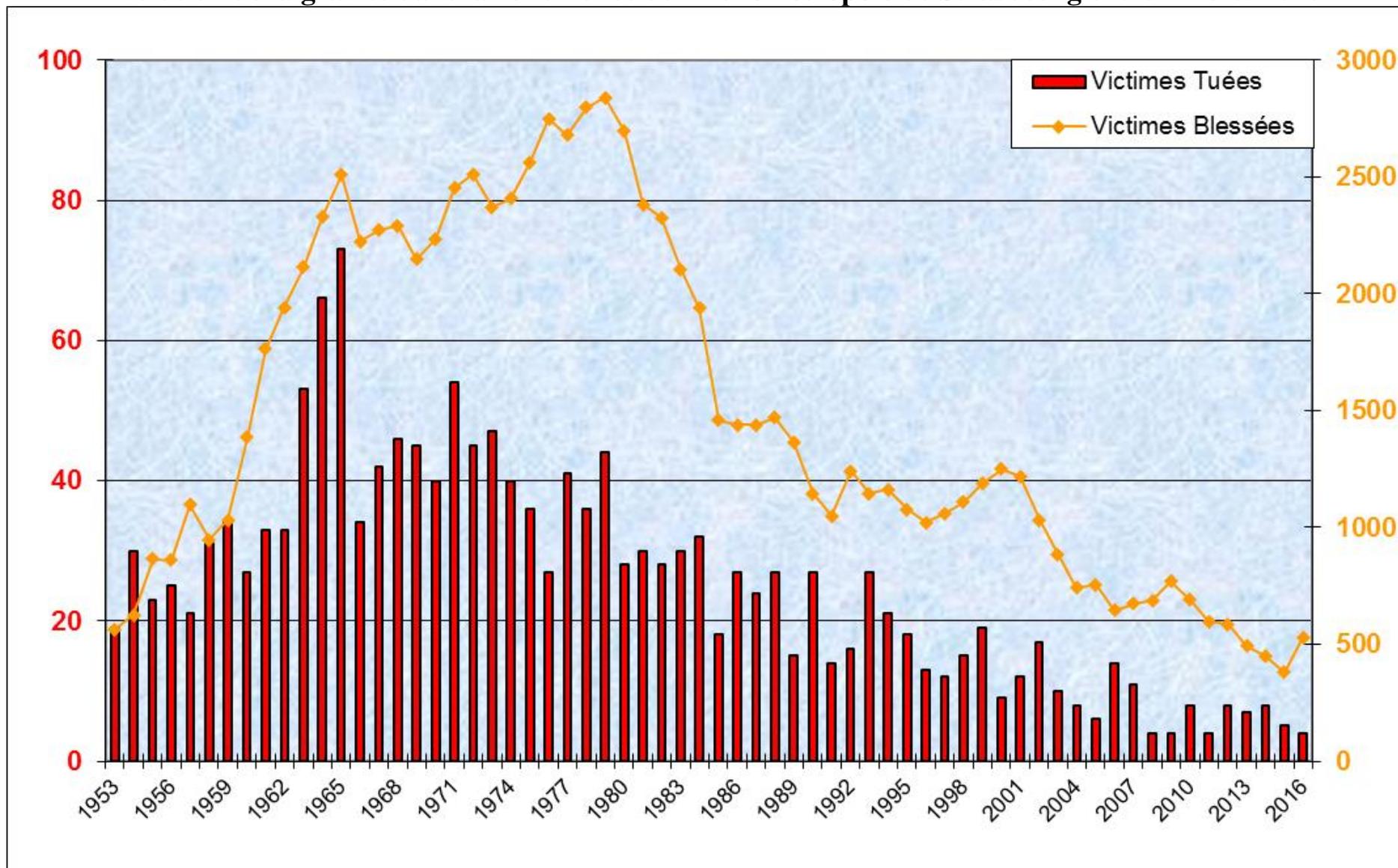
Nombre d'accidents graves / Nombre d'accidents \* 100

Nota : Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2005 les forces de l'ordre utilisent de **nouvelles définitions** (victimes blessées et victimes tuées) concernant les accidents corporels.

# Evolution des accidents corporels de la circulation zone Police de l'Eurométropole de Strasbourg entre 1953 et 2016

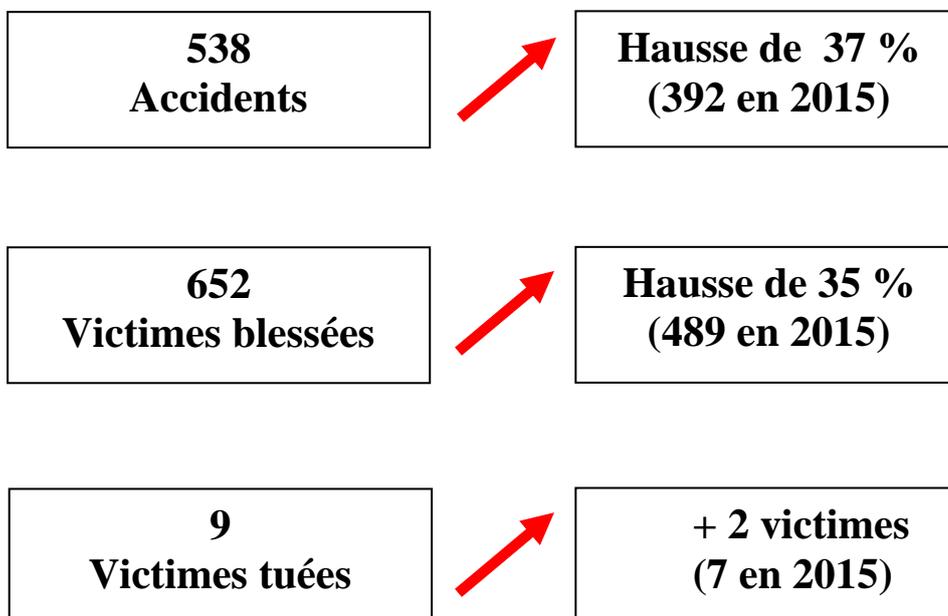


## Evolution de la gravité dans la zone Police de l'Eurométropole de Strasbourg entre 1953 et 2016



## Bilan général toutes zones de compétence et types de voies confondus

### Grandes tendances et évolutions sur l'année 2016



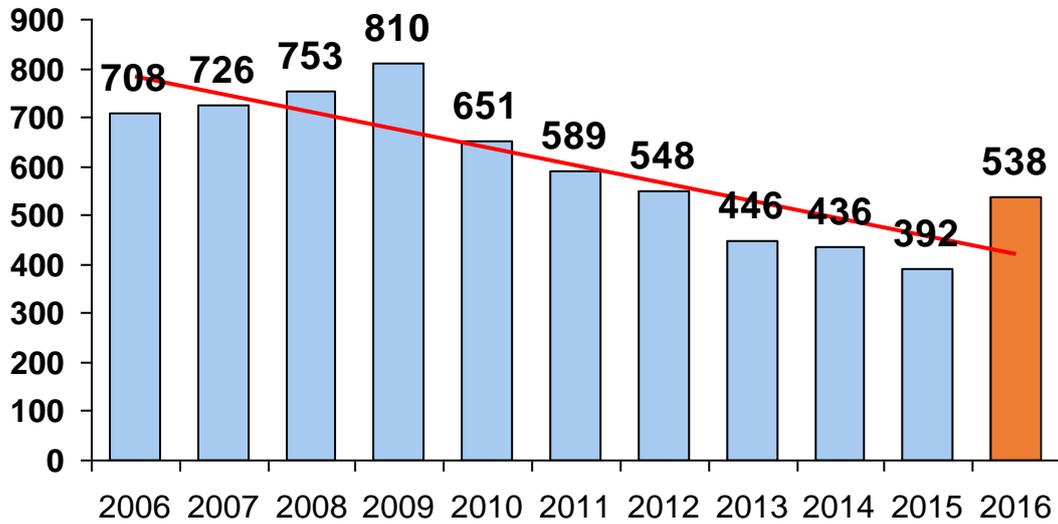
#### **Victimes tuées (9) :**

- 4 cyclistes (2 en 2015)
- 1 piéton (1 en 2015)
- 3 automobilistes (4 en 2015)
- 1 usager 2 Roues Motorisés (0 en 2015)

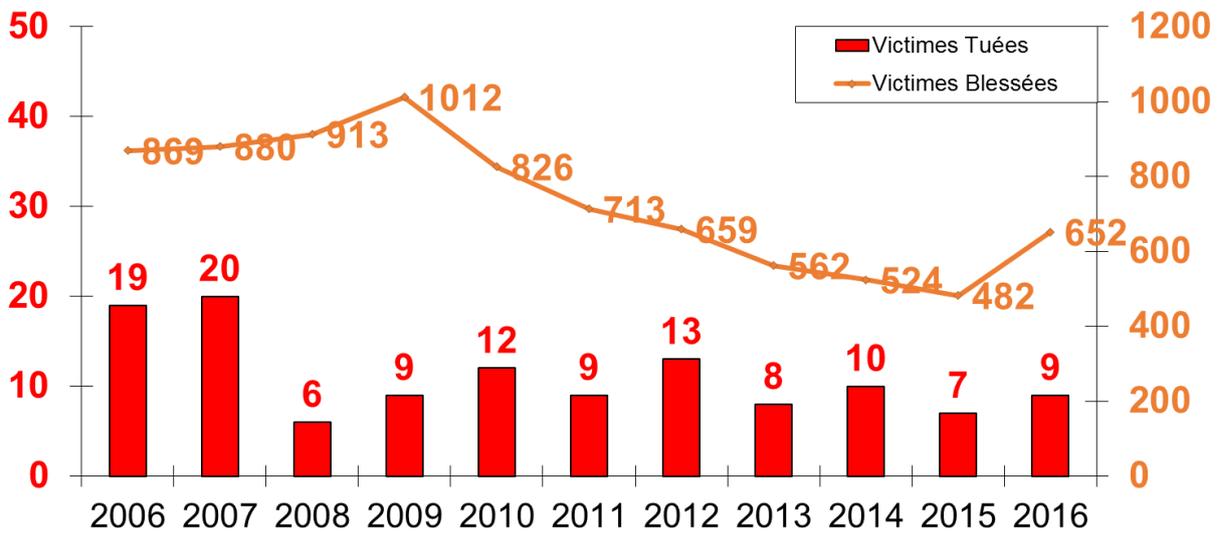
#### **Victimes blessées (660) :**

- Piétons : 129 (94 en 2015)
- Cyclistes : 126 (79 en 2015)
- Usagers 2 Roues Motorisés : 104 (96 en 2015)
- Automobilistes : 283 (206 en 2015)
- Conducteur Poids-Lourd : 3 (0 en 2015)
- Usagers transport en commun : 3 (1 en 2015)
- Usager tramway : 1 (1 en 2015)
- Autres usagers : 3 (5 en 2015)

### Evolution du nombre d'accidents corporels dans l'Eurométropole



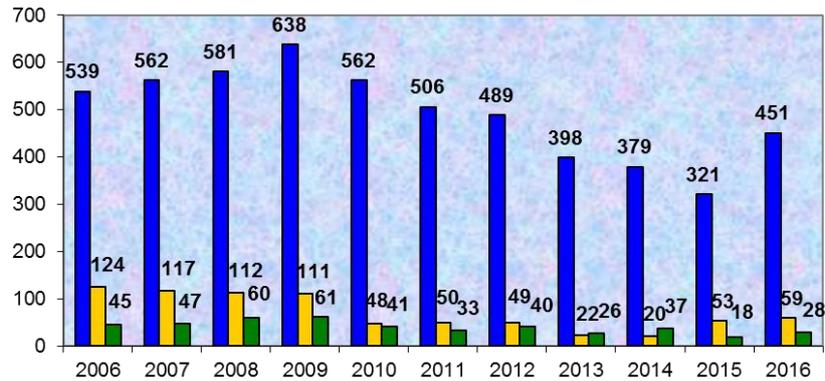
### Evolution de la gravité dans l'Eurométropole



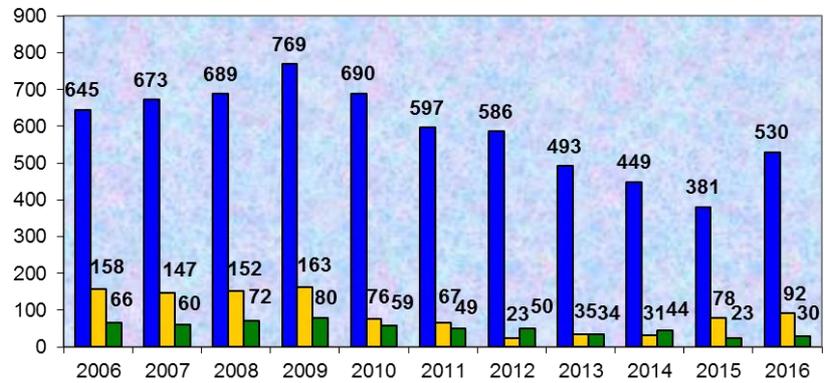
## Evolution selon les zones de compétence

**Légende :**      ■ Police Nationale      ■ CRS      ■ Gendarmerie

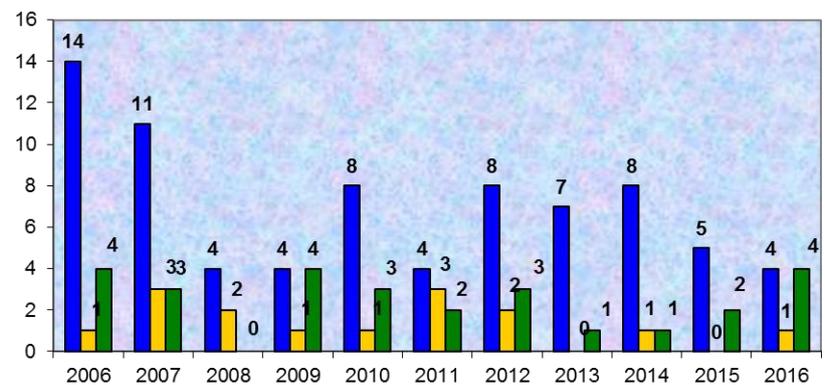
**Evolution du nombre d'accidents corporels dans l'Eurométropole (selon la zone de compétence)**



**Evolution du nombre de victimes blessées dans l'Eurométropole (selon la zone de compétence)**

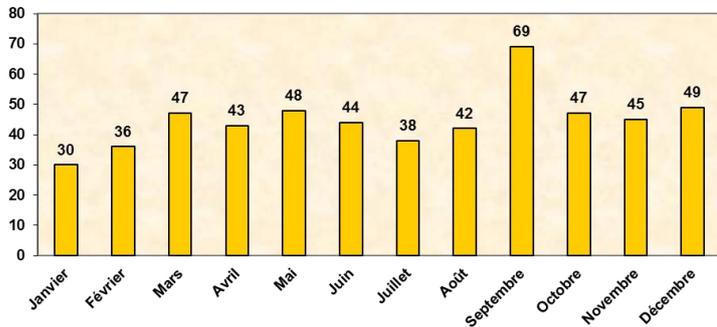


**Evolution du nombre de victimes tuées dans l'Eurométropole (selon la zone de compétence)**



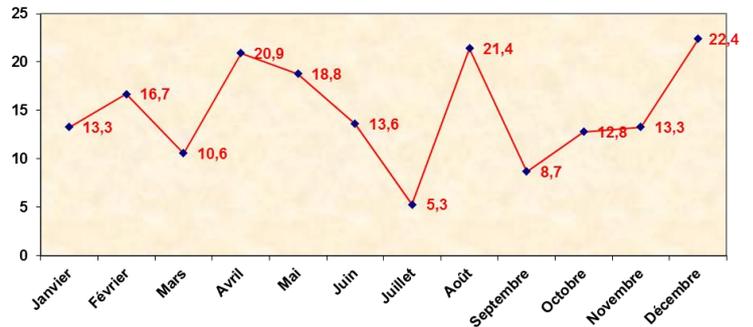
# Répartition des accidents dans le temps

## Répartition des accidents selon le mois

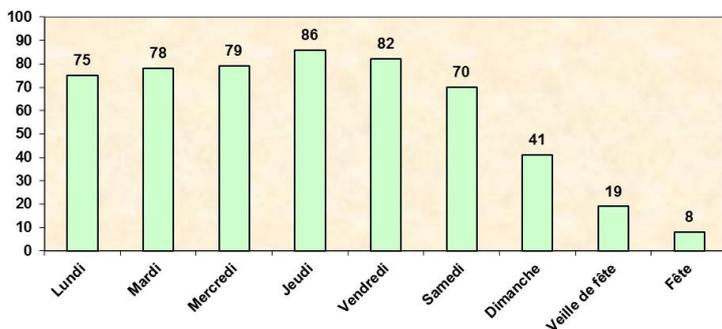


## Indice de Gravité selon le mois

(nbre d'accidents avec victime tuée ou Blessée gravement pour 100 accidents)

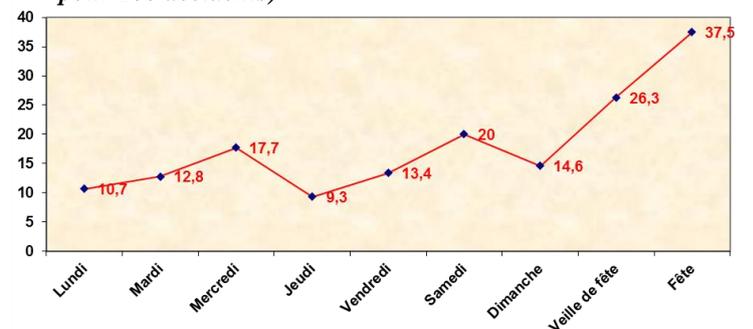


## Répartition des accidents selon le jour

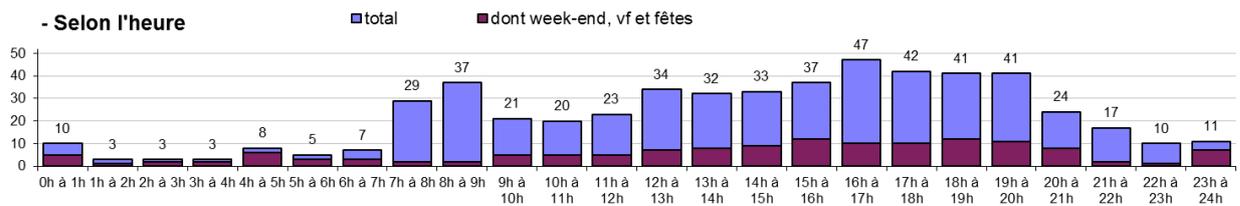


## Indice de Gravité selon le jour

(nbre d'accidents avec victime tuée ou Blessée gravement pour 100 accidents)



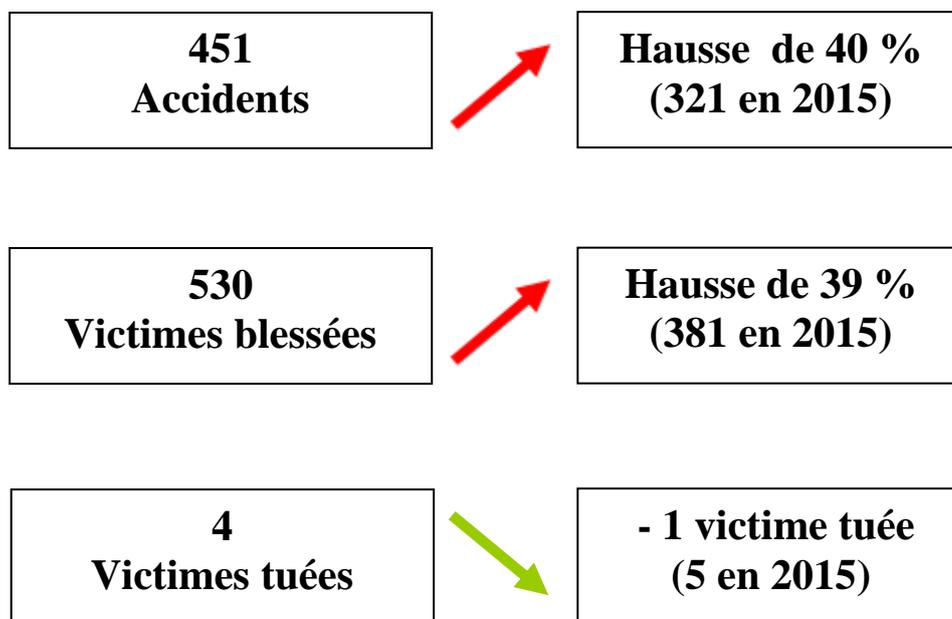
## Répartition des accidents selon l'horaire



## **Bilan des accidents dans la zone Police de l'Eurométropole de Strasbourg**



## Grandes tendances et évolutions sur l'année 2016 Zone Police



### **Victimes tuées (4) :**

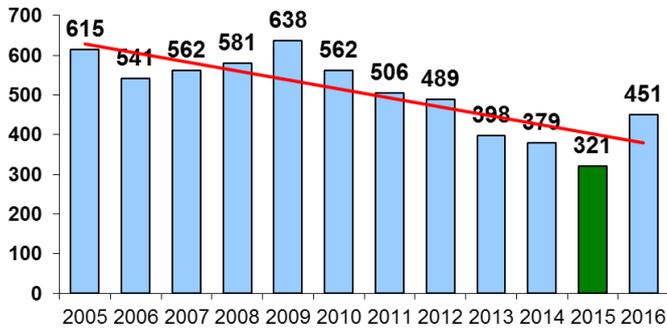
- 0 usagers 2 Roues Motorisés (*0 en 2015*)
- 1 piéton (*1 en 2015*)
- 2 cyclistes (*2 en 2015*)
- 2 usagers VL (*2 en 2015*)

### **Victimes blessées (530) :**

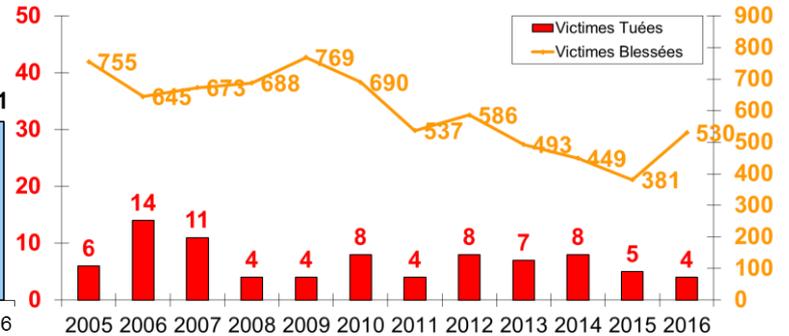
- Piétons : 125 (*89 en 2015*)
- Cyclistes : 122 (*76 en 2015*)
- Usagers 2 Roues Motorisés : 86 (*86 en 2015*)
- Automobilistes : 189 (*124 en 2015*)
- Usagers transport en commun : 3 (*1 en 2015*)
- Usager tramway : 1 (*1 en 2015*)
- Usagers PL : 2 (*0 en 2015*)
- Autres usagers : 2 (*4 en 2015*)

## Bilan général zone Police

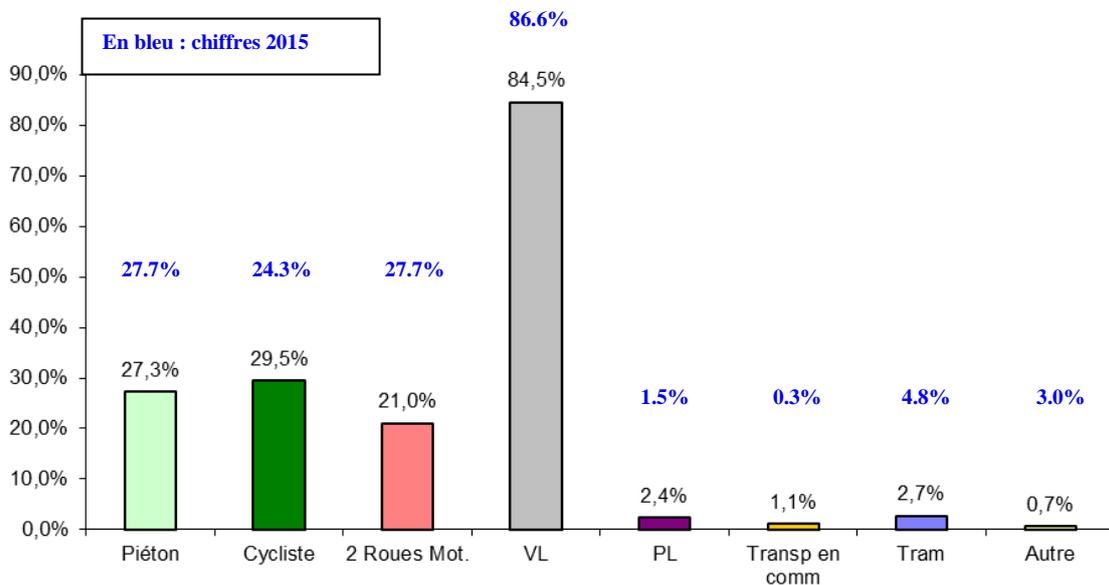
Evolution du nombre d'accidents corporels dans la zone Police de l'Eurométropole



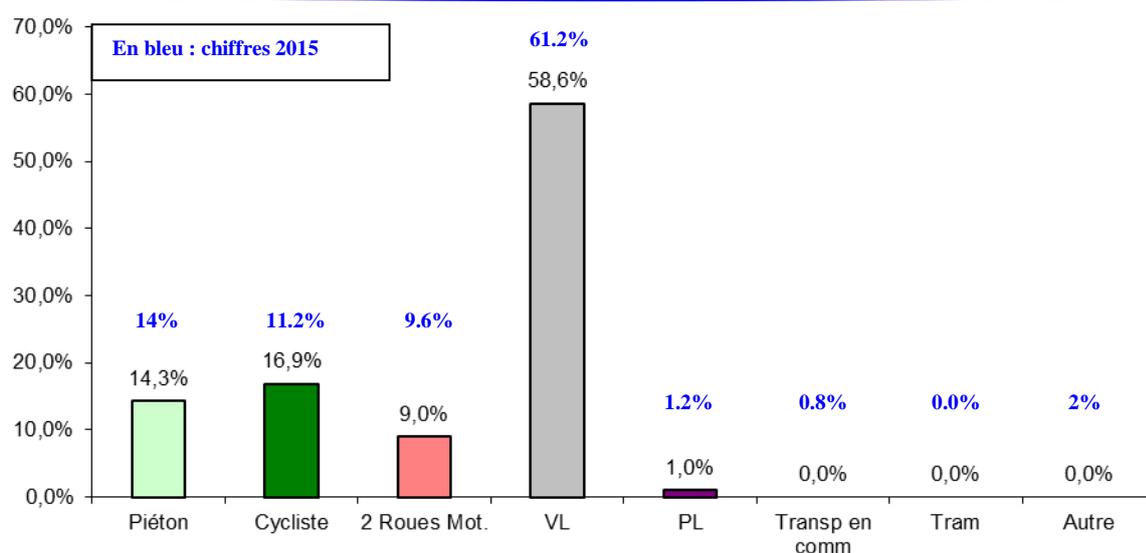
Evolution de la gravité dans la zone police de l'Eurométropole



Taux d'implication (en %) des différents modes de déplacement (accidents impliquant au moins 1)



## Répartition des présumés responsables selon leur mode de déplacement *(en %)*



## Principales infractions des principaux responsables

INFRACTIONS	2016	2015
CONDUITE D'UN VEHICULE A UNE VITESSE EXCESSIVE EN RAISON DES CIRC.	73	40
TRAVERSEE IRREGULIERE DE LA CHAUSSEE PAR UN PIETON	47	35
REFUS DE PRIORITE A UN PIETON REGULIEREMENT ENGAGE DANS LA TRAVERSEE D'UNE CHAUSSEE	28	17
CIRCULATION SOUS L'EMPRISE DE L'ALCOOL	26	27
CIRCULATION D'UN VEHICULE EN DEHORS DE LA CHAUSSEE OU DE LA VOIE QUI LUI EST AFFECTEE	24	19
REFUS PRIORITE INTERSECTION OBLIGATION CEDER PASSAGE	23	19
REFUS DE PRIORITE PAR CONDUCTEUR D'UN VEHICULE TOURNANT A GAUCHE	21	22
INOBSERVATION PAR UN CONDUCTEUR DE VEHICULE DE L'ARRET IMPOSE PAR A UN FEU ROUGE	20	3
REFUS DE PRIORITE PAR COND. D'UN VEHICULE VENANT D'UNE VOIE NON OUVERTE A LA CIRCULATION PUBLIQUE OU D'UNE AIRE DE STATIONNEMENT	17	9
REFUS DE PRIORITE A DROITE A UNE INTERSECTION DE ROUTES	14	11

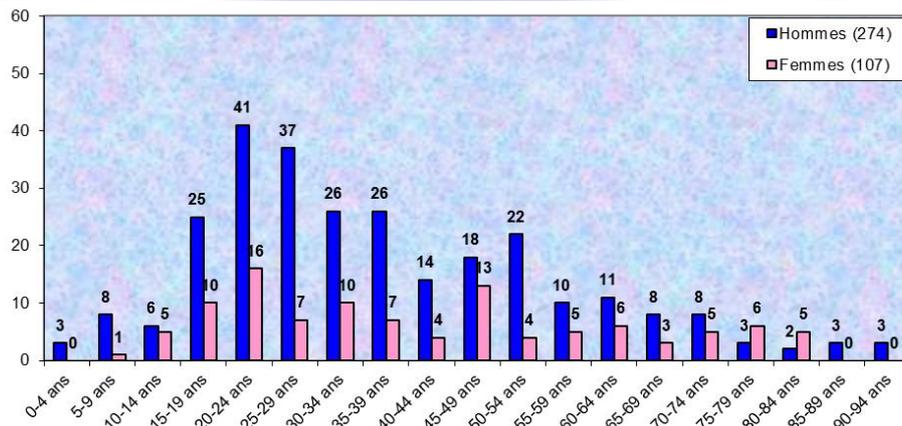
(Infractions relevées dans au moins 10 accidents)

En tout, dans 50 accidents (29 accidents en 2015), il y a eu un délit de fuite constaté (1 T ; 5 BH ; 56 BL).

Dans 5 accidents (10 accidents en 2015) une présence de drogue et/ou de médicament a été détectée sur au moins 1 des impliqués (1 T ; 0 BH ; 6 BL)

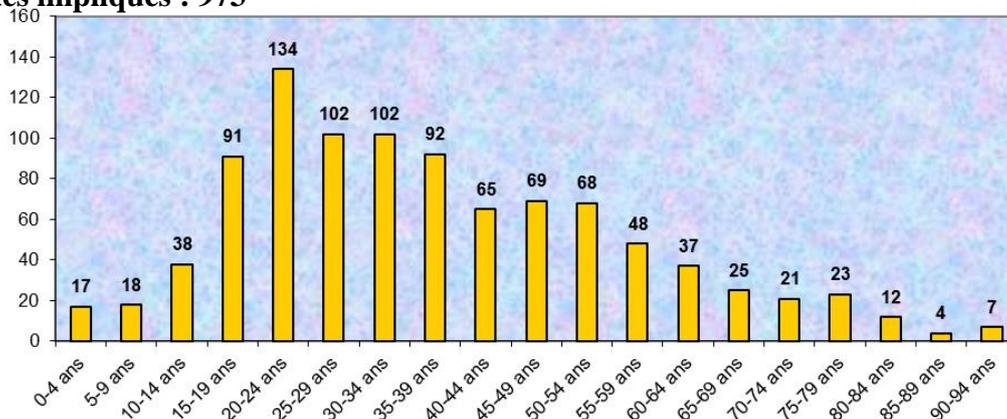
Dans 29 accidents (35 accidents en 2015), au moins 1 usager était sous l'emprise de l'alcool (0 T ; 4 BH ; 30 BL).

## Répartition des présumés responsables selon leur sexe et leur âge (en nombre)

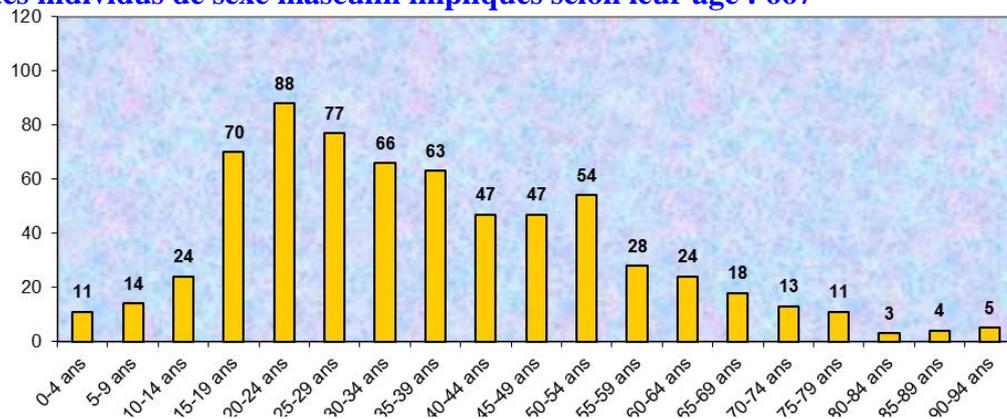


## Répartition des usagers impliqués (blessés, tués, indemnes) selon leur âge

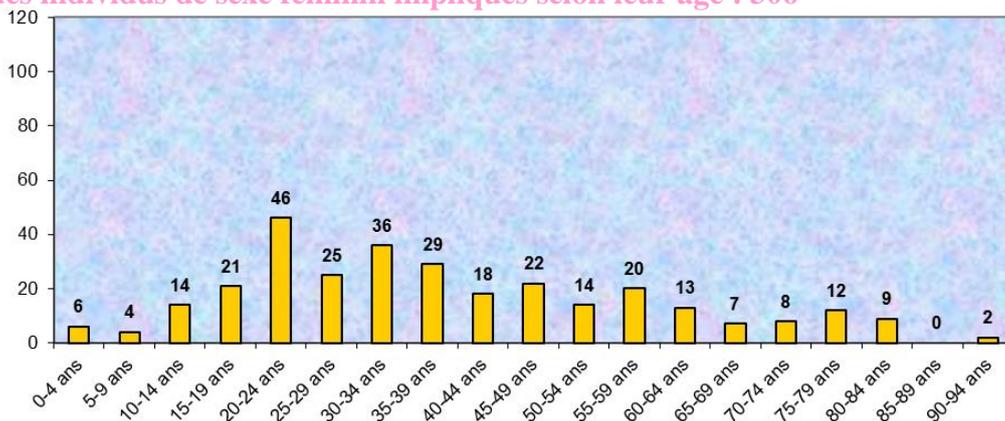
Total des impliqués : 973



Total des individus de sexe masculin impliqués selon leur âge : 667

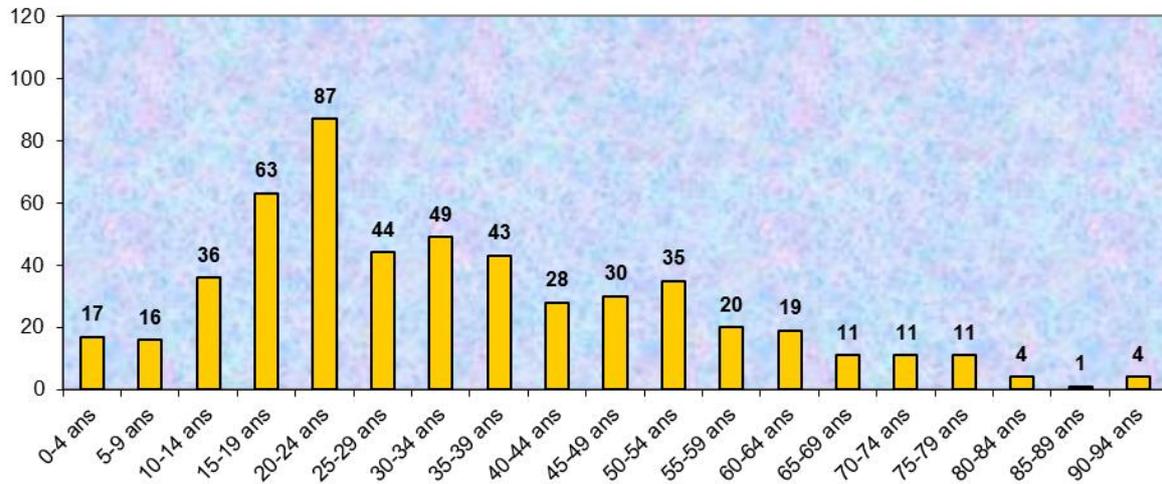


Total des individus de sexe féminin impliqués selon leur âge : 306

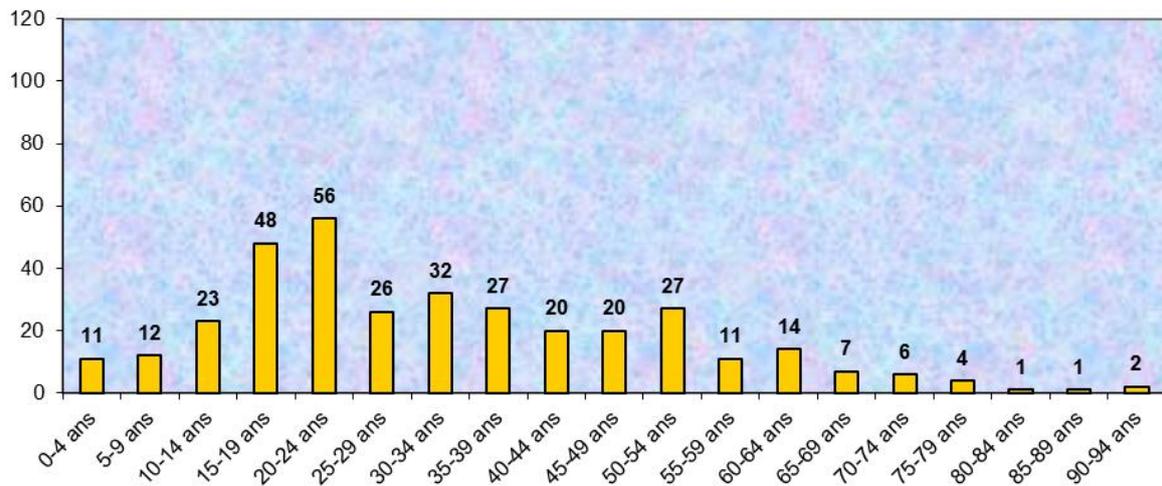


## Répartition des victimes Blessées selon leur âge

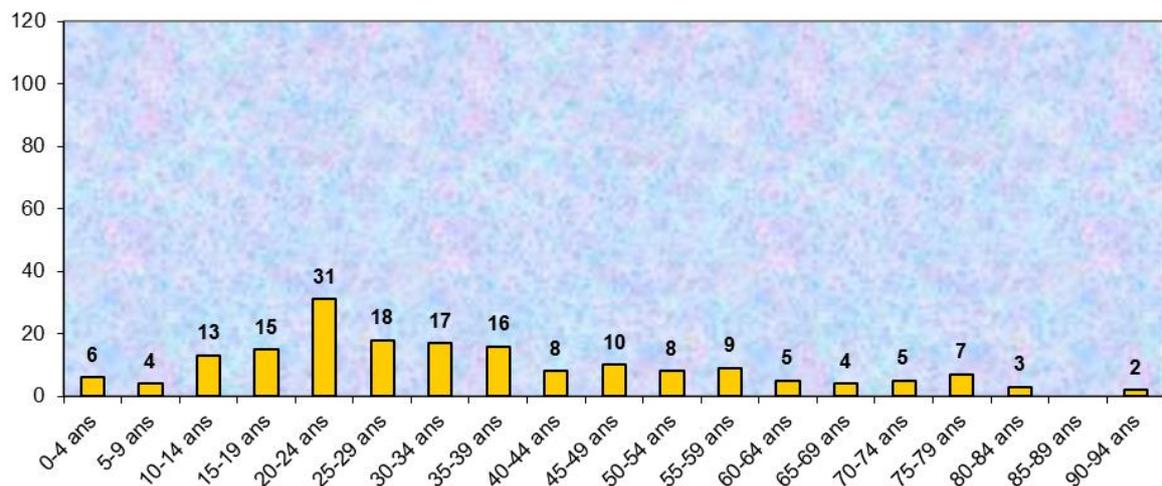
**Total des victimes Blessées : 529**



**Total des individus de sexe masculin blessés selon leur âge : 348**

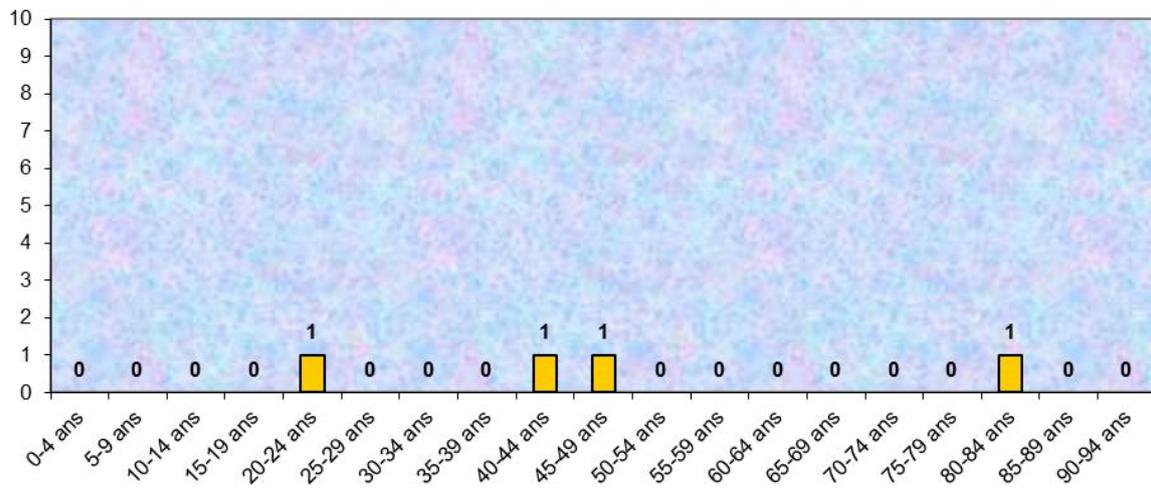


**Total des individus de sexe féminin Blessés selon leur âge : 181**

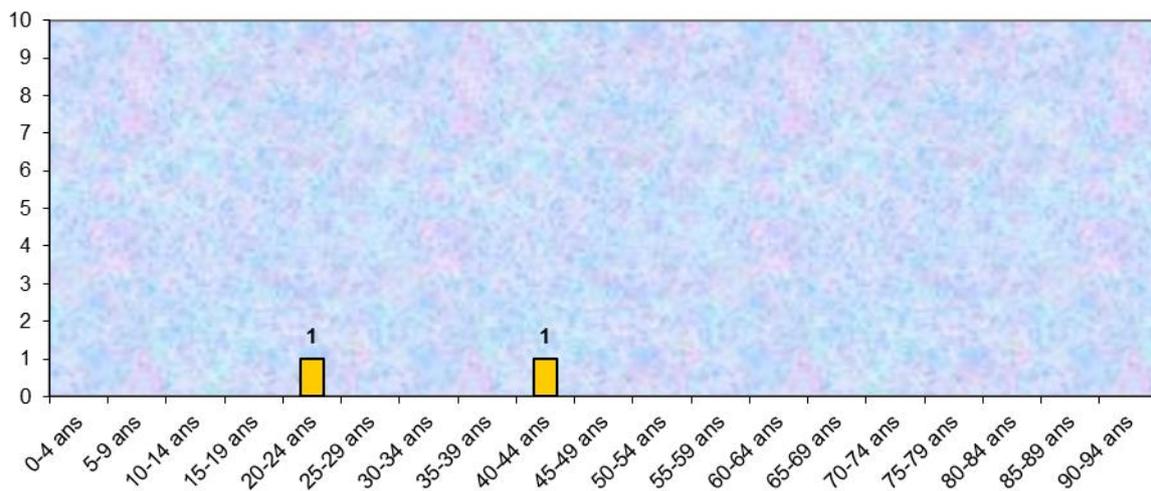


## Répartition des victimes Tuées selon leur âge

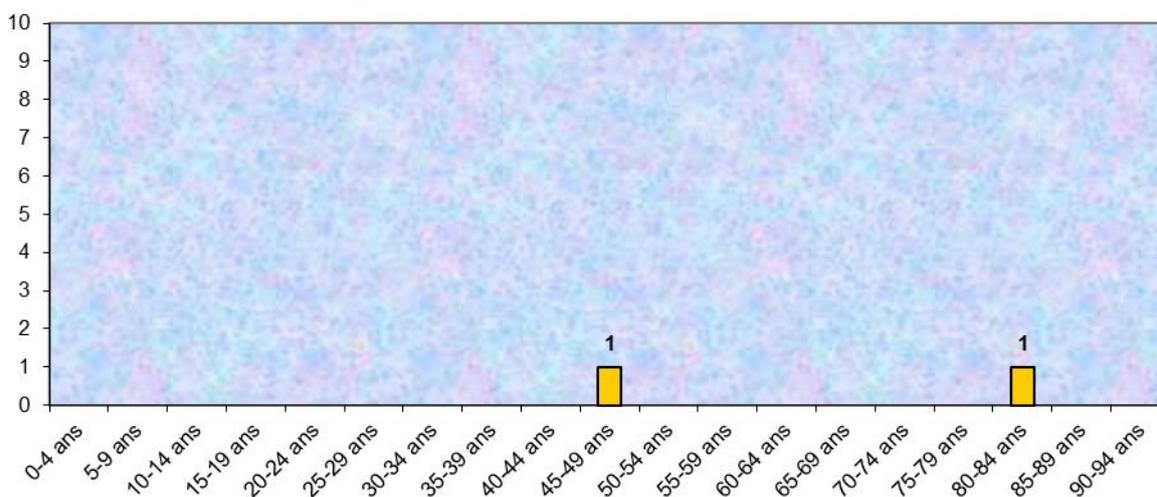
### Total des victimes Tuées : 4



### Total des individus de sexe masculin Tués selon leur âge : 2

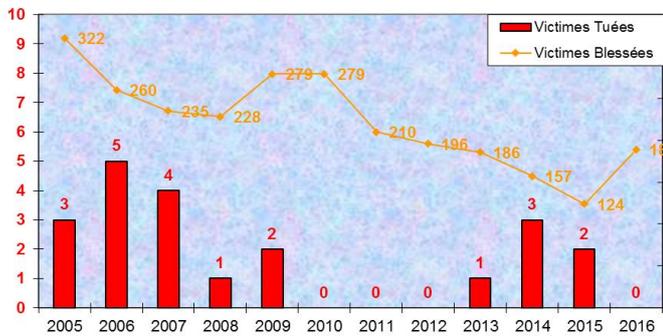


### Total des individus de sexe féminin Tués selon leur âge : 2

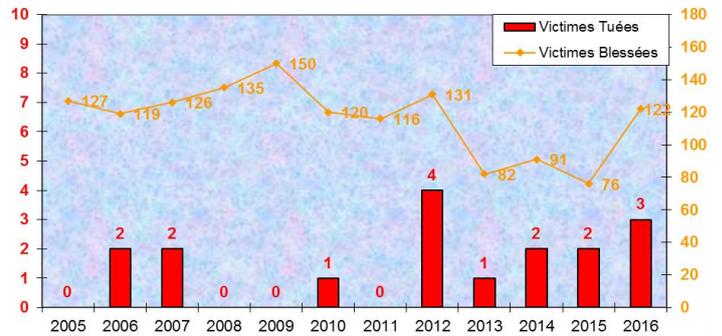


# Evolution du nombre de victimes selon le mode de déplacement

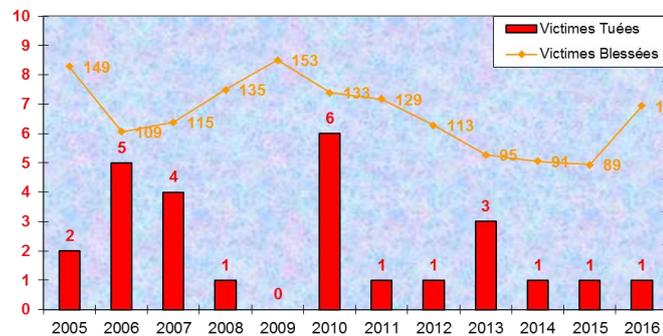
## Evolution des victimes usagers VL



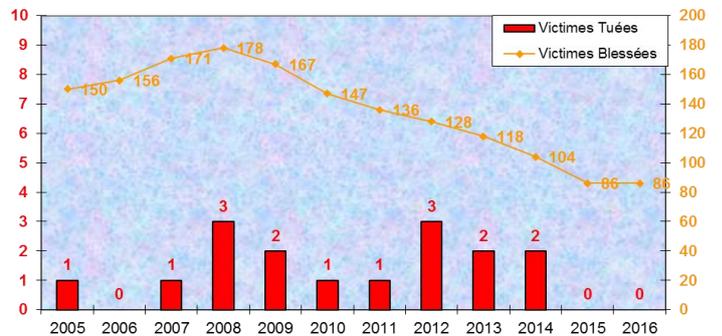
## Evolution des victimes usagers Cyclistes



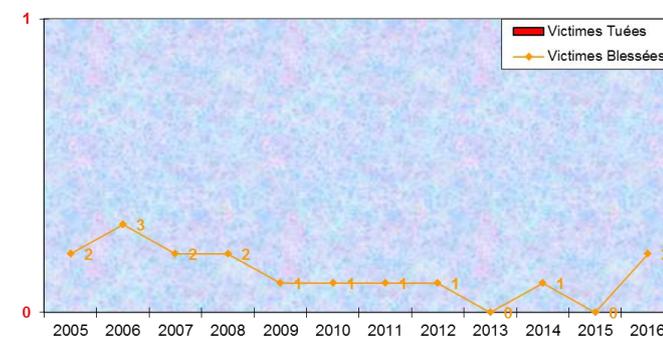
## Evolution des victimes usagers Piétons



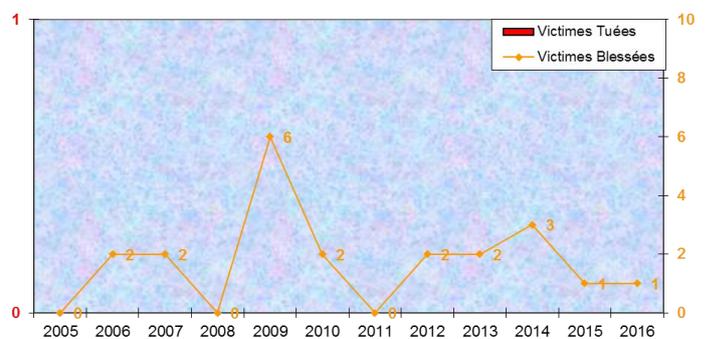
## Evolution des victimes usagers 2 Roues Motorisés



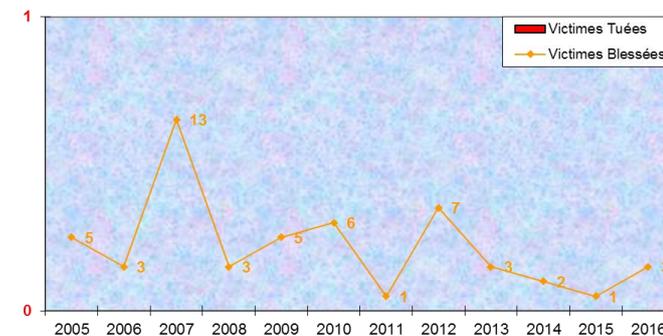
## Evolution des victimes usagers Poids-Lourd



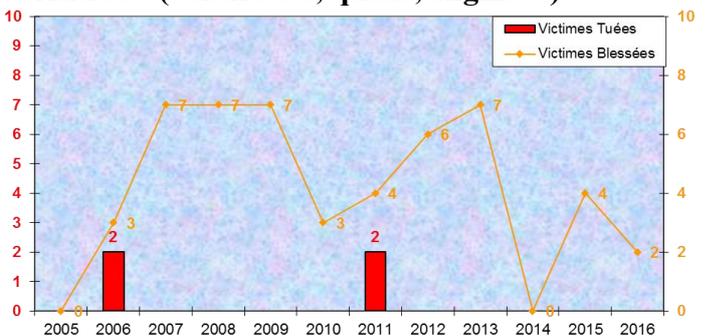
## Evolution des victimes usagers de Tramway



## Evolution des victimes usagers de Transport en commun (autobus, autocar)

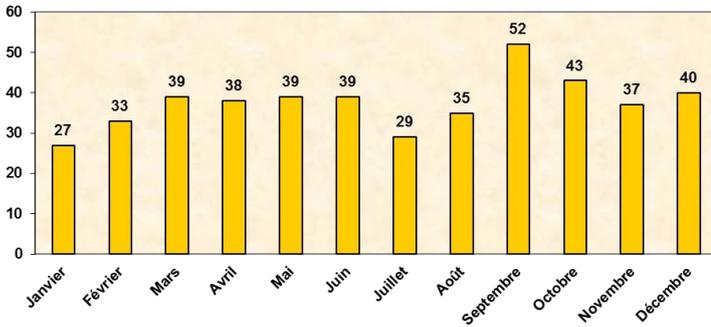


## Evolution des victimes usagers de véhicules type "Autres" (voiturettes, quads, engins...)

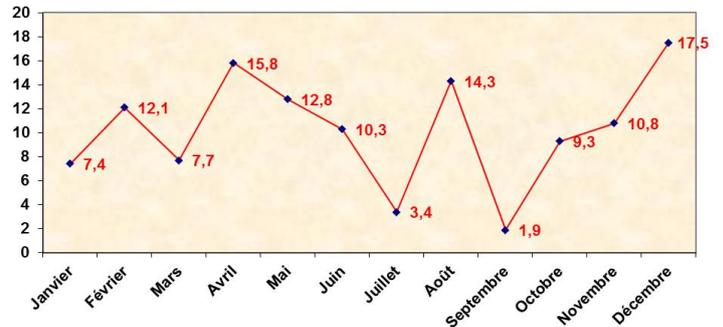


# Répartition des accidents dans le temps

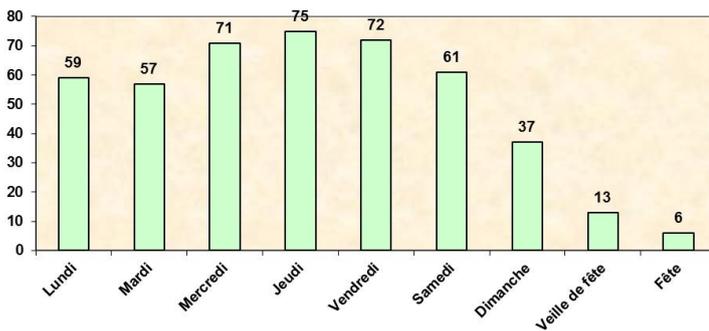
## Répartition des accidents selon le mois



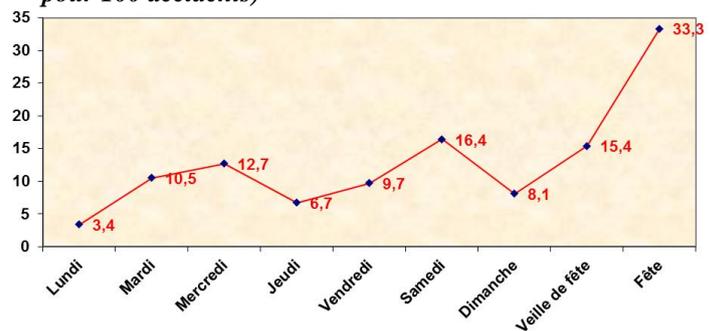
## Indice de Gravité selon le mois (nbre d'accidents avec victime tuée ou Blessée gravement pour 100 accidents)



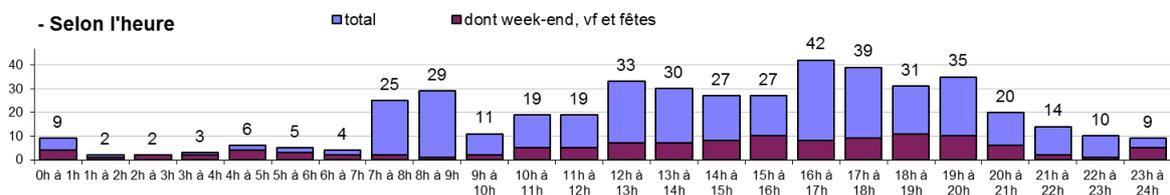
## Répartition des accidents selon le jour



## Indice de Gravité selon le jour (nbre d'accidents avec victime tuée ou Blessée gravement pour 100 accidents)



## Répartition des accidents selon l'horaire



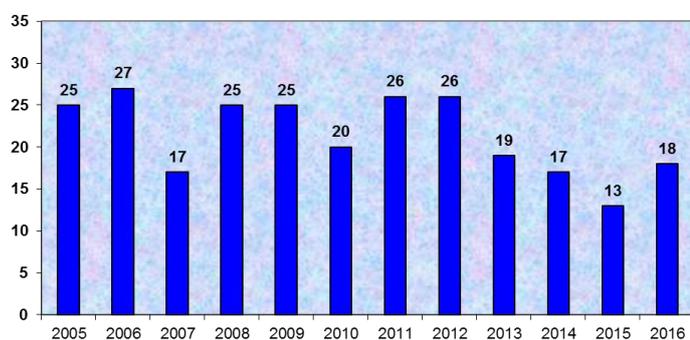
## Détail des accidents par commune

### Evolution du nombre d'accidents dans les communes situées dans la zone Police (hors réseau autoroutier)

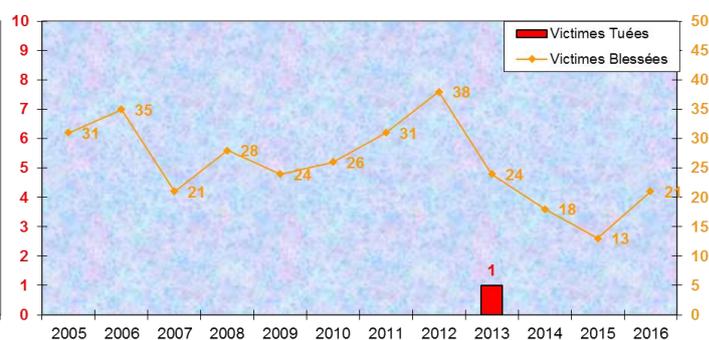
Bischheim



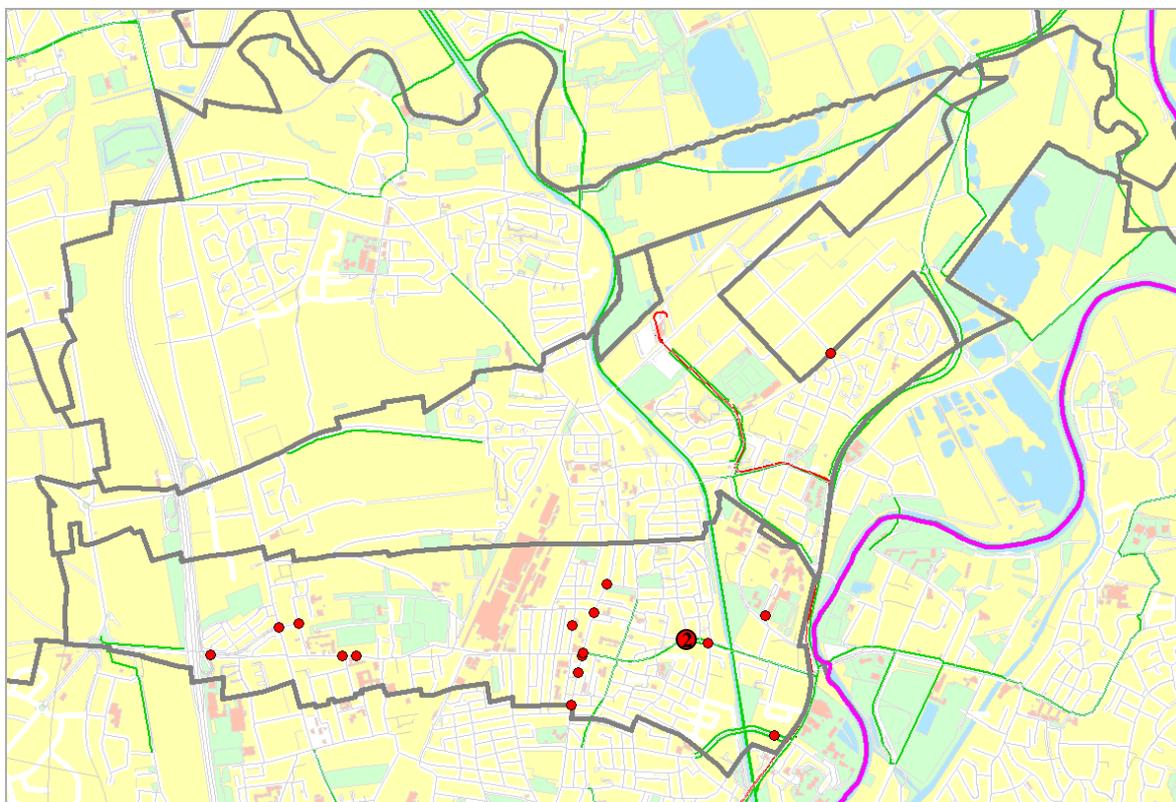
Evolution du nombre d'accidents corporels



Evolution de la gravité



Carte des accidents survenus en 2016

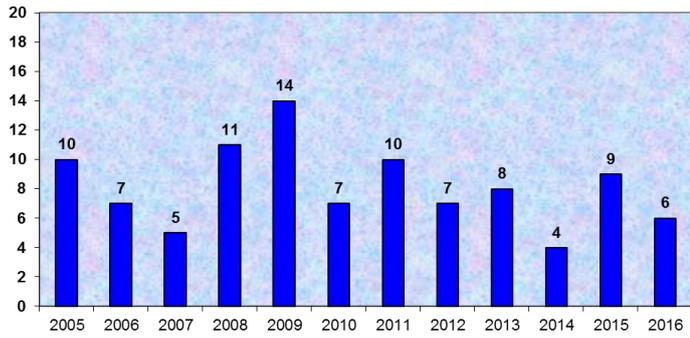


Cumul d'accident en 2016 :

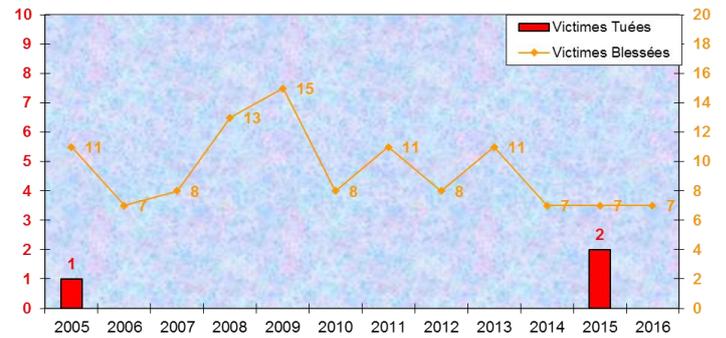
- Carrefour Rue de La Robertsau / Rue du Noyer : 2 accidents ayant causé 2 victimes BNH.



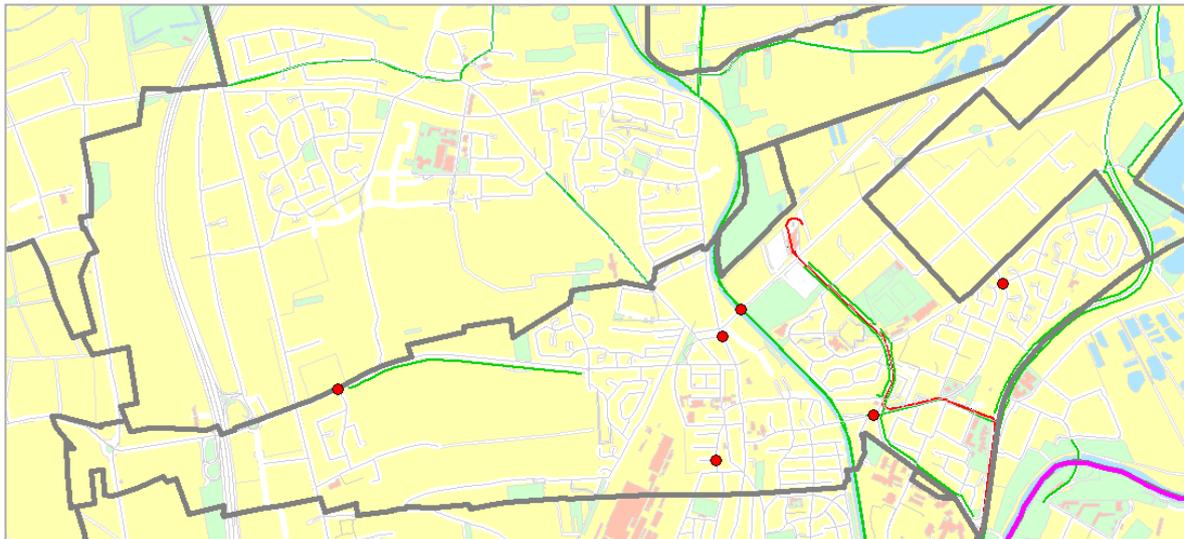
**Evolution du nombre d'accidents corporels**



**Evolution de la gravité**



**Carte des accidents survenus en 2016**

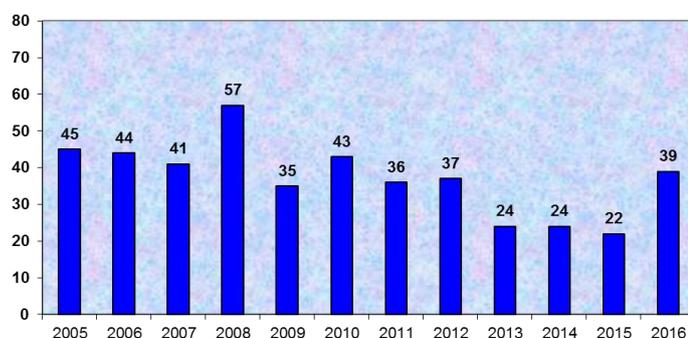


**Cumul d'accident en 2016 :**

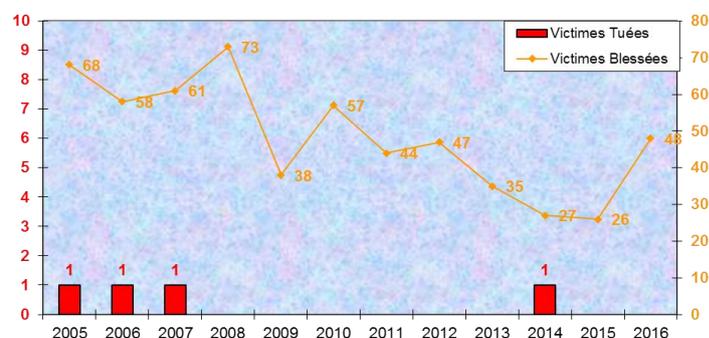
Pas de site avec cumul.



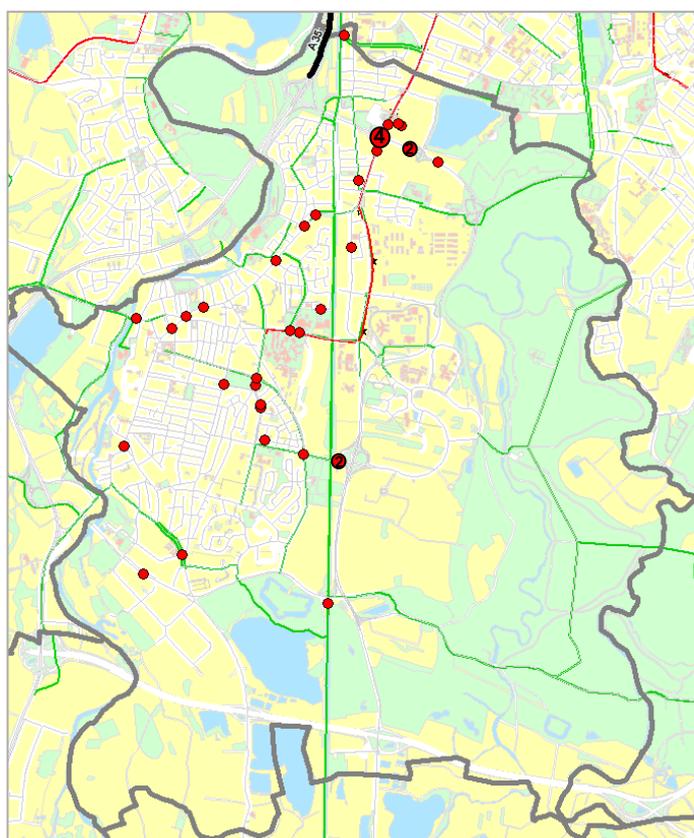
## Evolution du nombre d'accidents corporels



## Evolution de la gravité



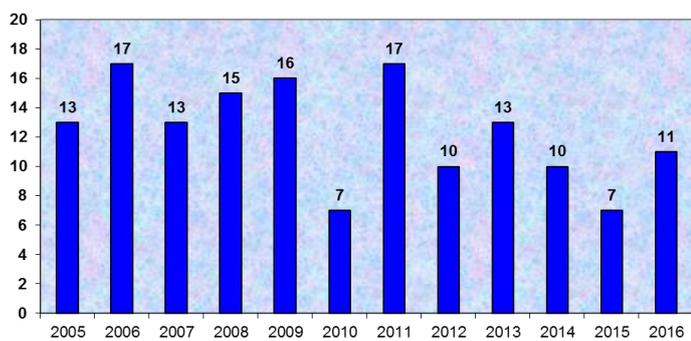
## Carte des accidents survenus en 2016 :



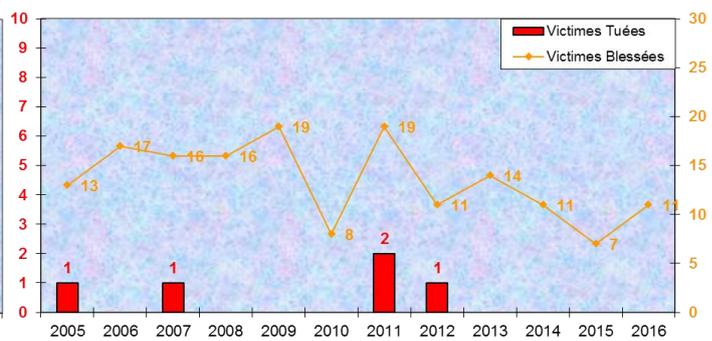
## Cumul d'accident en 2016 :

- Carrefour Rte Alfred Kastler / Ave de Strasbourg : 4 accidents ayant causé 4 victimes BNH.
- Carrefour Rue des Vignes / Rue de la Ceinture : 2 accidents ayant causé 2 victimes dont 1 victime BH
- Carrefour Rte Alfred Kastler / accès Centre commercial : 2 accidents ayant causé 3 victimes BNH
- Carrefour Rte d'Eschau / Rte Burkel : 2 accidents ayant causé 2 victimes BNH

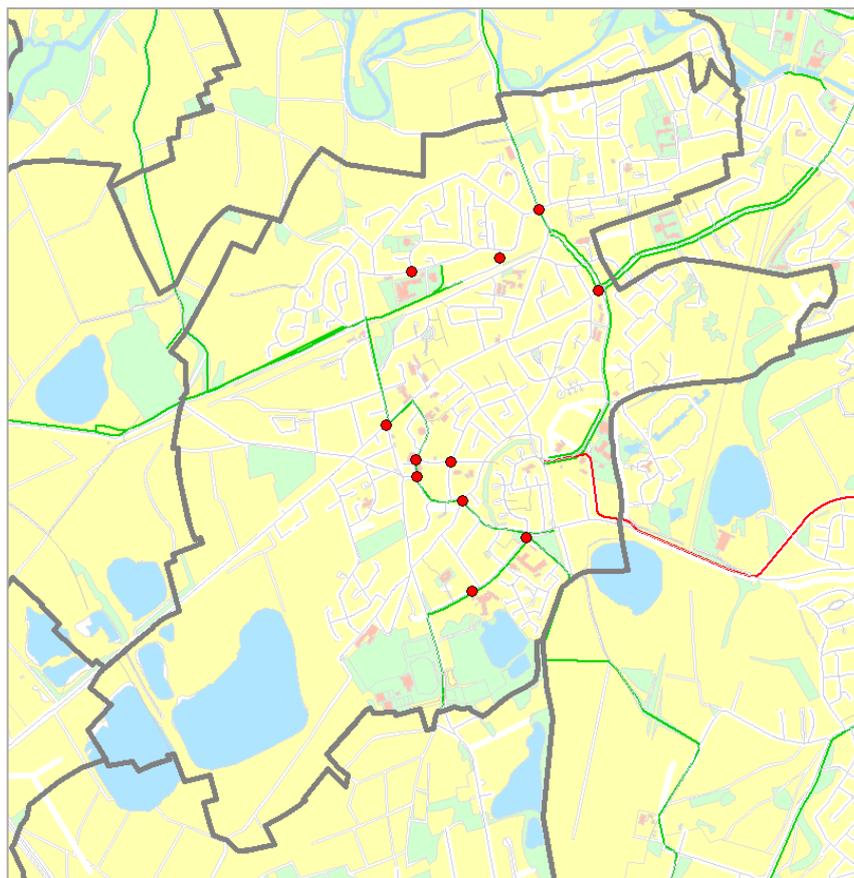
### Evolution du nombre d'accidents corporels



### Evolution de la gravité



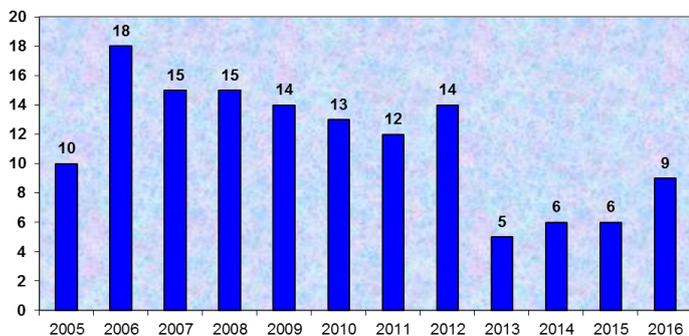
### Carte des accidents survenus en 2016



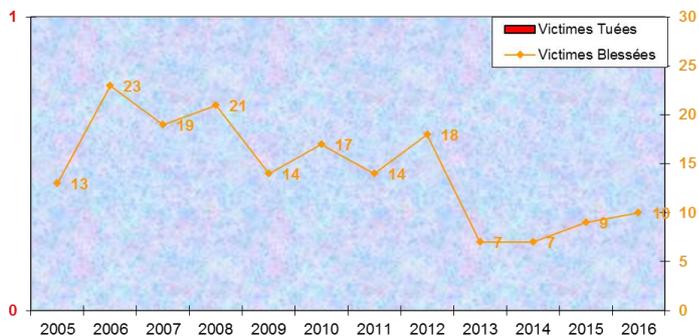
**Cumul d'accidents en 2016 :**

Pas de site avec cumul.

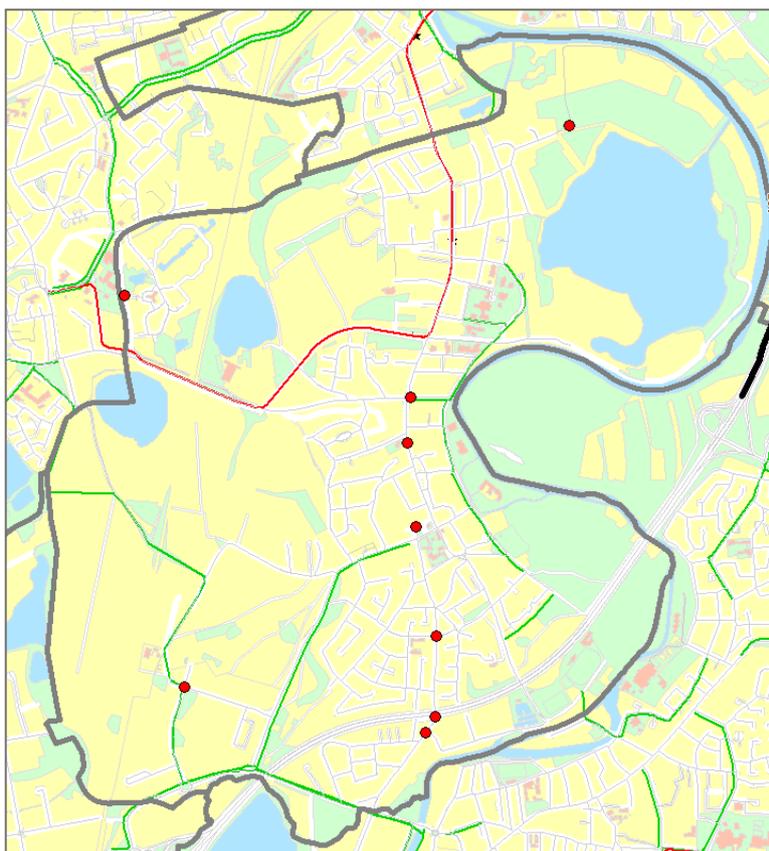
**Evolution du nombre d'accidents corporels**



**Evolution de la gravité**



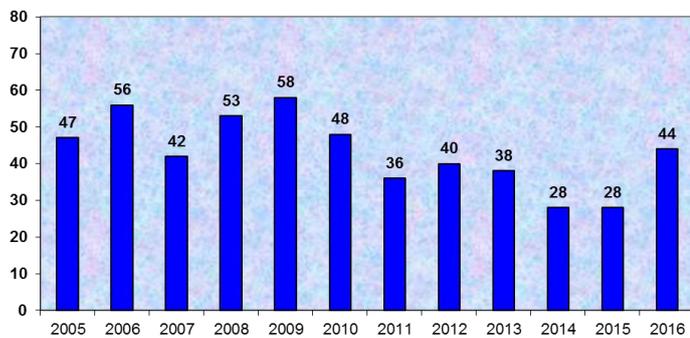
**Carte des accidents survenus en 2016**



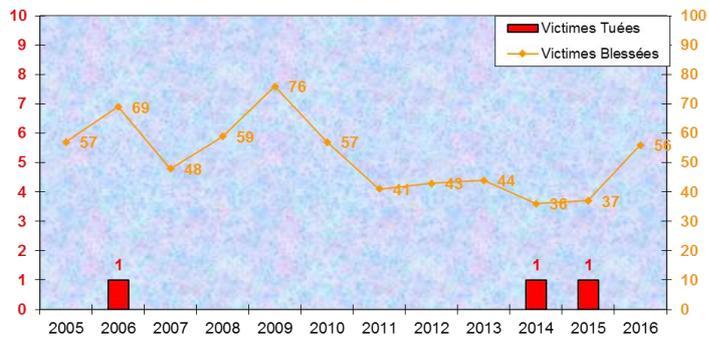
**Cumul d'accidents en 2016 :**

Pas de site avec cumul.

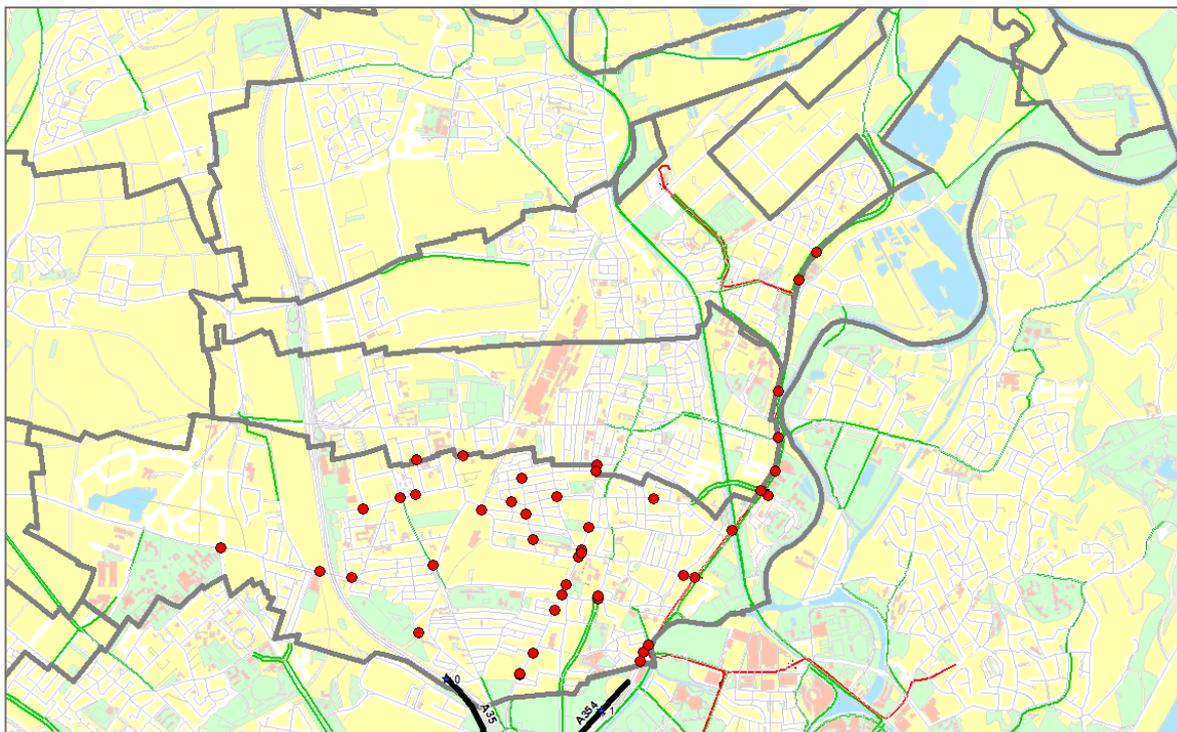
## Evolution du nombre d'accidents corporels



## Evolution de la gravité



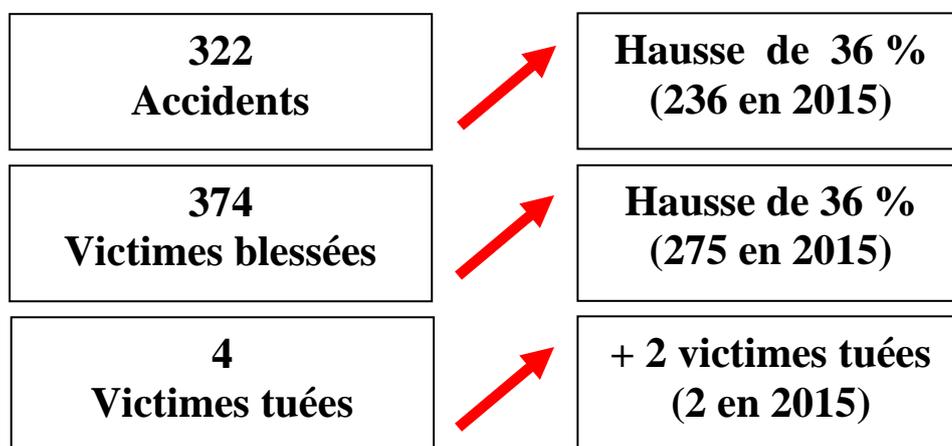
## Carte des accidents survenus en 2016



## Cumul d'accidents en 2016 :

Pas de site avec cumul.

## Grandes tendances et évolutions sur l'année 2016



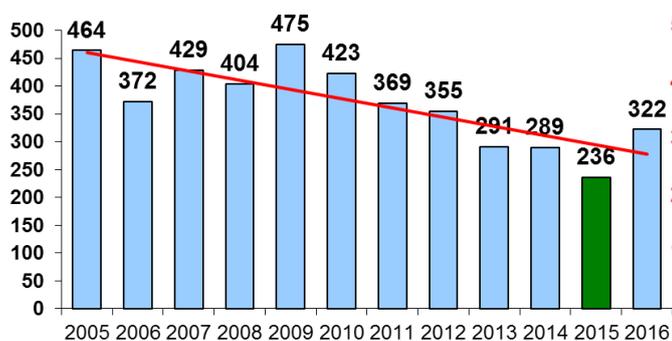
### Victimes tuées (4) :

- 1 piéton (0 en 2015)
- 3 cyclistes (1 en 2015)

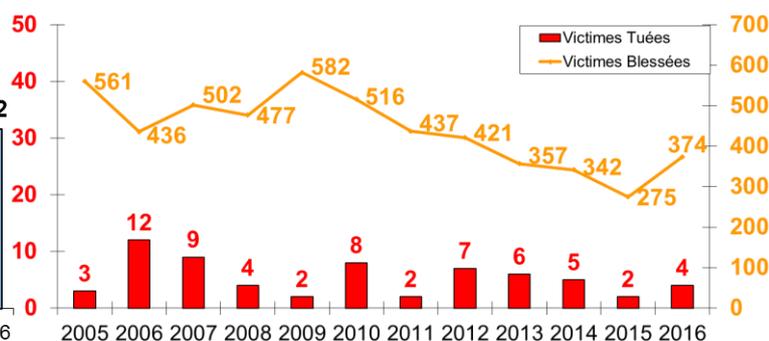
### Victimes blessées (342) :

- Piétons : 92 (68 en 2015)
- Cyclistes : 95 (65 en 2015)
- Usagers 2 Roues Motorisés : 54 (64 en 2015)
- Automobilistes : 127 (76 en 2015)
- Conducteur Poids-Lourd : 2 (0 en 2015)
- Usagers transport en commun : 3 (0 en 2015)
- Usager tramway : 1 (1 en 2015)
- Autres usagers : 0 (1 en 2015)

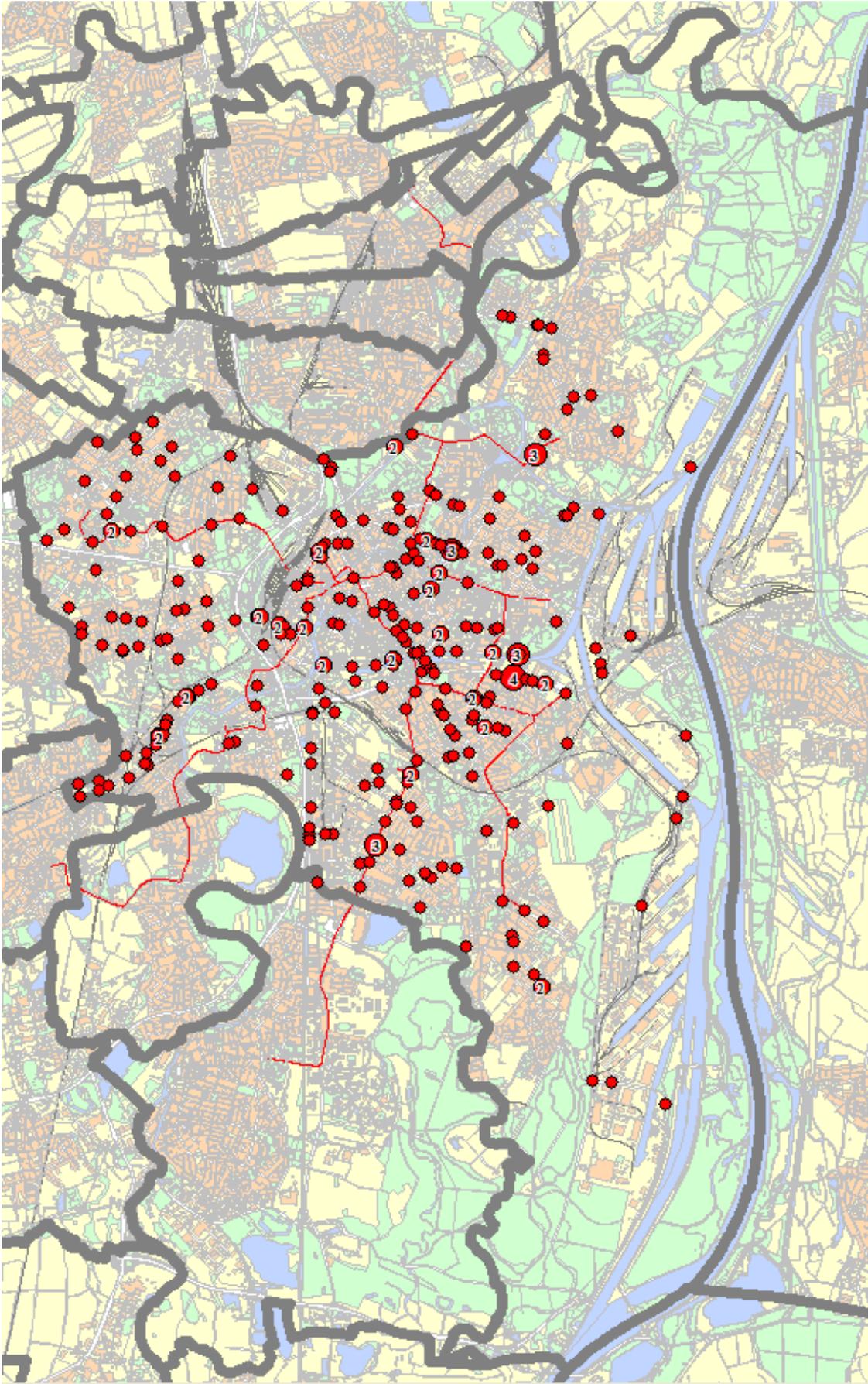
Evolution du nombre d'accidents corporels



Evolution de la gravité



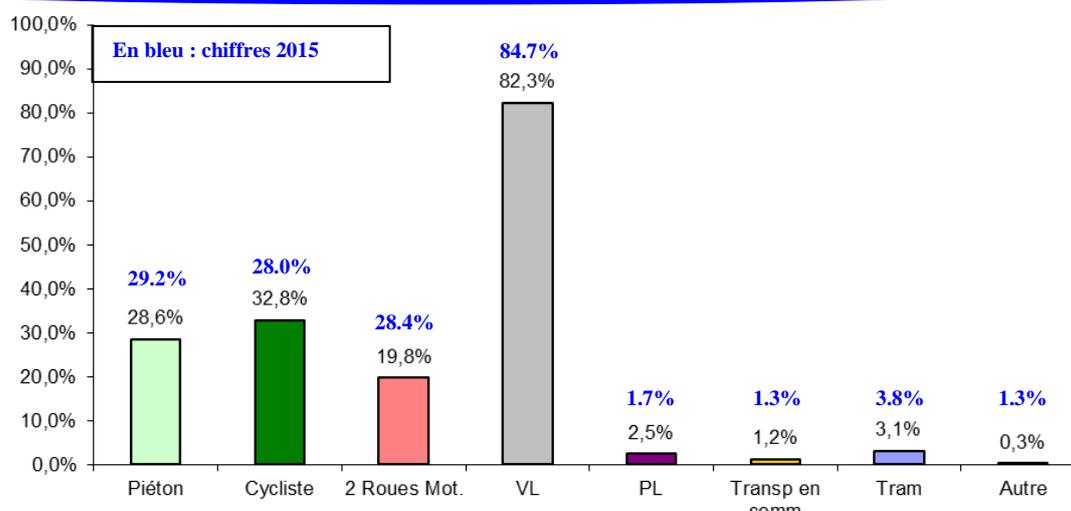
Carte des accidents survenus en 2016



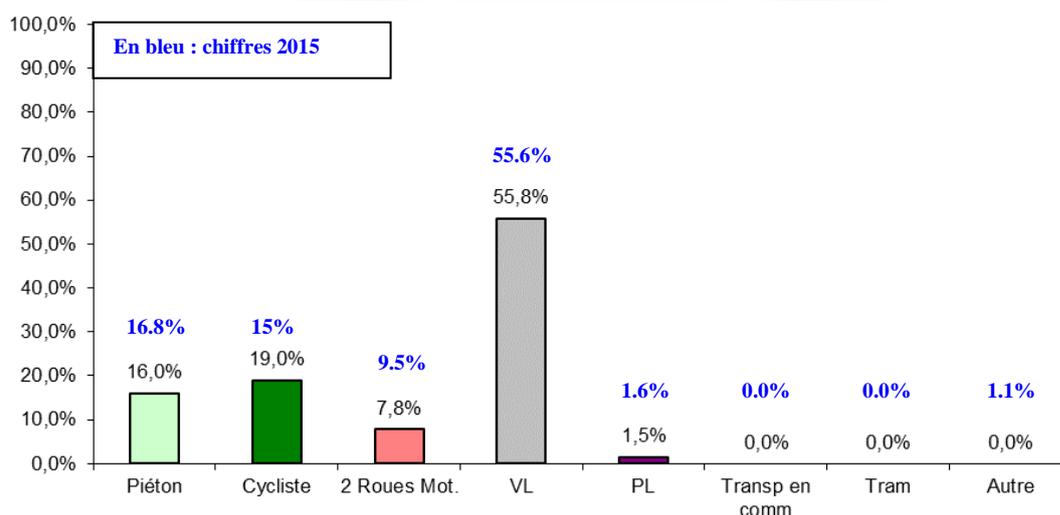
### Détail des carrefours ayant cumulé au moins 2 accidents :

- Ave du Rhin / Rue de Lièpvre / Rue Alfred Kastler : 4 accidents ayant causé 3 victimes BNH et 1 victime Tuée
- Allée Kastner / Rue Boecklin : 3 accidents ayant causé 3 victimes BNH
- Quai des Alpes / Rue d'Ankara : 3 accidents ayant causé 3 victimes BNH
- Ave du Rhin / Rue de Budapest : 2 accidents ayant causé 3 victimes BNH
- Ave de Colmar / Rte de la Meinau : 2 accidents ayant causé 1 victime BNH et 1 victime BH
- Bd du Président Wilson / Rue du Faubourg de Saverne : 2 accidents ayant causé 1 victime BNH, 1 BH
- Ave Jean Jaurès / Rue de Rathsamhausen : 2 accidents ayant causé 5 victimes BNH
- Rue St Aloise / Rue de Benfeld : 2 accidents ayant causé 2 victimes BNH
- Rue de Wasselonne / Rue de Koenigshoffen : 2 accidents ayant causé 2 victimes BNH
- Rue Humann / Quai Louis Pasteur : 2 accidents ayant causé 2 victimes BNH
- Ave des Vosges / Rue du Général Gouraud : 2 accidents ayant causé 2 victimes BNH
- Quai des Pêcheurs / Rue Munch : 2 accidents ayant causé 2 victimes BNH
- Ave de Colmar / Rte de la Fédération : 2 accidents ayant causé 2 victimes BNH
- Rue de Wasselonne / Rue de Molsheim : 2 accidents ayant causé 2 victimes BNH
- Ave Jean Jaurès / Rue du Landsberg : 2 accidents ayant causé 2 victimes BNH
- Rte d'Altenheim / Rue Welsch : 2 accidents ayant causé 2 victimes BNH

## Taux d'implication (en %) des différents modes de déplacement (accidents impliquant au moins 1)



## Répartition des présumés responsables selon leur mode de déplacement (en %)



## Principales infractions des principaux responsables (relevées dans au moins 10 accidents)

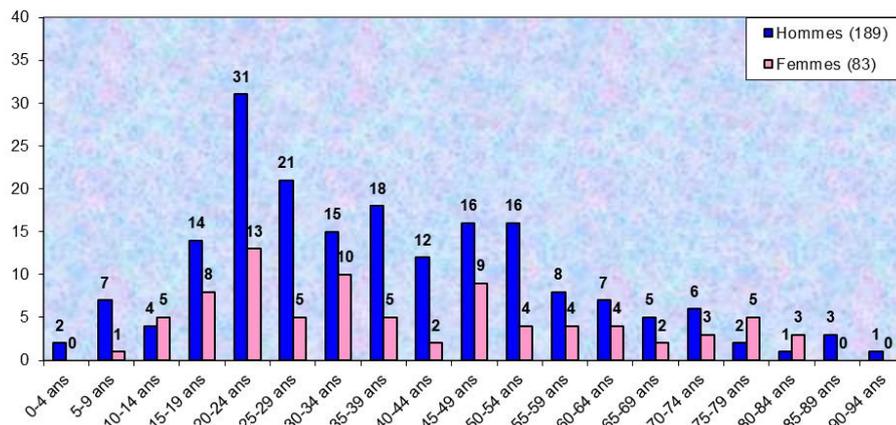
INFRACTIONS	2016	2015
CONDUITE D'UN VEHICULE A UNE VITESSE EXCESSIVE EN RAISON DES CIRC.	52	26
TRAVERSEE IRRÉGULIÈRE DE LA CHAUSSEE PAR UN PIÉTON	37	30
CIRCULATION SOUS L'EMPRISE DE L'ALCOOL	19	17
REFUS DE PRIORITE A UN PIÉTON RÉGULIÈREMENT ENGAGÉ DANS LA TRAVERSEE DE CHAUSSEE	17	9
REFUS PRIORITE INTERSECTION OBLIGATION CEDER PASSAGE	16	13
REFUS DE PRIORITE PAR CONDUCTEUR D'UN VEHICULE TOURNANT A GAUCHE	14	13
CIRCULATION D'UN VEHICULE EN DEHORS DE LA CHAUSSEE	12	16
INOBSERVATION DE L'ARRÊT IMPOSÉ AU FEU ROUGE	12	3
REFUS DE PRIORITE PAR VEHICULE VENANT D'UNE VOIE NON OUVERTE A LA CIRCULATION PUBLIQUE OU D'UNE AIRE DE STATIONNEMENT	10	7

En tout, dans 40 accidents (20 en 2015), il y a eu un délit de fuite constaté (1T ; 1 BH ; 48 BL).

Dans 4 accidents (7 en 2015), une présence de drogue et/ou de médicament a été détectée sur au moins 1 des impliqués (1T ; 0 BH ; 5 BL).

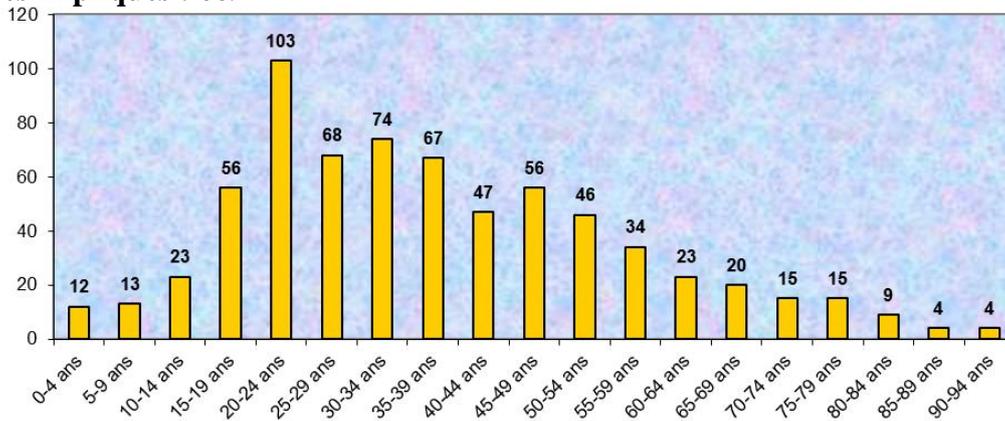
Dans 17 accidents (23 en 2015), au moins 1 usager était sous l'emprise de l'alcool (0T ; 1 BH ; 17 BL).

## Répartition des présumés responsables selon leur sexe et leur âge (en nombre)

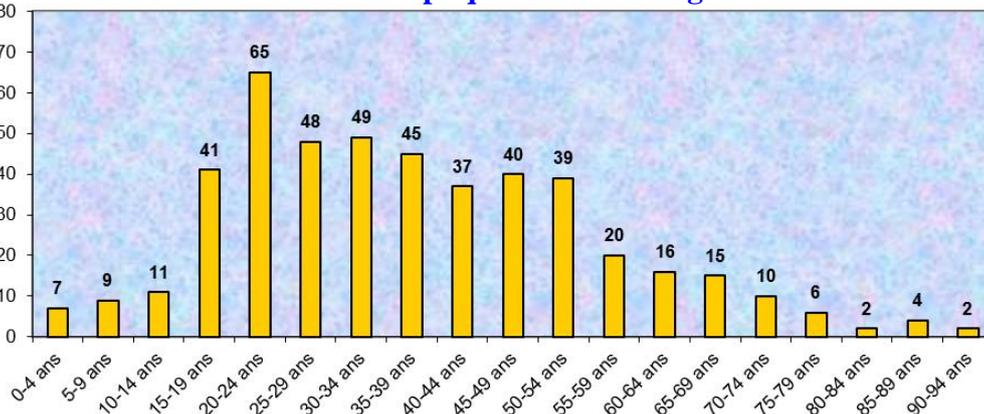


## Répartition des usagers impliqués (blessés, tués, indemnes) selon leur âge

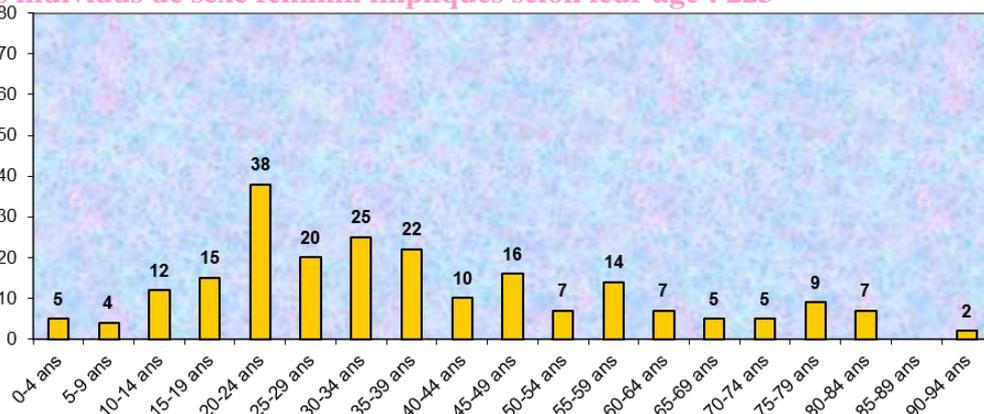
Total des impliqués : 689



Total des individus de sexe masculin impliqués selon leur âge : 466

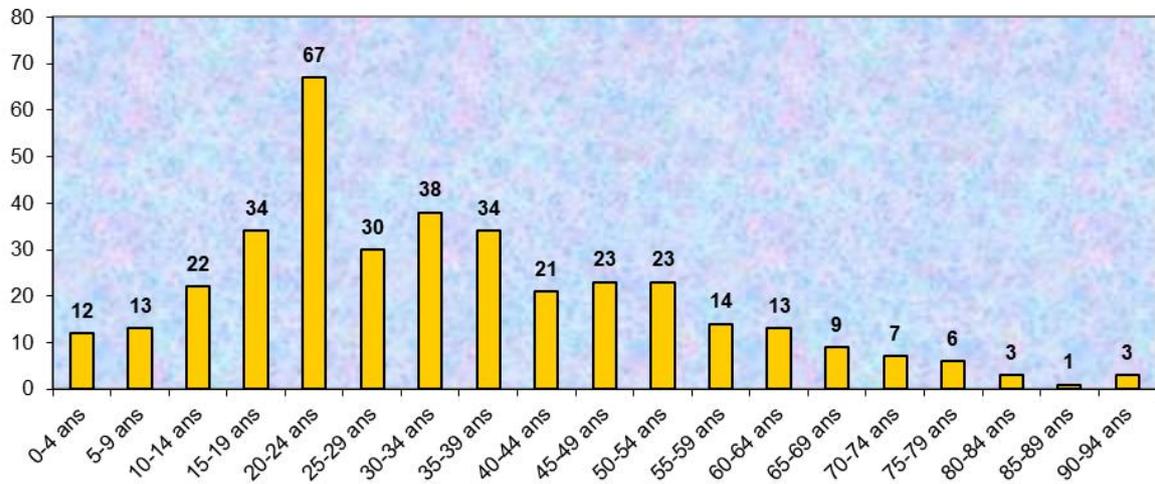


Total des individus de sexe féminin impliqués selon leur âge : 223

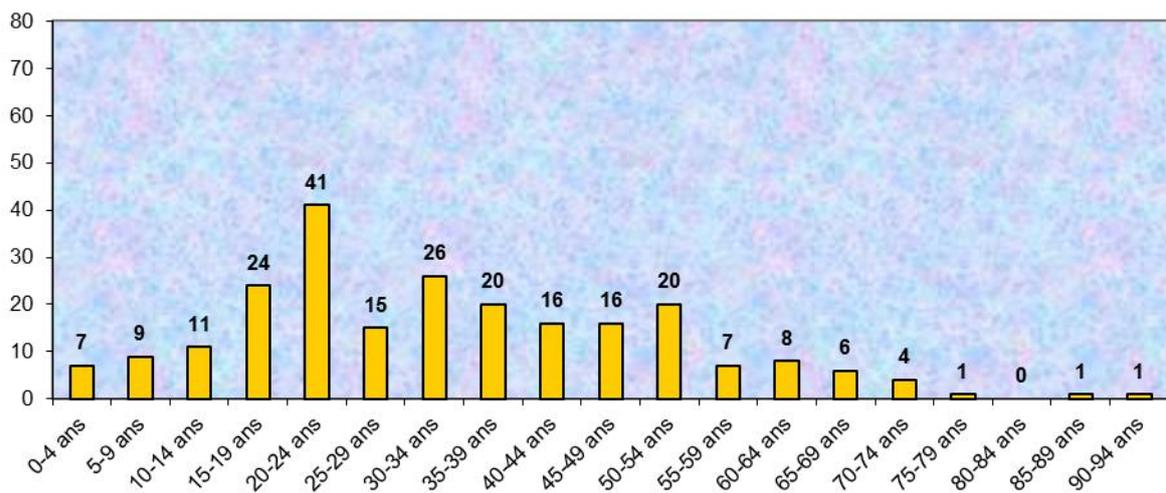


## Répartition des victimes Blessées selon leur âge

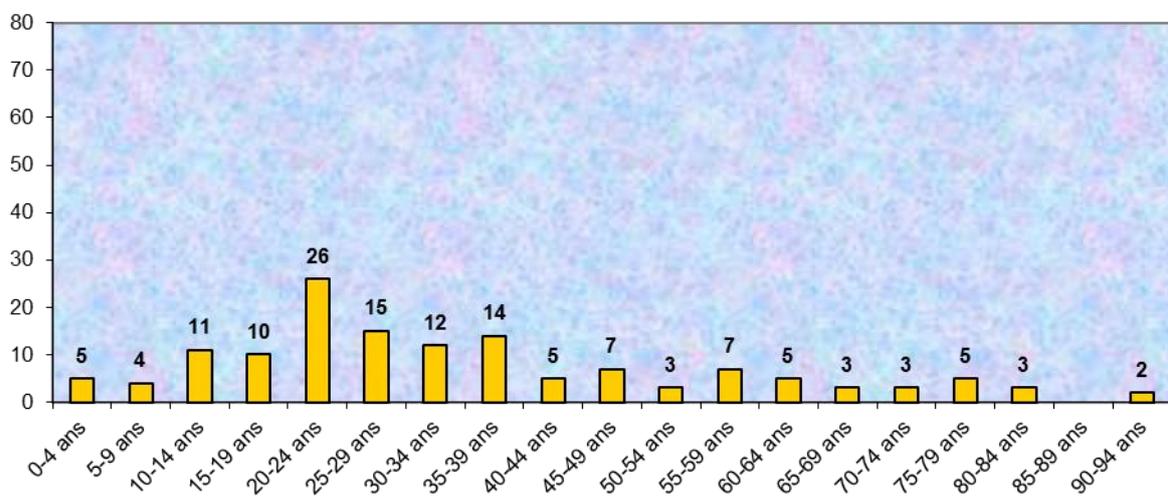
**Total des victimes Blessées : 373**



**Total des individus de sexe masculin blessés selon leur âge : 233**

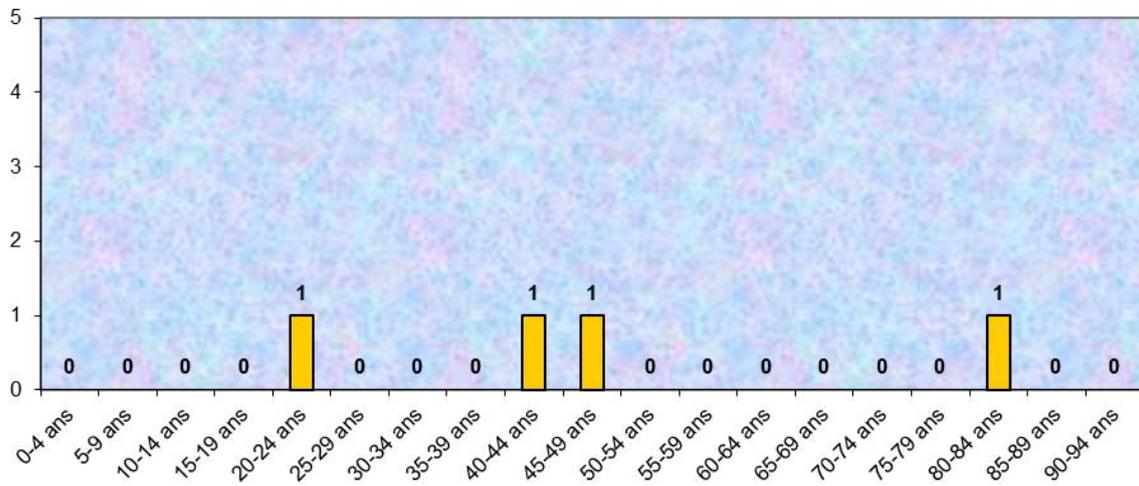


**Total des individus de sexe féminin Blessés selon leur âge : 140**

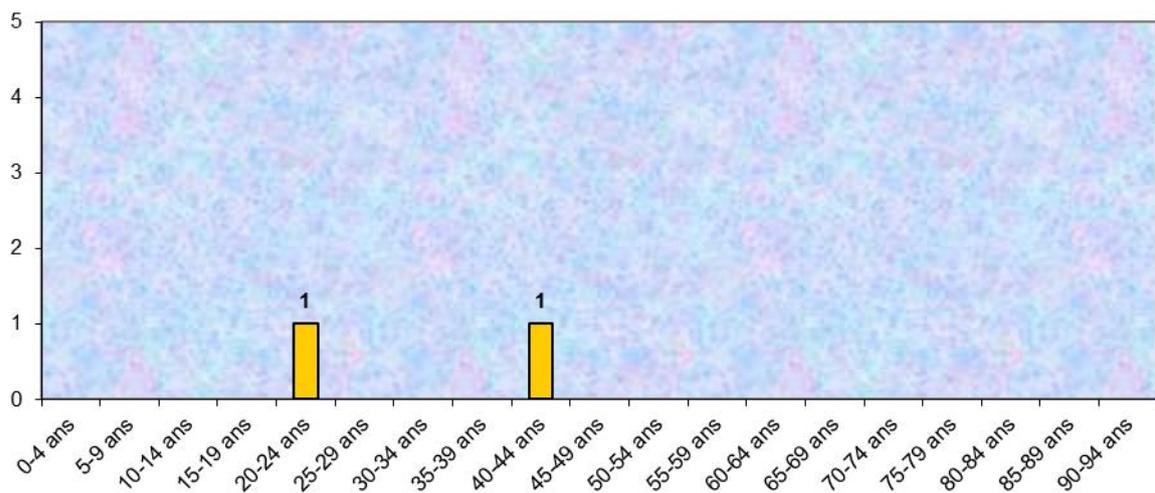


## Répartition des victimes Tuées selon leur âge

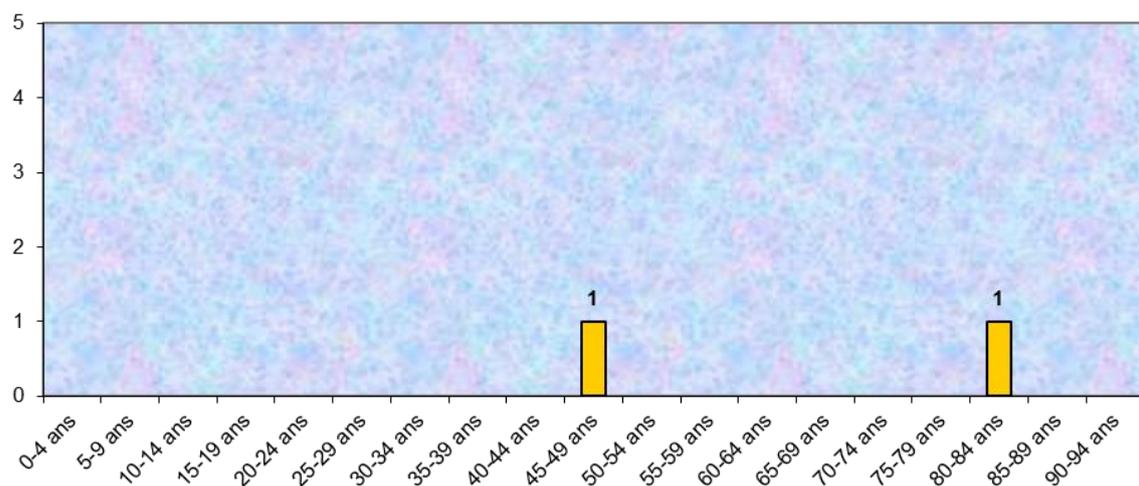
**Total des victimes Tuées : 4**



**Total des individus de sexe masculin Tués selon leur âge : 2**

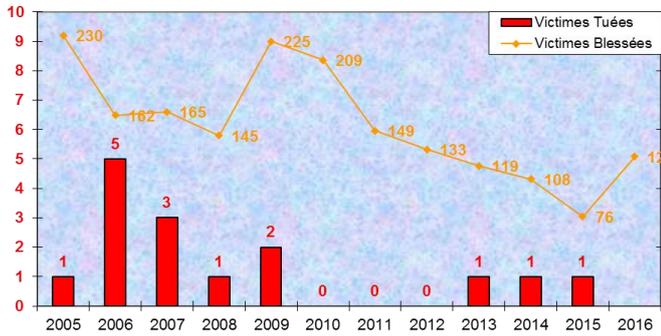


**Total des individus de sexe féminin Tués selon leur âge : 2**

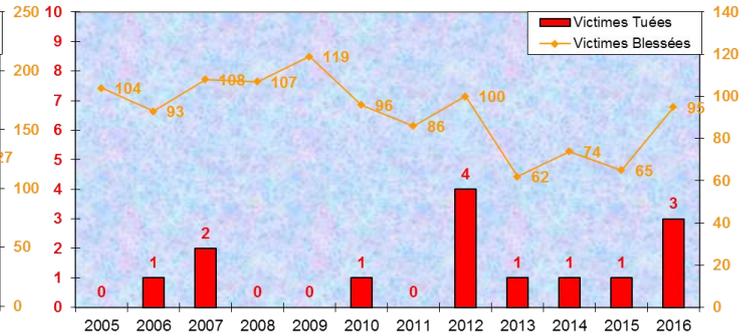


# Evolution du nombre de victimes selon le mode de déplacement

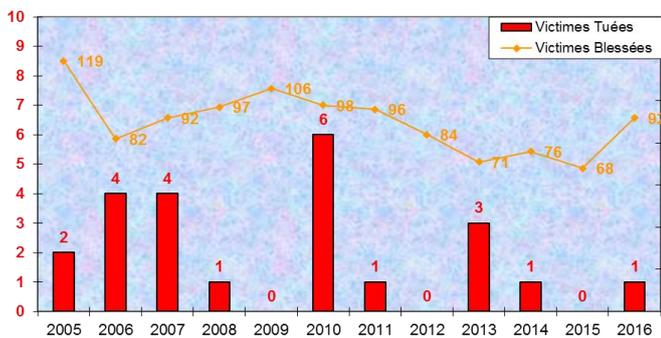
## Evolution des victimes usagers VL



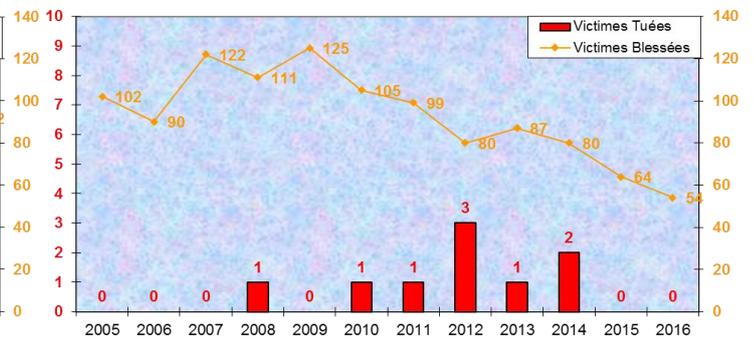
## Evolution des victimes usagers Cyclistes



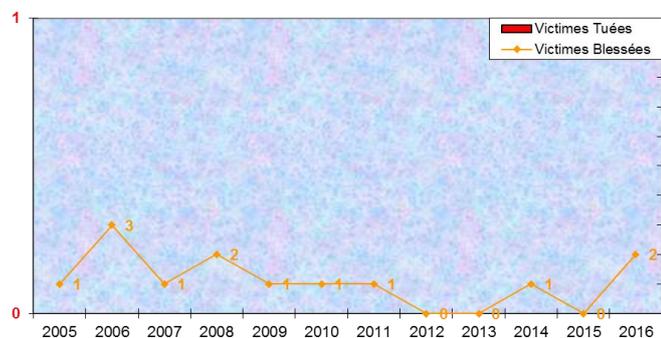
## Evolution des victimes usagers Piétons



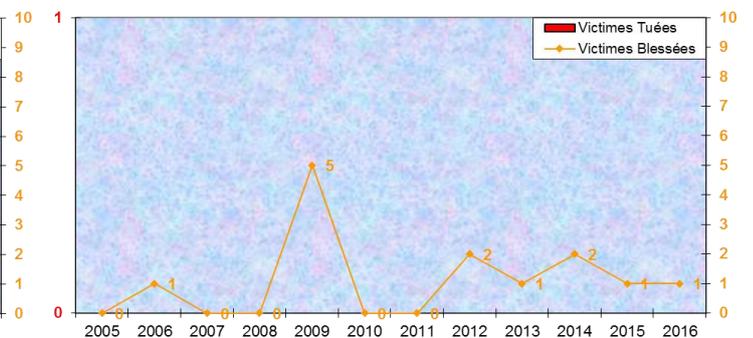
## Evolution des victimes usagers 2 Roues Motorisés



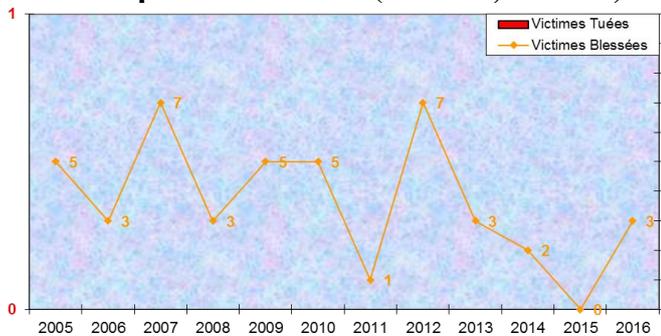
## Evolution des victimes usagers Poids Lourds



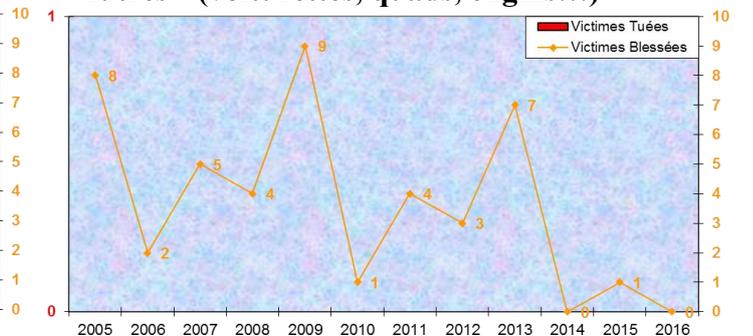
## Evolution des victimes usagers Tramway



## Evolution des victimes usagers de Transport en commun (autobus, autocar)

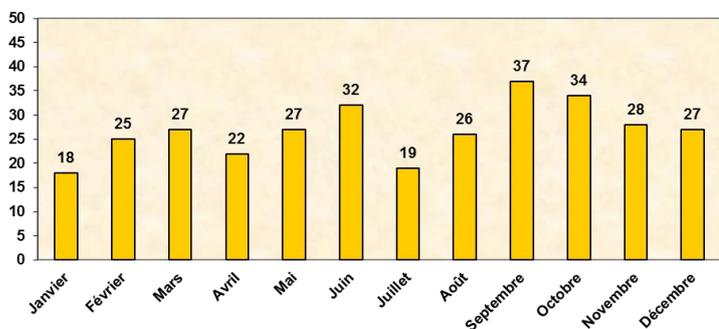


## Evolution des victimes usagers de véhicules type "Autres" (voiturettes, quads, engins...)



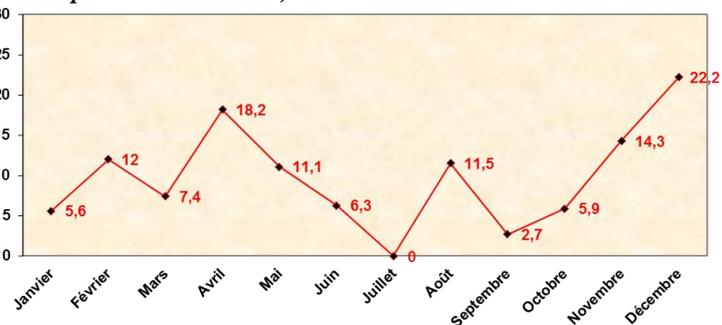
## Répartition des accidents dans le temps

### Répartition des accidents selon le mois

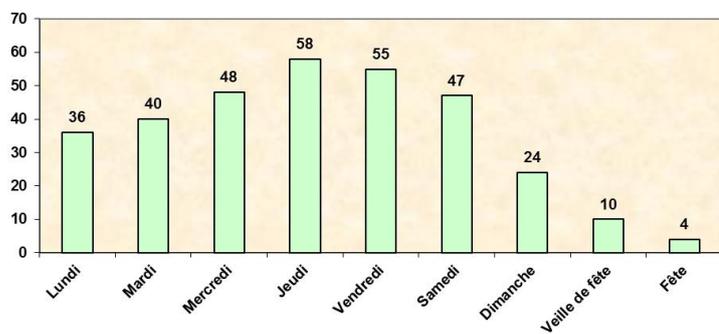


### Indice de Gravité selon le mois

(nbre d'accidents avec victime tuée ou Blessée gravement pour 100 accidents)

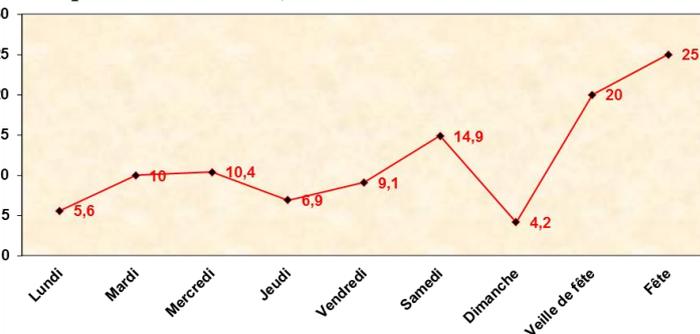


### Répartition des accidents selon le jour



### Indice de Gravité selon le jour

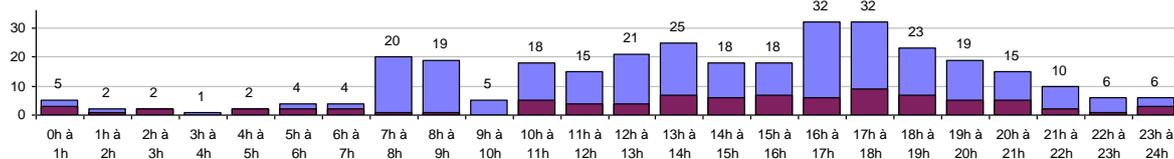
(nbre d'accidents avec victime tuée ou Blessée gravement pour 100 accidents)



### Répartition des accidents selon l'horaire

- Selon l'heure

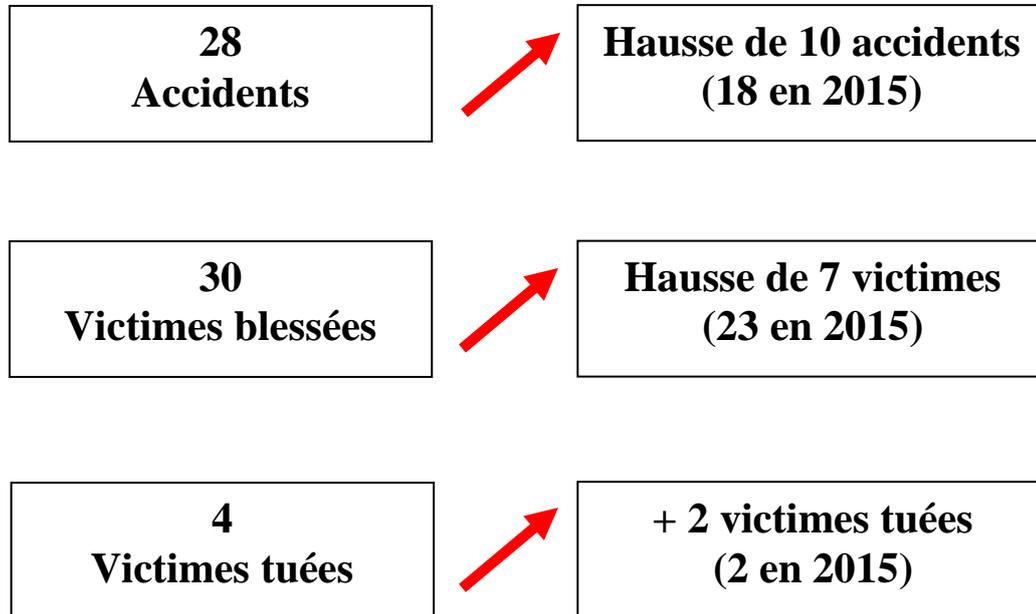
■ total ■ dont week-end, v et fêtes



## **Bilan des accidents dans la zone Gendarmerie de l'Eurométropole de Strasbourg**



## Grandes tendances et évolutions sur l'année 2016 Zone Gendarmerie



### **Victimes tuées (4) :**

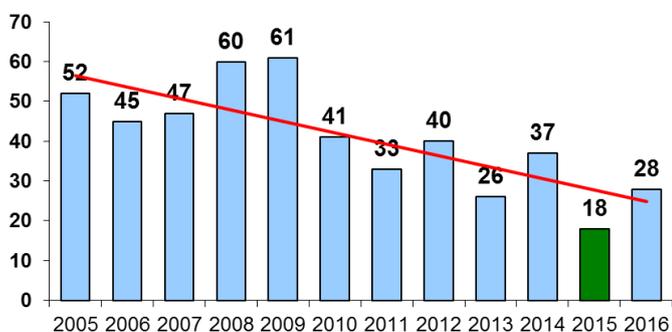
- 2 usagers VL (2 conducteurs) (2 en 2015)
- 1 usager 2 Roues Motorisés (0 en 2015)
- 1 cycliste (0 en 2015)

### **Victimes blessées (30) :**

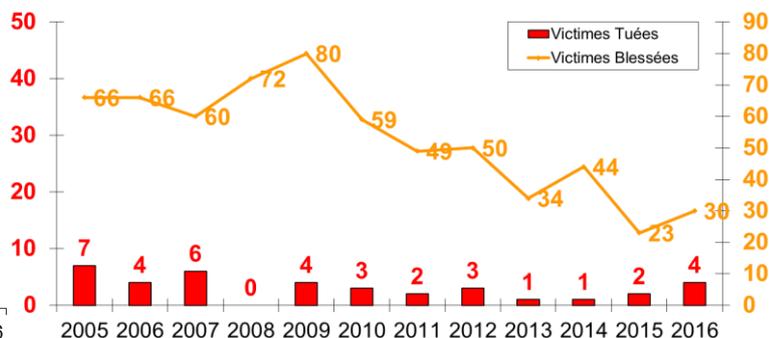
- Piétons : 4 (5 en 2015)
- Cyclistes : 4 (3 en 2015)
- Usagers 2 Roues Motorisés : 9 (5 en 2015)
- Automobilistes : 12 (9 en 2015)
- Conducteur Poids-Lourd : 0 (0 en 2015)
- Usagers transport en commun : 0 (0 en 2015)
- Usager tramway : pas de réseau Tram en zone Gendarmerie
- Autres usagers : 1 (1 en 2015)

## Bilan zone Gendarmerie

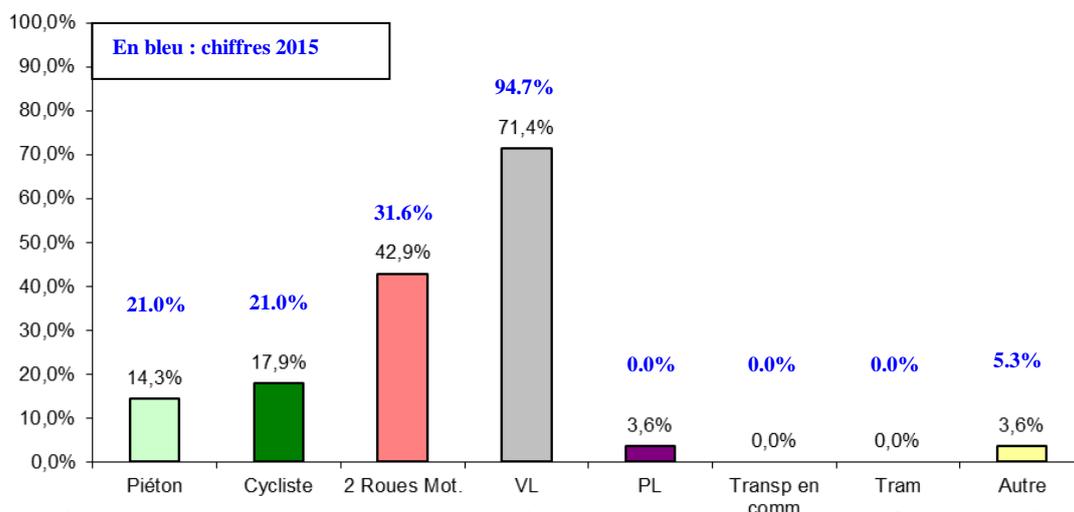
Evolution du nombre d'accidents corporels dans la zone Gendarmerie de l'Eurométropole



Evolution de la gravité dans la zone Gendarmerie de l'Eurométropole



## Taux d'implication (en %) des différents modes de déplacement



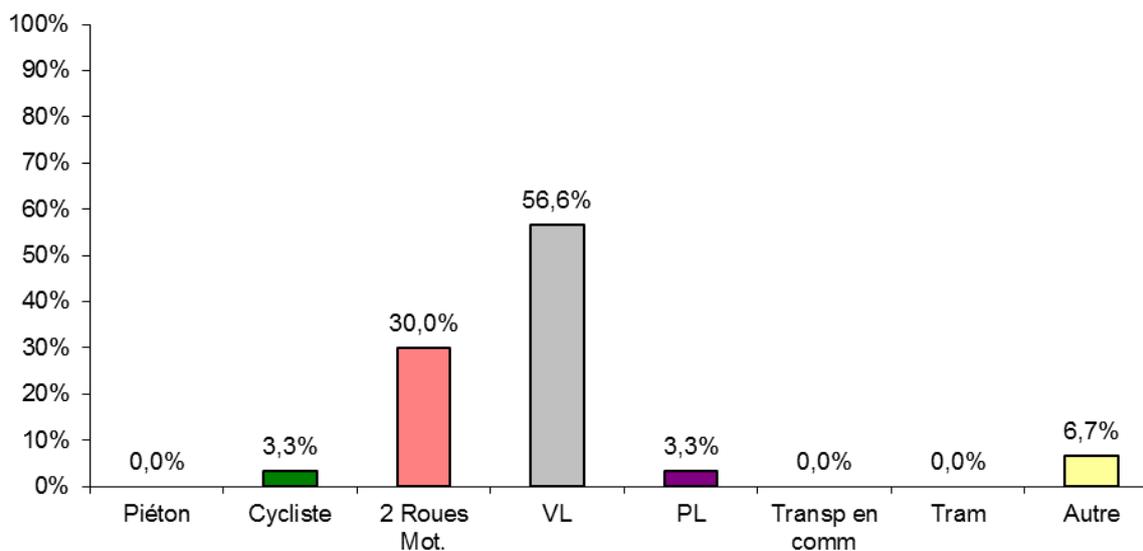
Comparativement aux données de la zone Police on observe dans la zone Gendarmerie de l'Eurométropole un pourcentage plus faible d'accidents impliquant :

- au moins 1 piéton (14,3% contre 27,3%)
- au moins 1 cycliste (17,9% contre 29,5%)
- au moins 1 VL (71,4% contre 84,5%)

Le pourcentage d'implication est quant à lui plus élevé en zone Gendarmerie concernant les catégories suivantes :

- au moins 1 véhicule "2 Roues Motorisés" (42,9% contre 21%)
- au moins 1 véhicule de type "Autre" (3,6% contre 0,7%)
- au moins 1 PL (3,6% contre 2,4%)

## Répartition des présumés responsables selon leur mode de déplacement *(en %)*



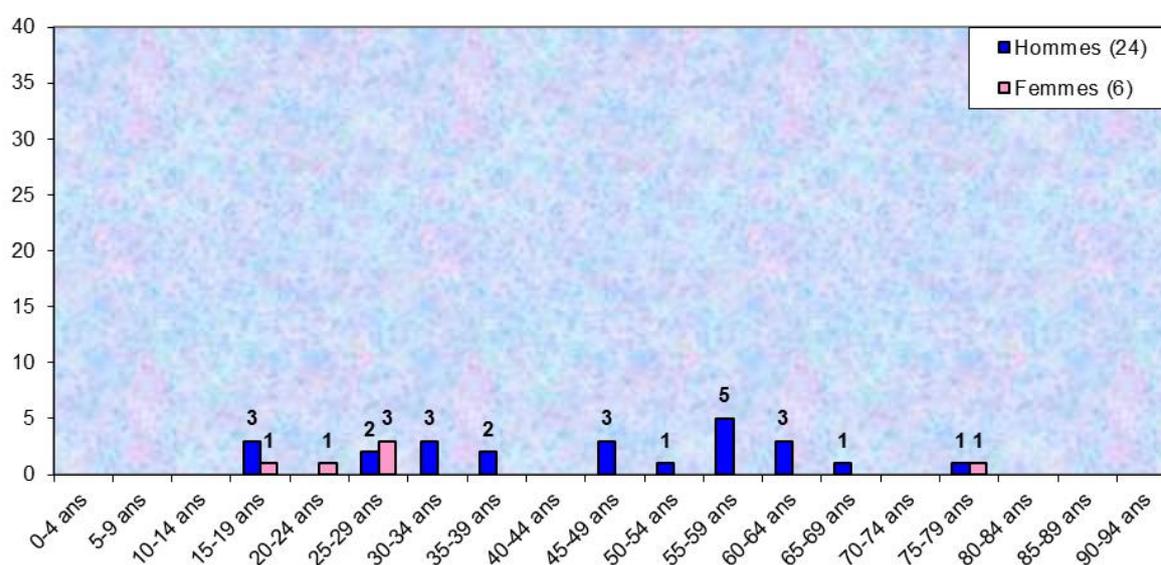
## Infractions des principaux responsables les plus courantes (supérieures à 1)

CONDUITE D'UN VEHICULE A UNE VITESSE EXCESSIVE EN RAISON DES CIRC.	10
CONDUITE EN AYANT FAIT USAGE DE STUPEFIANTS	3

Dans 5 accidents une présence de drogue/médicament a été détectée sur au moins 1 des impliqués (5 victimes BH, 1 victime Tuée).

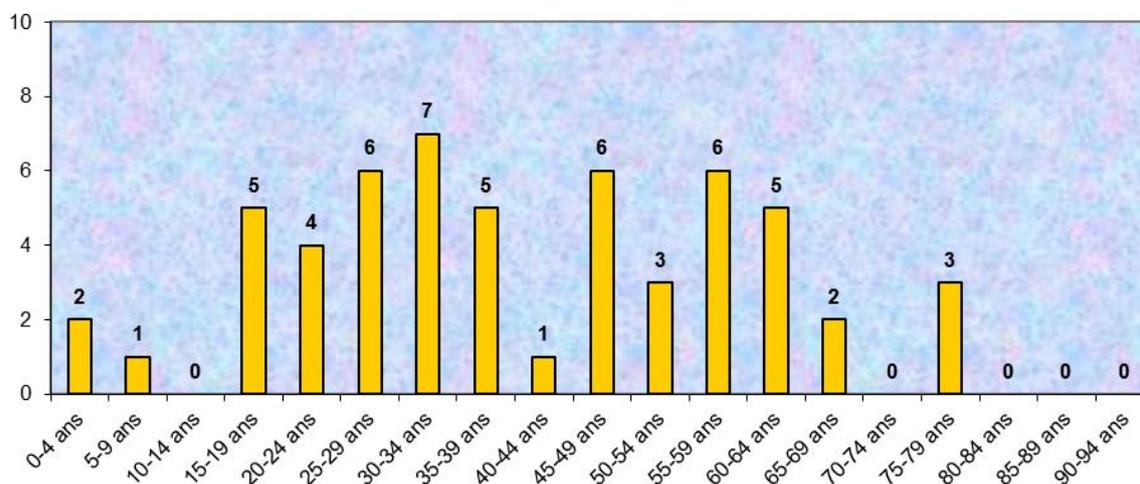
Dans 3 accidents, au moins 1 usager était sous l'emprise de l'alcool (5 victimes BH, 1 victime Tuée).

## Répartition des présumés responsables selon leur sexe et leur âge *(en nombre)*

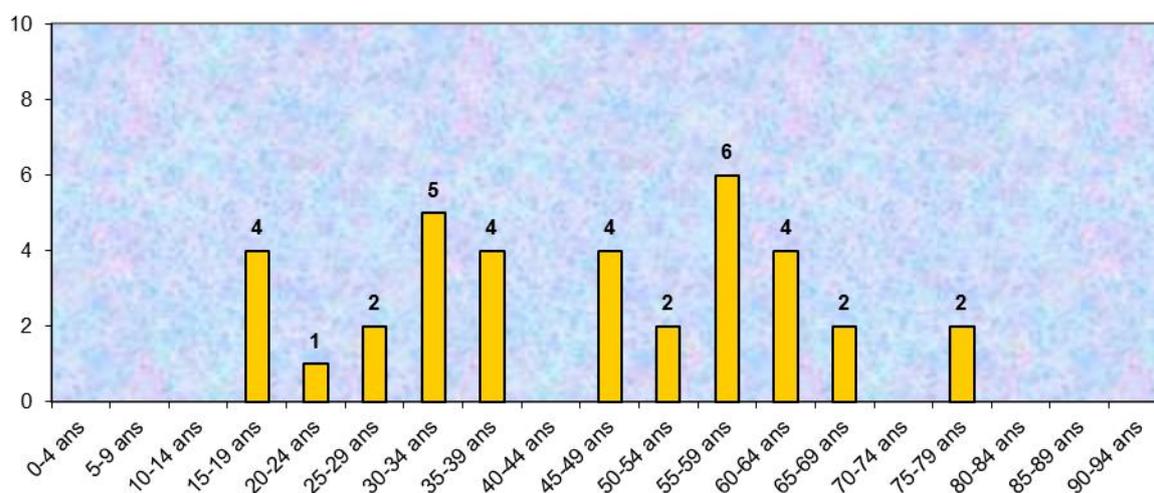


## Répartition des usagers impliqués (blessés, tués, indemnes) selon leur âge

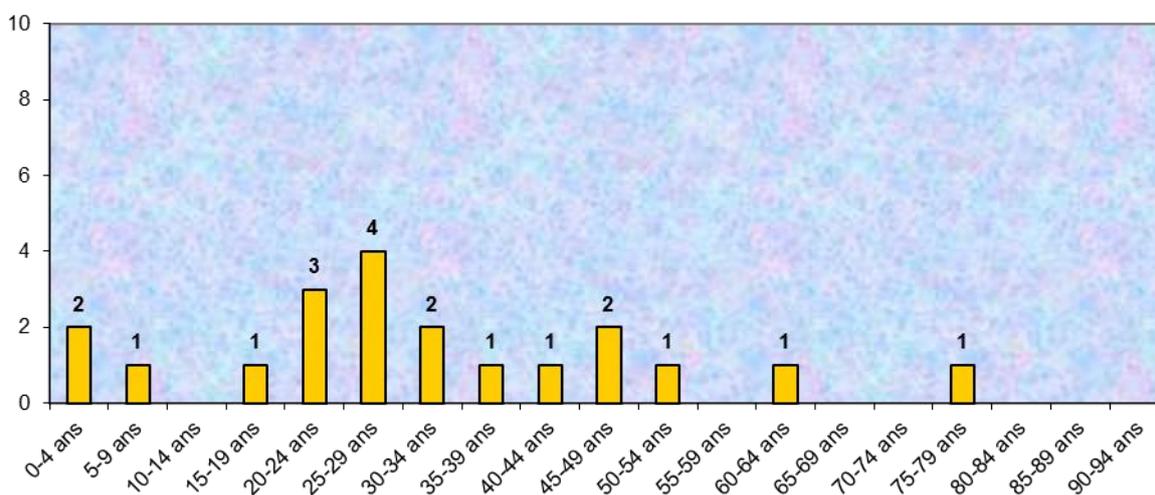
Total des impliqués : 56



Total des hommes impliqués selon leur âge : 36

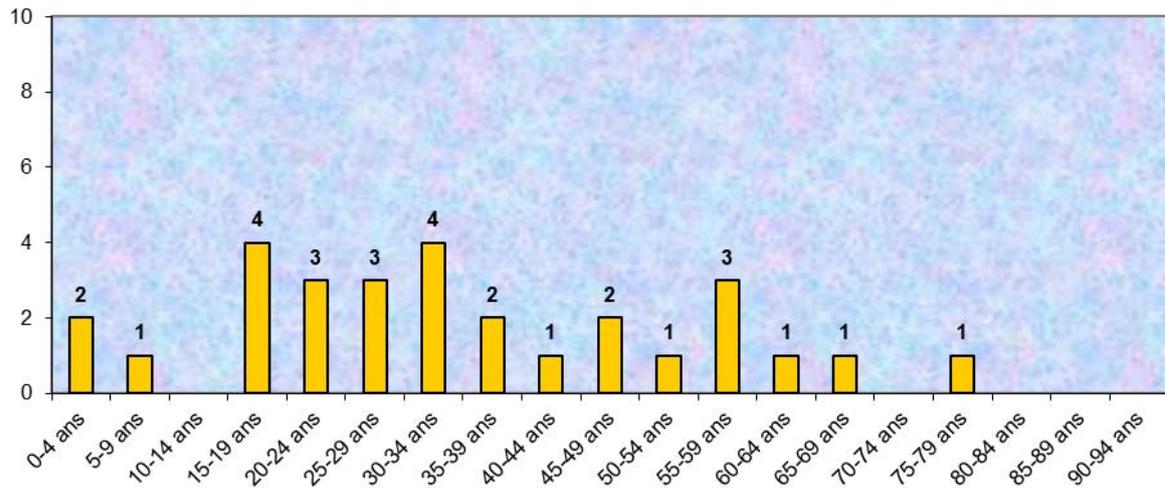


Total des femmes impliquées selon leur âge : 20

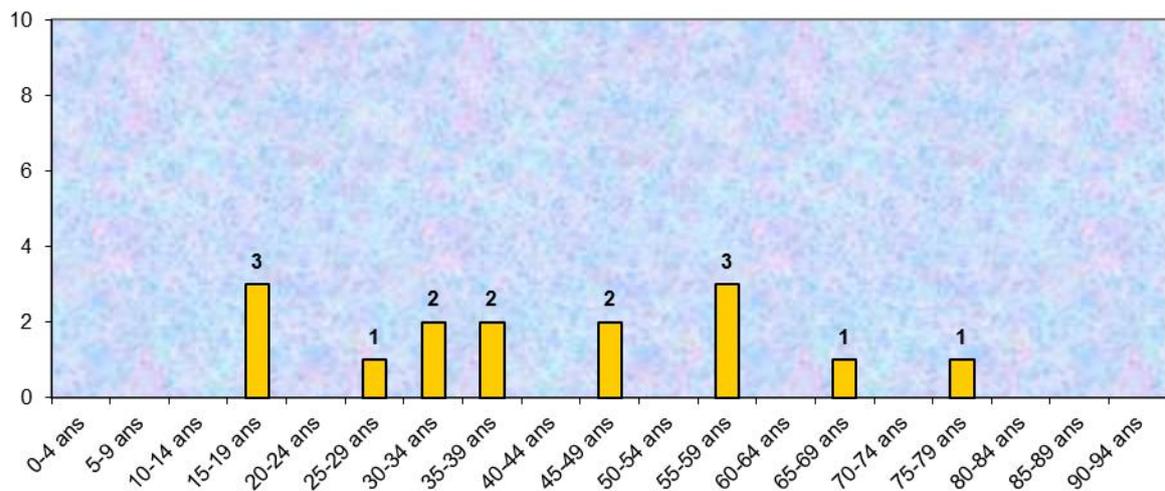


## Répartition des victimes Blessées selon leur âge

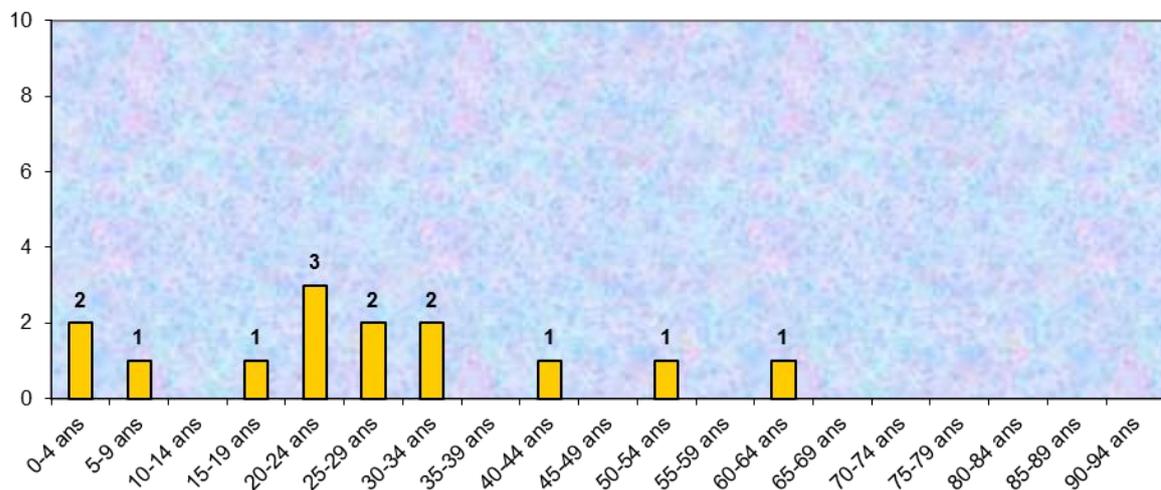
**Total des victimes Blessées : 29**



**Total des hommes blessés selon leur âge : 15**

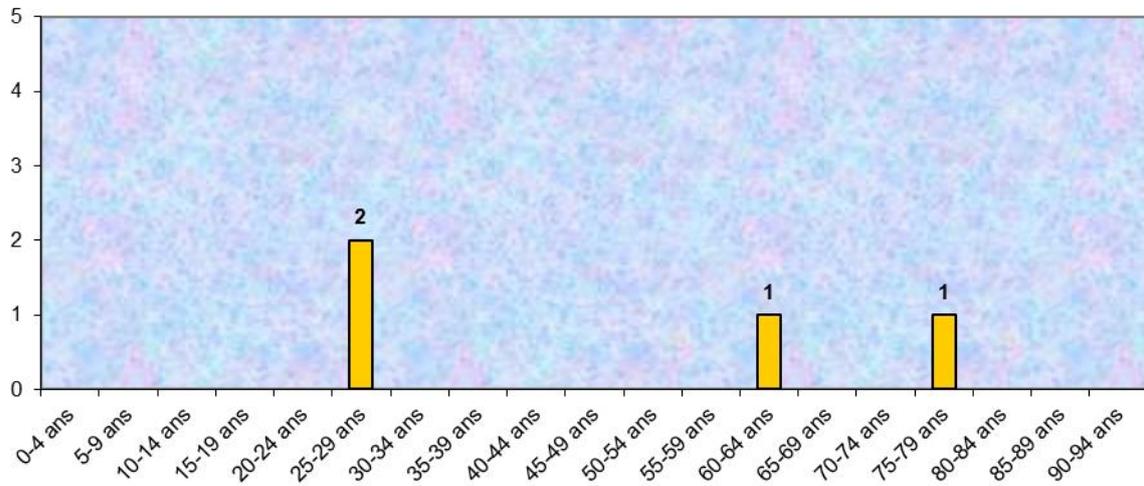


**Total des femmes Blessées selon leur âge : 14**

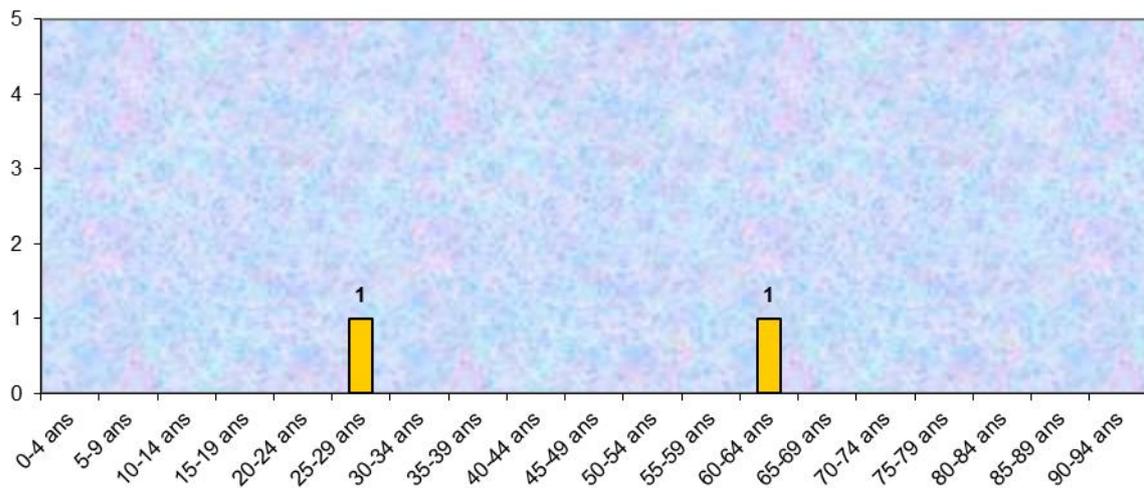


## Répartition des victimes Tuées selon leur âge

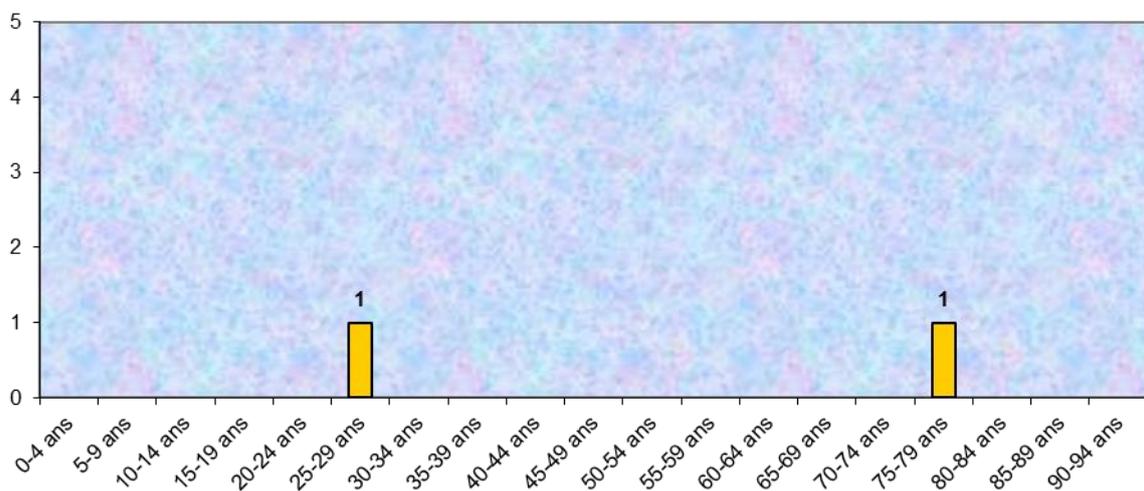
**Total des victimes Tuées : 4**



**Total des hommes Tués selon leur âge : 2**

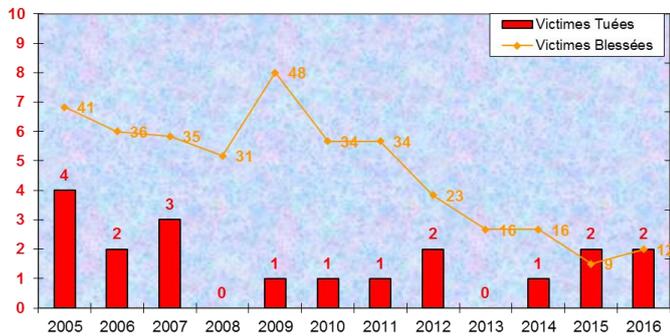


**Total des femmes Tuées selon leur âge : 2**

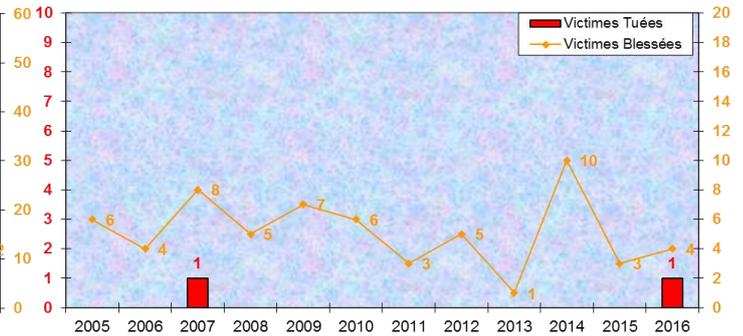


# Evolution du nombre de victimes selon le mode de déplacement

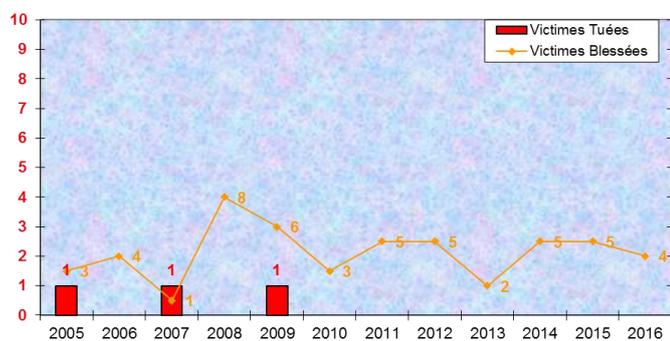
## Evolution des victimes usagers VL



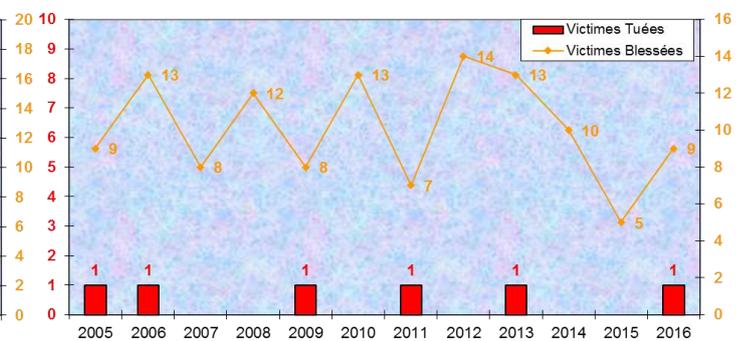
## Evolution des victimes usagers Cyclistes



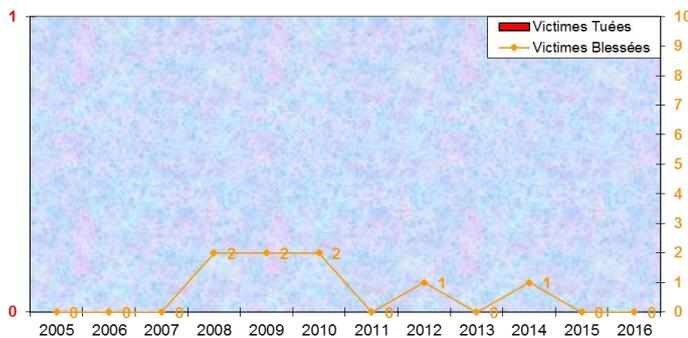
## Evolution des victimes usagers Piétons



## Evolution des victimes usagers 2 Roues Motorisés



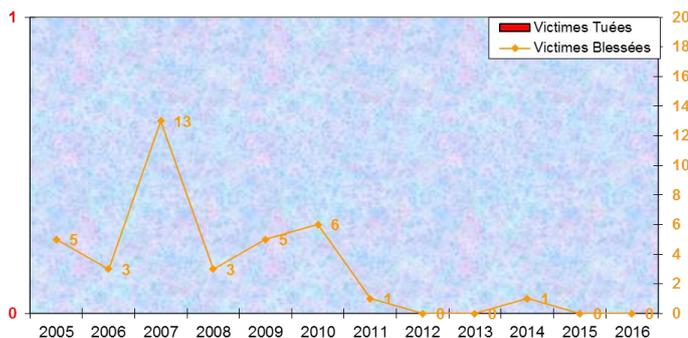
## Evolution des victimes usagers Poids-Lourd



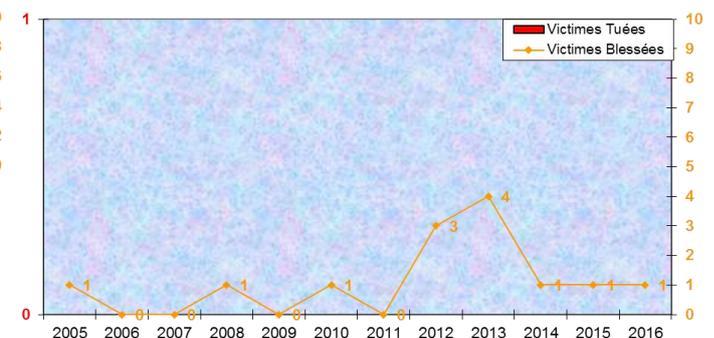
## Evolution des victimes usagers de Tramway

Pas de réseau tramway en secteur Gendarmerie

## Evolution des victimes usagers de Transport en commun (autobus, autocar)

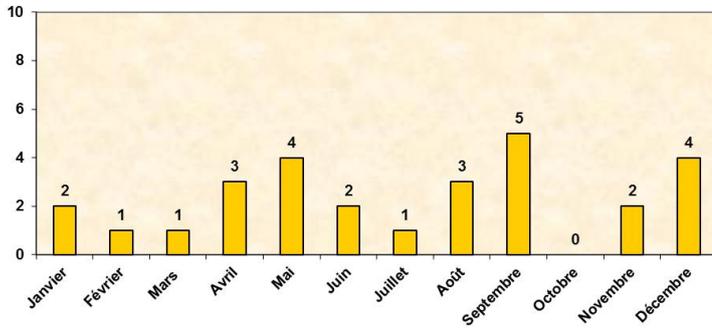


## Evolution des victimes usagers de véhicules type "Autres" (voiturettes, quads, engins...)

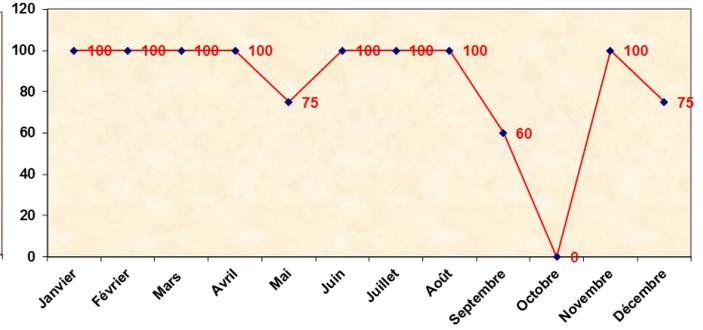


# Répartition des accidents dans le temps

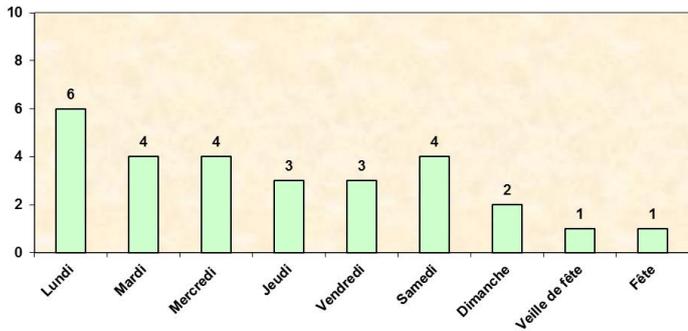
## Répartition des accidents selon le mois



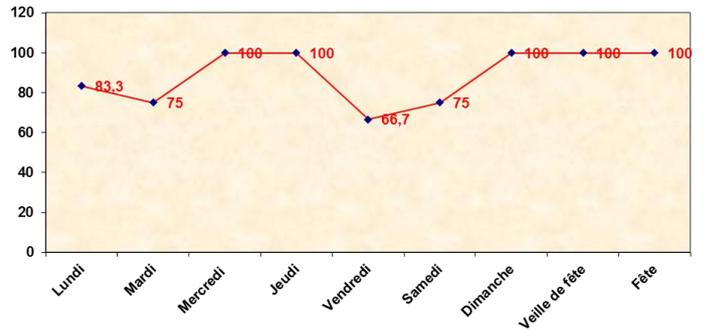
## Indice de Gravité selon le jour (nbre d'accidents avec victime tuée ou Blessée gravement pour 100 accidents)



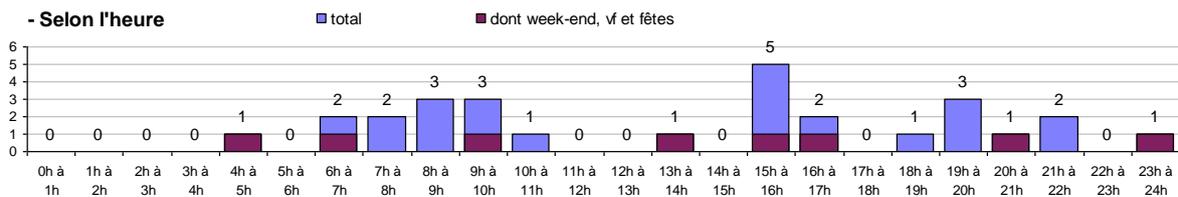
## Répartition des accidents selon le jour



## Indice de Gravité selon le jour (nbre d'accidents avec victime tuée ou Blessée gravement pour 100 accidents)



## Répartition des accidents selon l'horaire



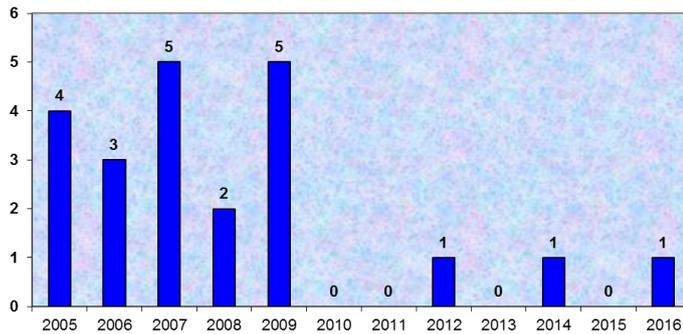
# Détail des accidents par commune

Evolution du nombre d'accidents dans les communes situées dans la zone Gendarmerie (hors réseau autoroutier)

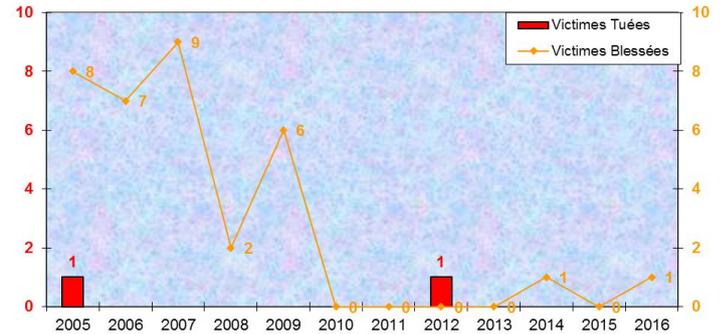
## Blaesheim



Evolution du nombre d'accidents corporels



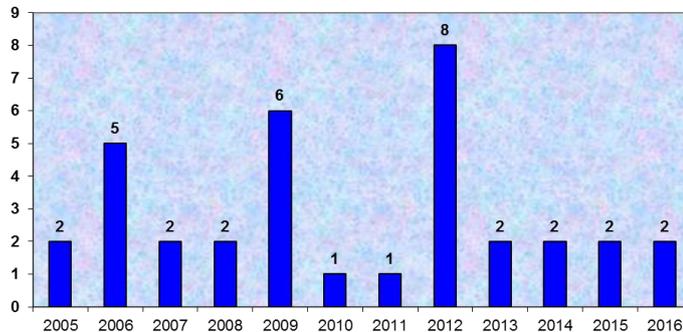
Evolution de la gravité



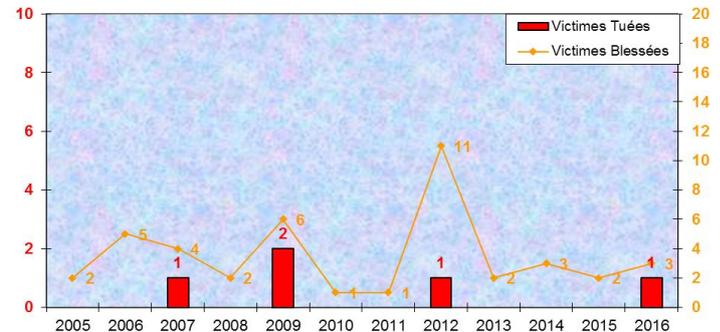
## Eckbolsheim



Evolution du nombre d'accidents corporels



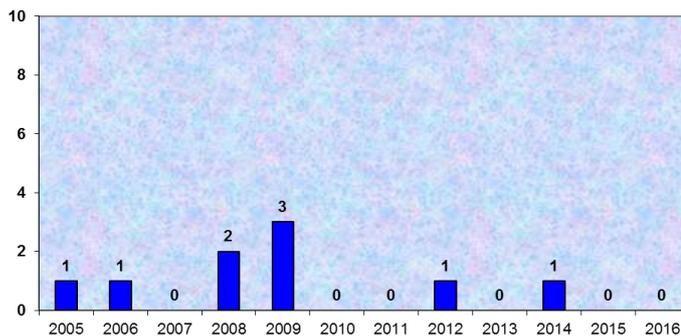
Evolution de la gravité



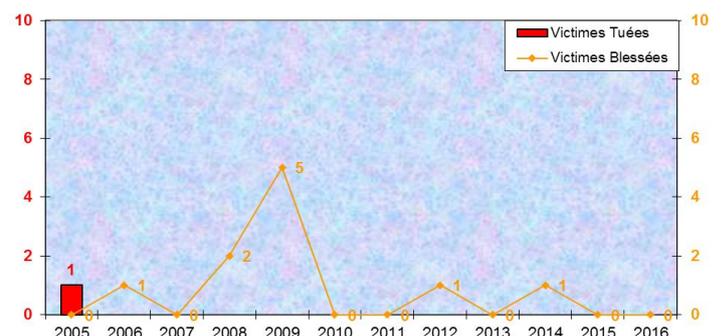
## Eckwersheim



Evolution du nombre d'accidents corporels



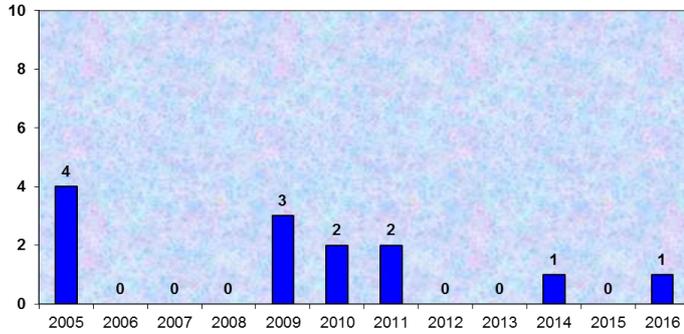
Evolution de la gravité



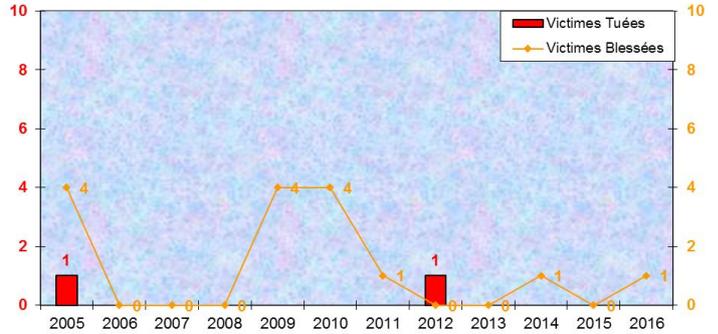
# Entzheim



Evolution du nombre d'accidents corporels



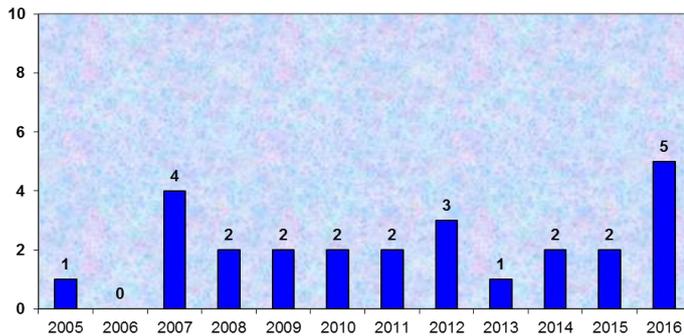
Evolution de la gravité



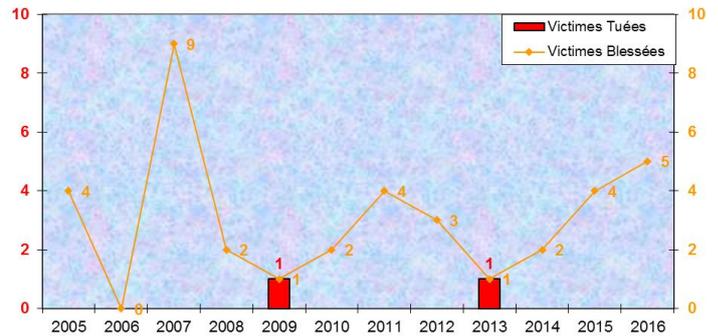
# Eschau



Evolution du nombre d'accidents corporels



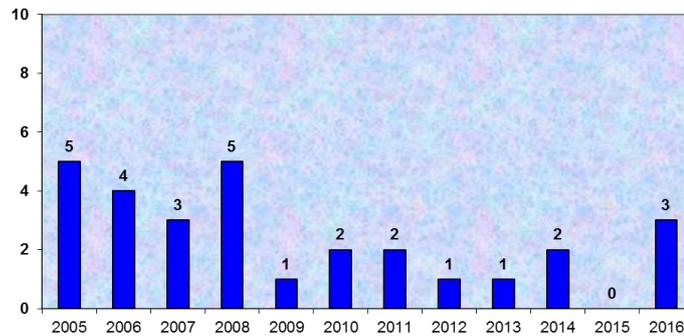
Evolution de la gravité



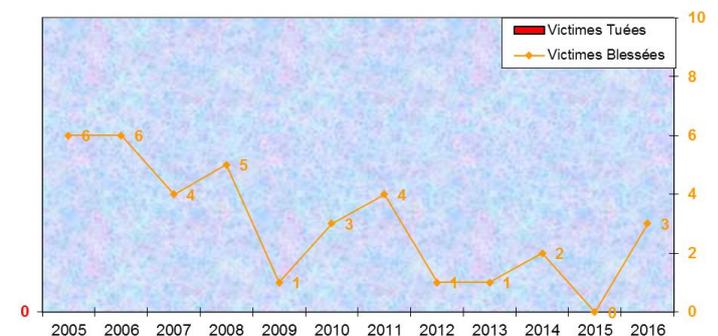
# Fegersheim



Evolution du nombre d'accidents corporels



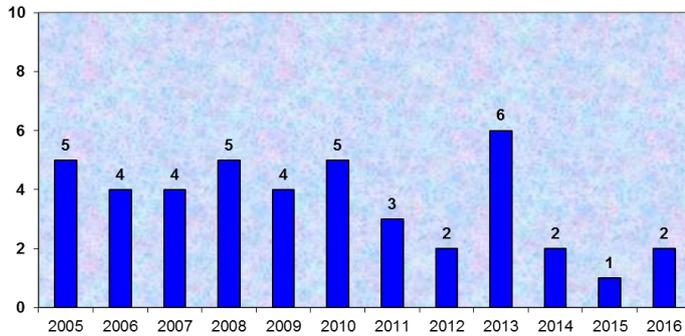
Evolution de la gravité



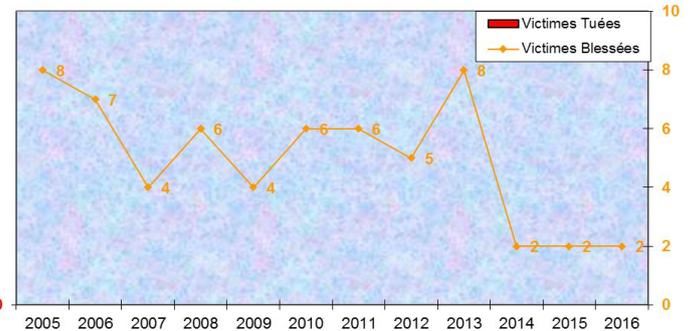
# Geispolsheim



Evolution du nombre d'accidents corporels



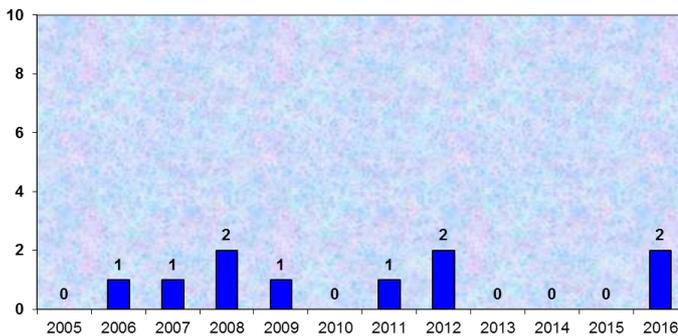
Evolution de la gravité



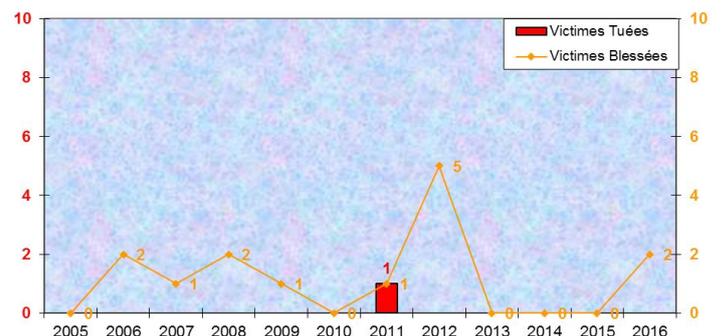
# Holtzheim



Evolution du nombre d'accidents corporels



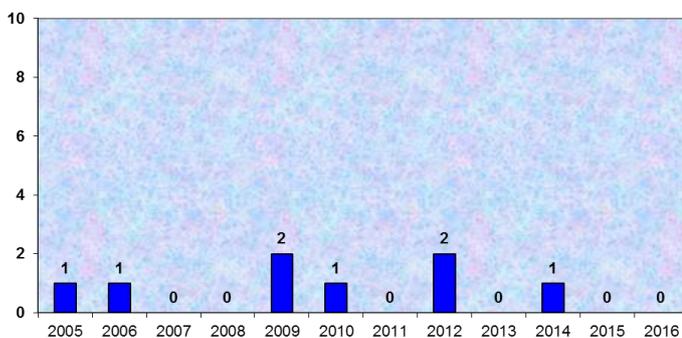
Evolution de la gravité



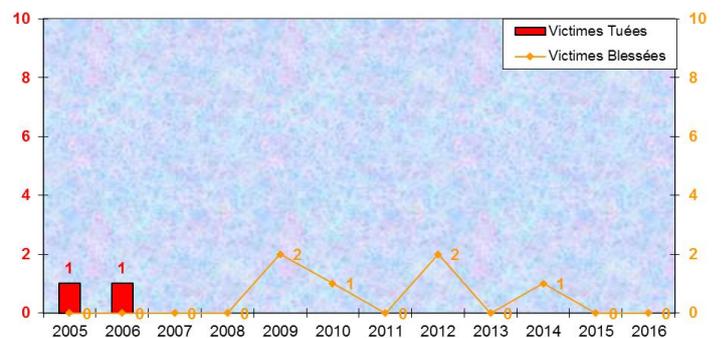
# Lampertheim



Evolution du nombre d'accidents corporels



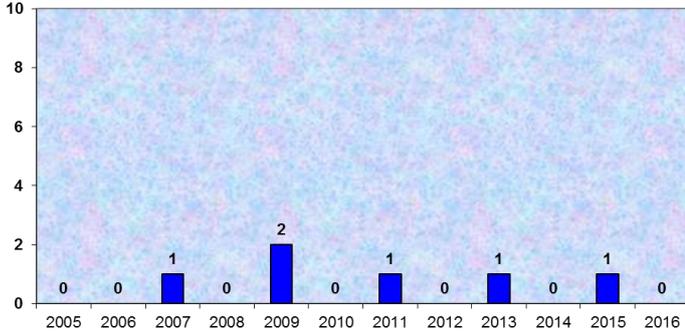
Evolution de la gravité



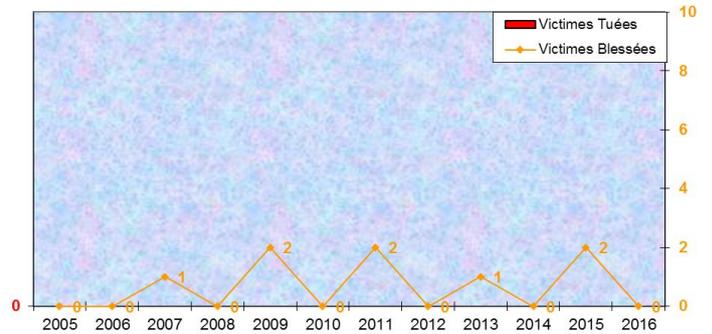
# Lipsheim



Evolution du nombre d'accidents corporels



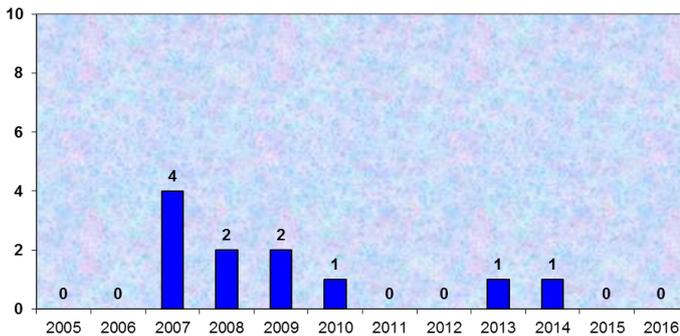
Evolution de la gravité



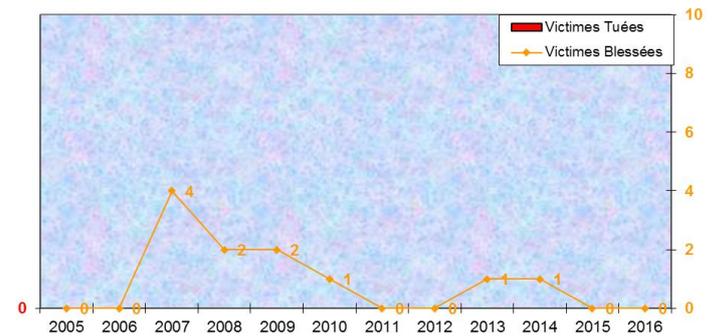
# Mittelhausbergen



Evolution du nombre d'accidents corporels



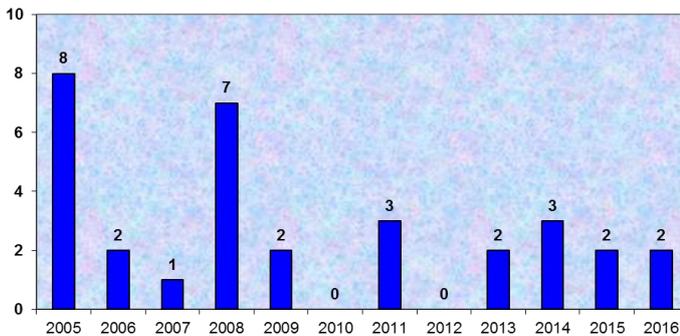
Evolution de la gravité



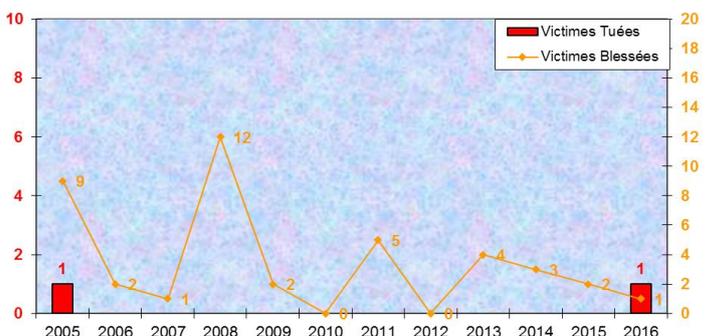
# Mundolsheim



Evolution du nombre d'accidents corporels



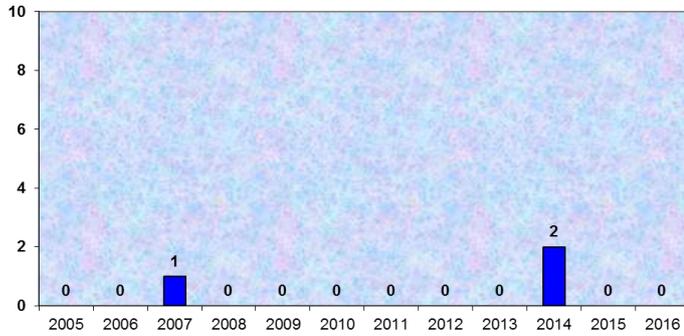
Evolution de la gravité



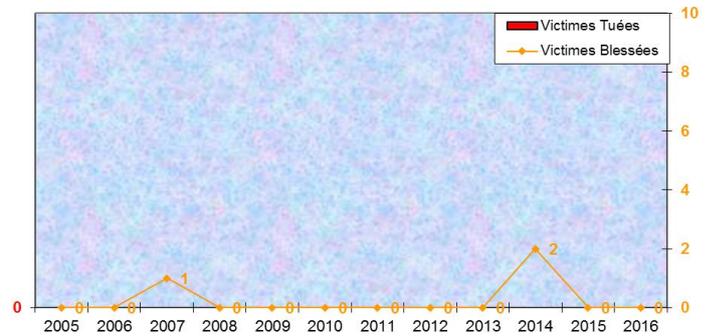
## Niederhausbergen



Evolution du nombre d'accidents corporels



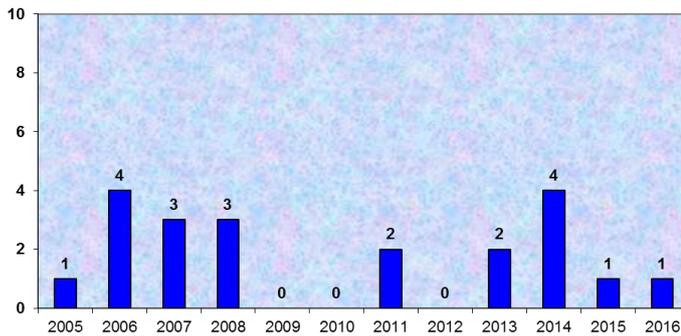
Evolution de la gravité



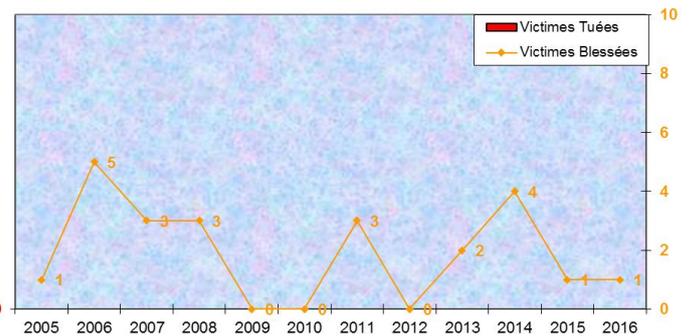
## Oberhausbergen



Evolution du nombre d'accidents corporels



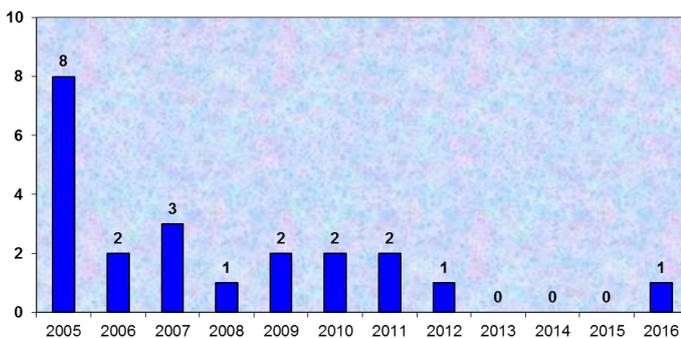
Evolution de la gravité



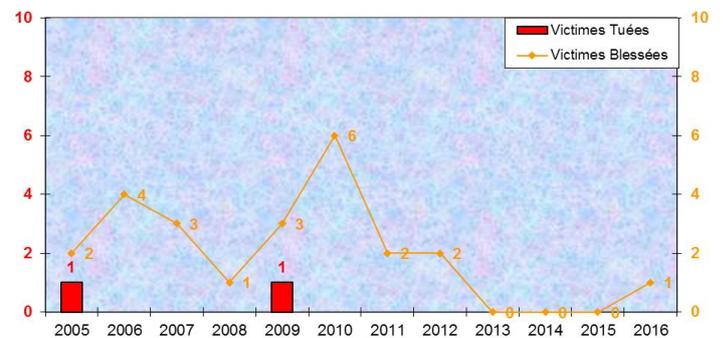
## Oberschaeffolsheim



Evolution du nombre d'accidents corporels



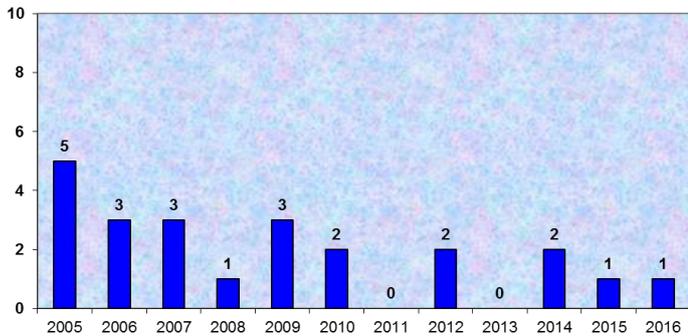
Evolution de la gravité



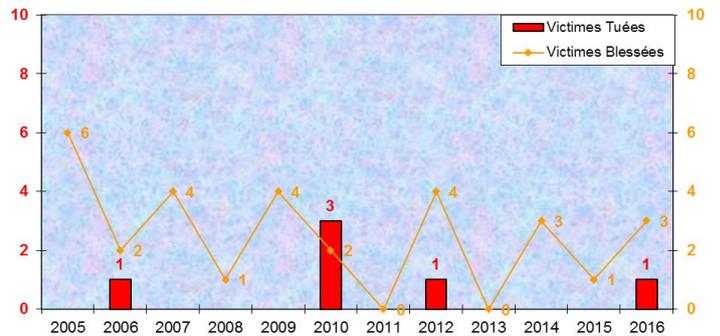
# Plobsheim



Evolution du nombre d'accidents corporels



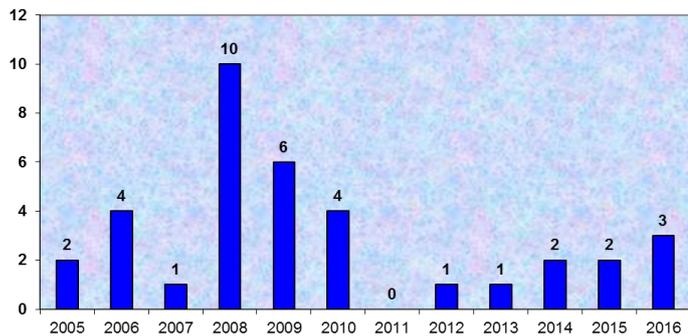
Evolution de la gravité



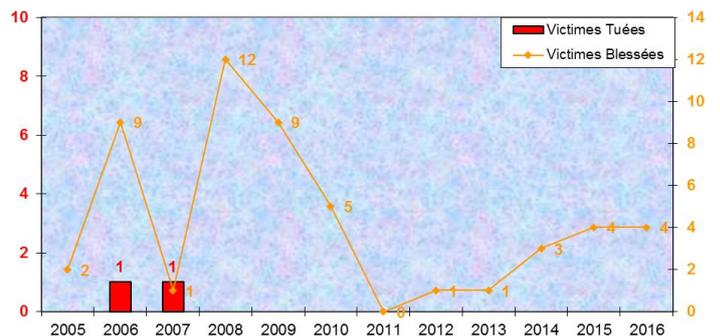
# Reichstett



Evolution du nombre d'accidents corporels



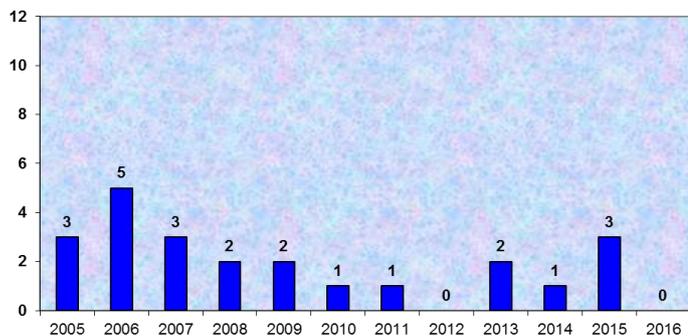
Evolution de la gravité



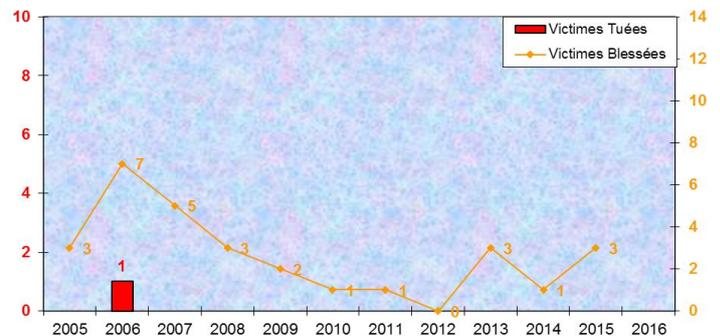
# Souffelweyersheim



Evolution du nombre d'accidents corporels



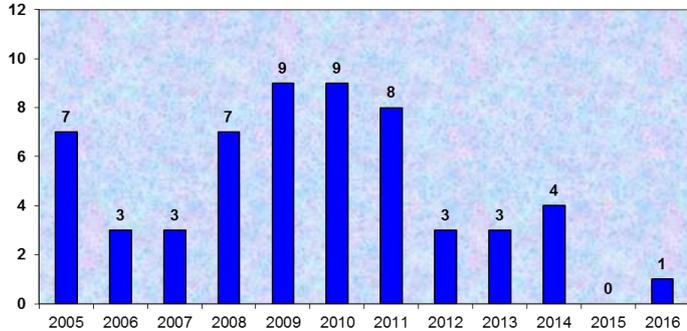
Evolution de la gravité



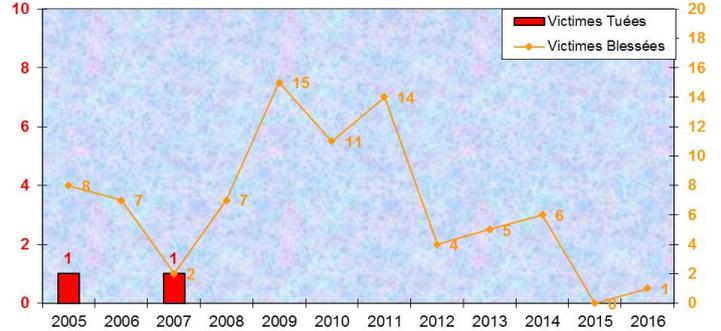
# Vendenheim



Evolution du nombre d'accidents corporels



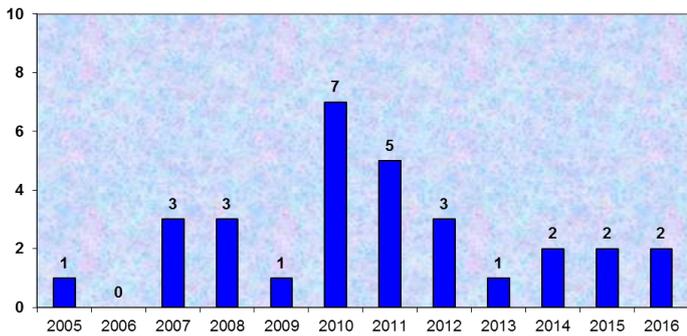
Evolution de la gravité



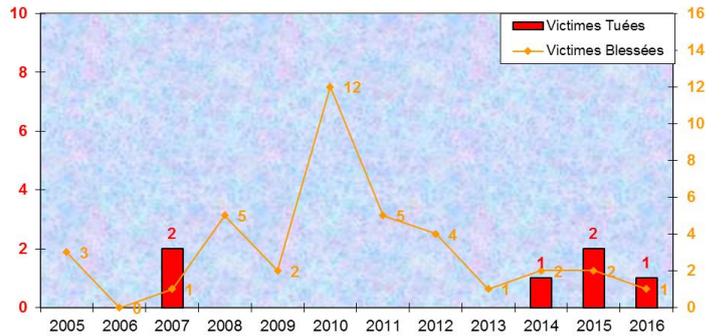
# La Wantzenau



Evolution du nombre d'accidents corporels



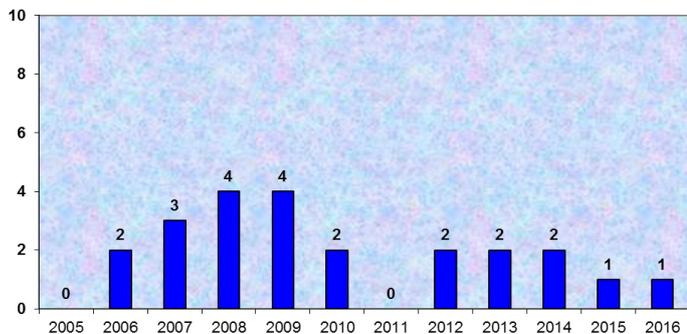
Evolution de la gravité



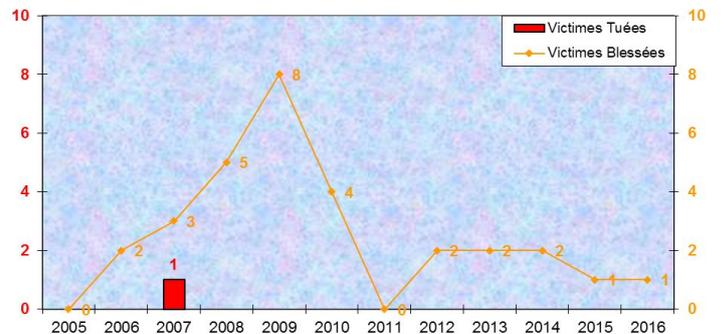
# Wolfisheim



Evolution du nombre d'accidents corporels



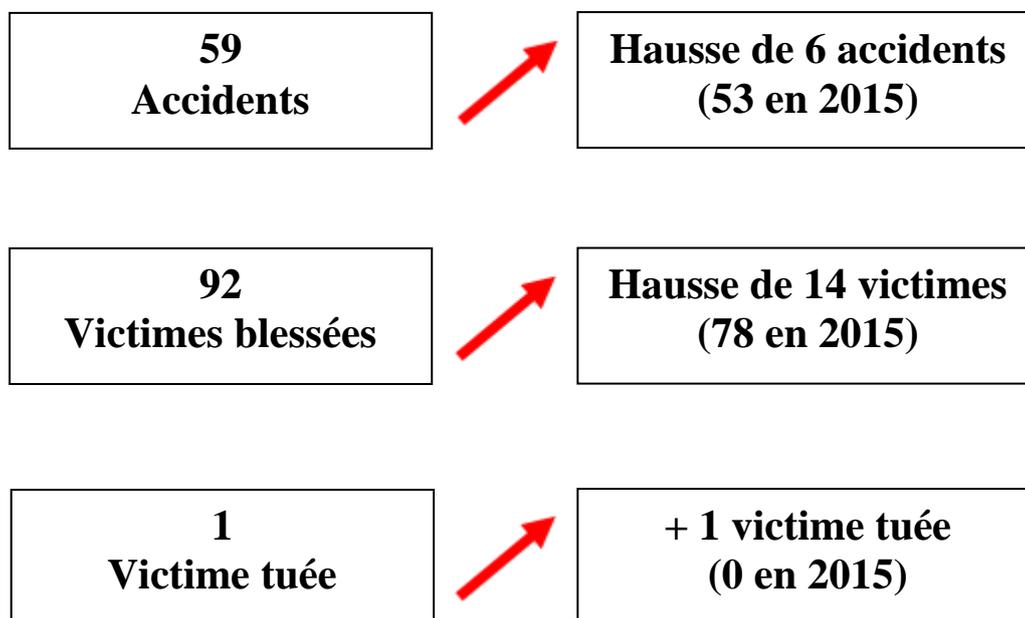
Evolution de la gravité



## **Bilan des accidents dans la zone CRS de l'Eurométropole**



## Grandes tendances et évolutions sur l'année 2016 Zone CRS



### Victimes tuées (1)

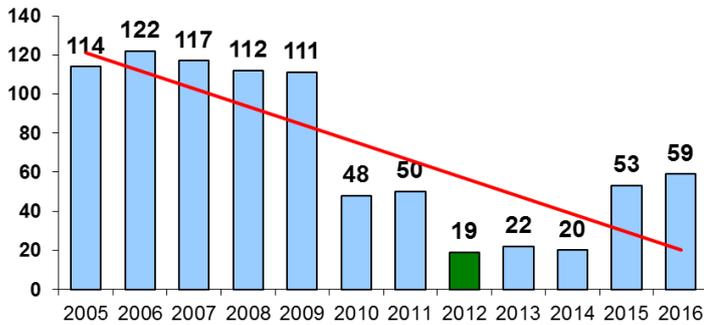
- 1 usager VL (1 conducteur) (0 en 2015)

### Victimes blessées (92) :

- Piétons : 0
- Cyclistes : 0
- Usagers 2 Roues Motorisés : 9
- Automobilistes : 82
- Conducteur Poids-Lourd : 1
- Usagers transport en commun : 0
- Autres usagers : 0

## Bilan zone CRS

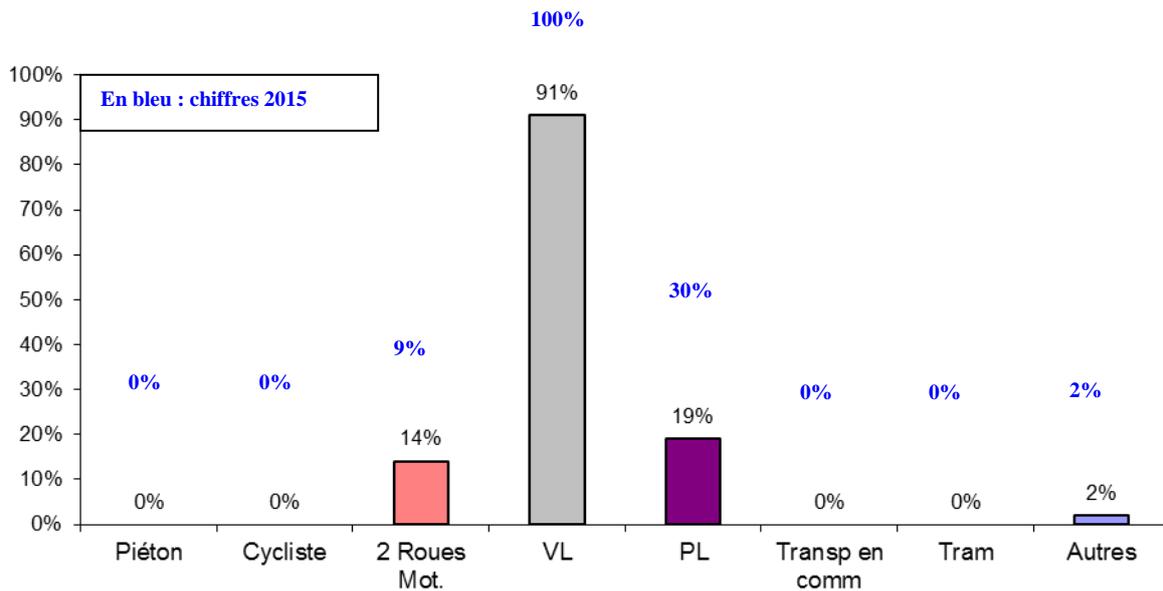
Evolution du nombre d'accidents corporels dans la zone CRS de l'EMS



Evolution de la gravité dans la zone CRS de l'EMS

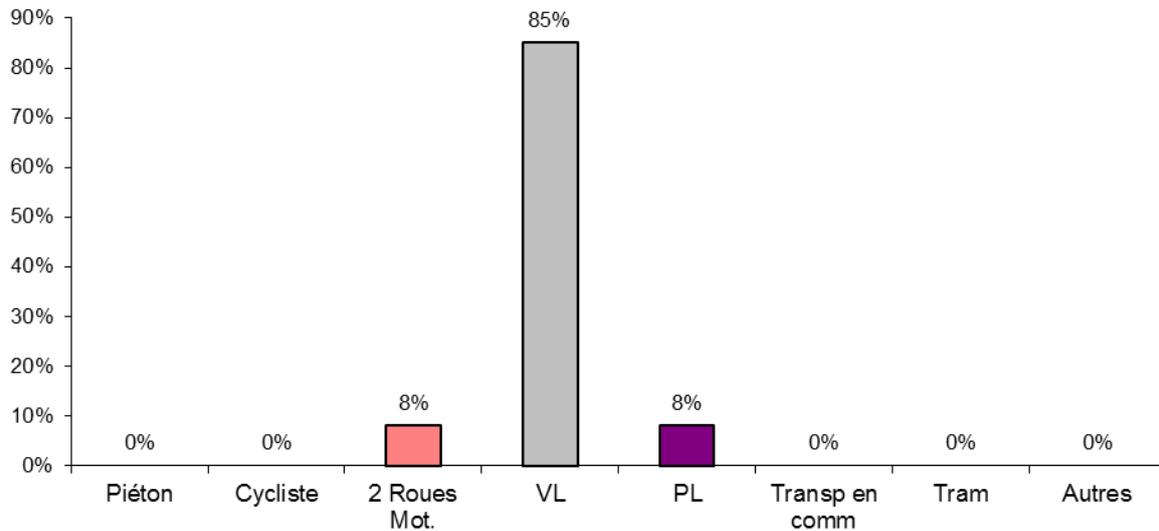


## Taux d'implication (en %) des différents modes de déplacement



On note sur les voies de compétence CRS de l'Eurométropole de Strasbourg, le taux d'implication le plus élevé de Poids-Lourds, soit 19%.

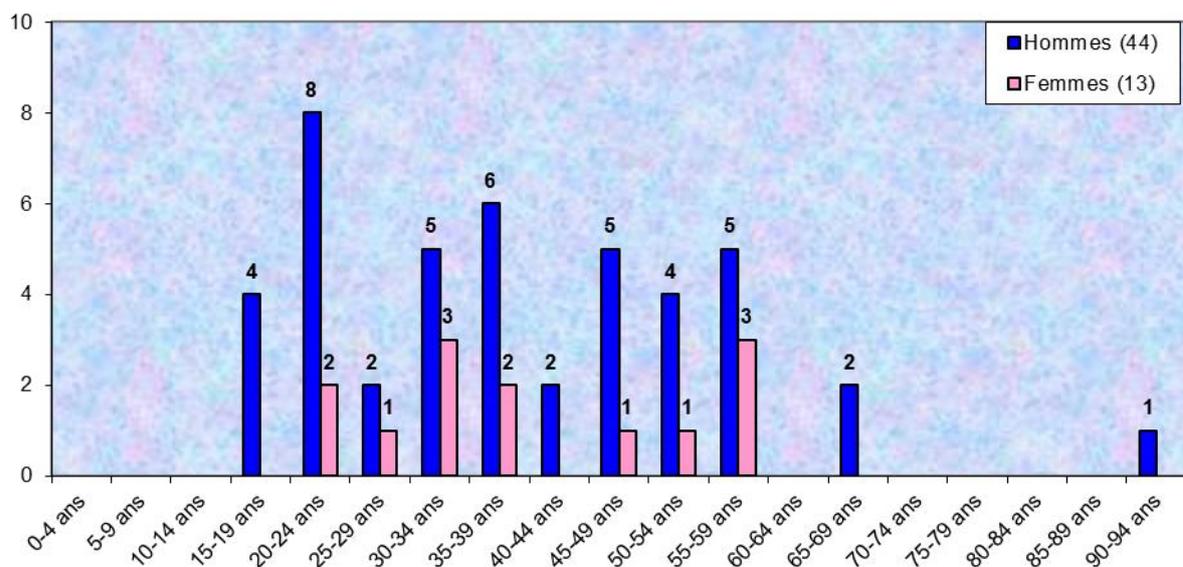
## Répartition des présumés responsables selon leur mode de déplacement (en %)



## Infractions des principaux responsables relevées

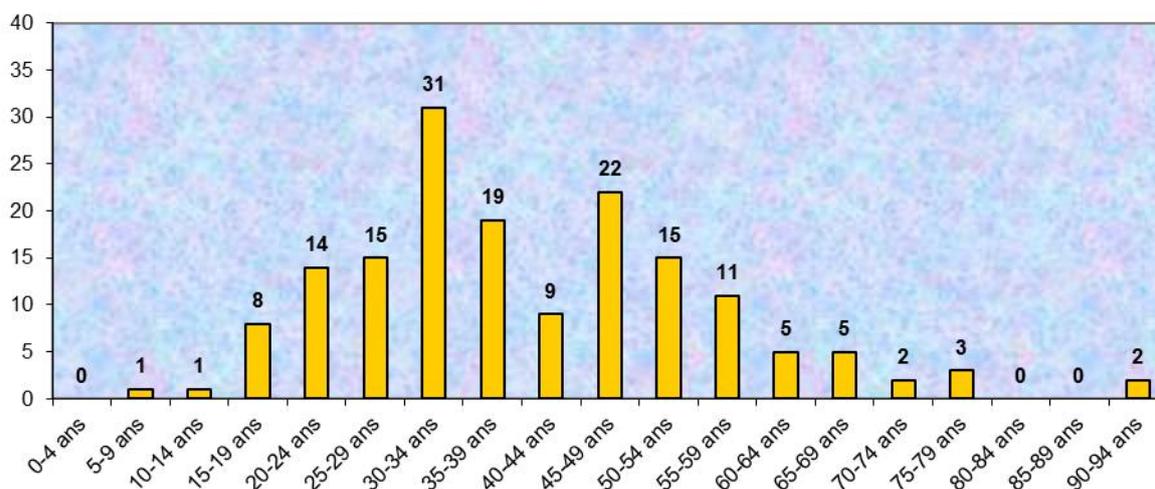
Conduite d'un véhicule à une vitesse excessive eu égard aux circonstances	10
Circulation en sens interdit	1
Blessures involontaires avec ITT inférieure ou égale à 3 mois - conduite d'un véhicule	1
Changement de file, par un conducteur de véhicule, non justifié par un changement de direction	1

## Répartition des présumés responsables selon leur sexe et leur âge (en nombre)

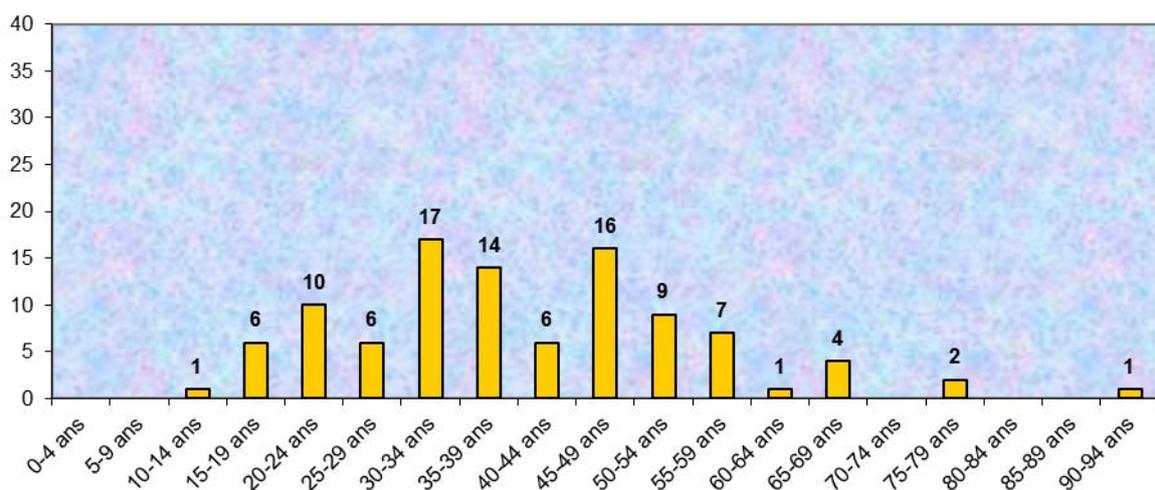


## Répartition des usagers impliqués (blessés, tués, indemnes) selon leur âge

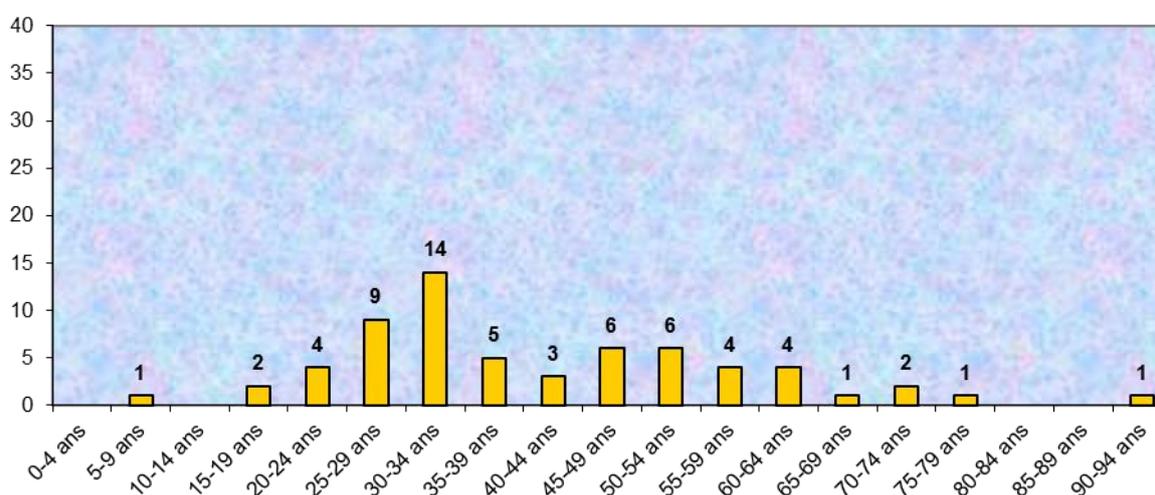
**Total des impliqués : 163**



**Total des hommes impliqués selon leur âge : 100**

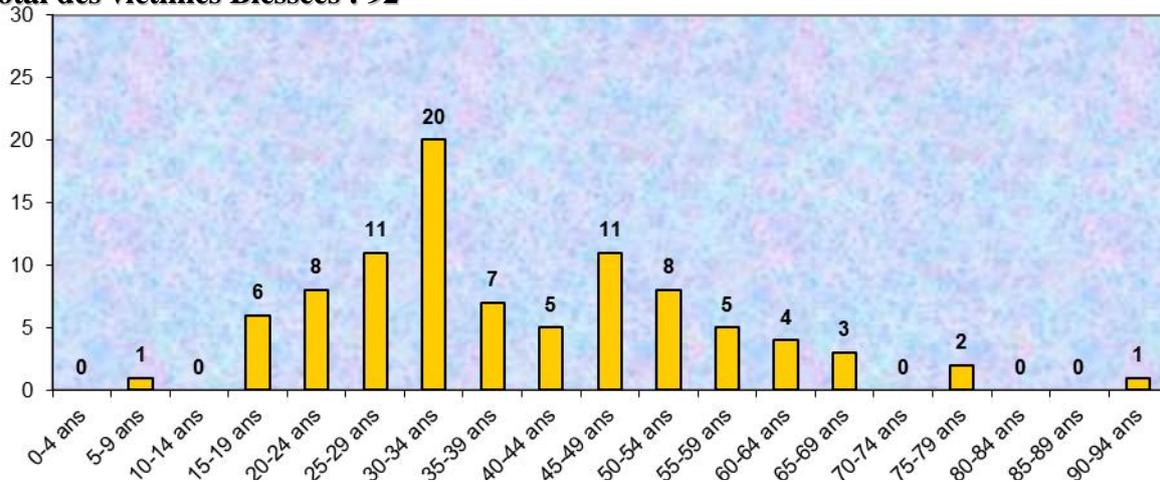


**Total des femmes impliquées selon leur âge : 63**

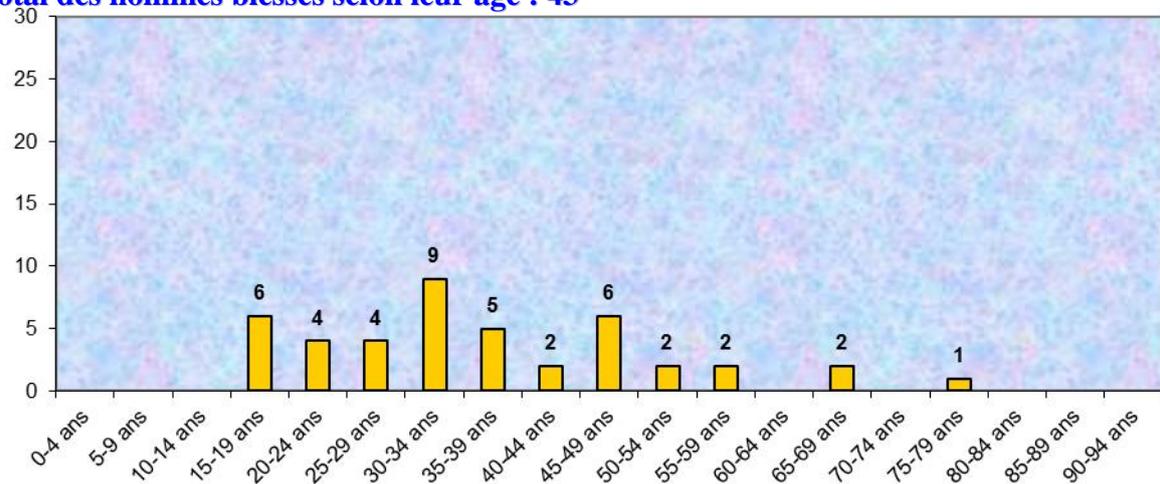


## Répartition des victimes Blessées selon leur âge

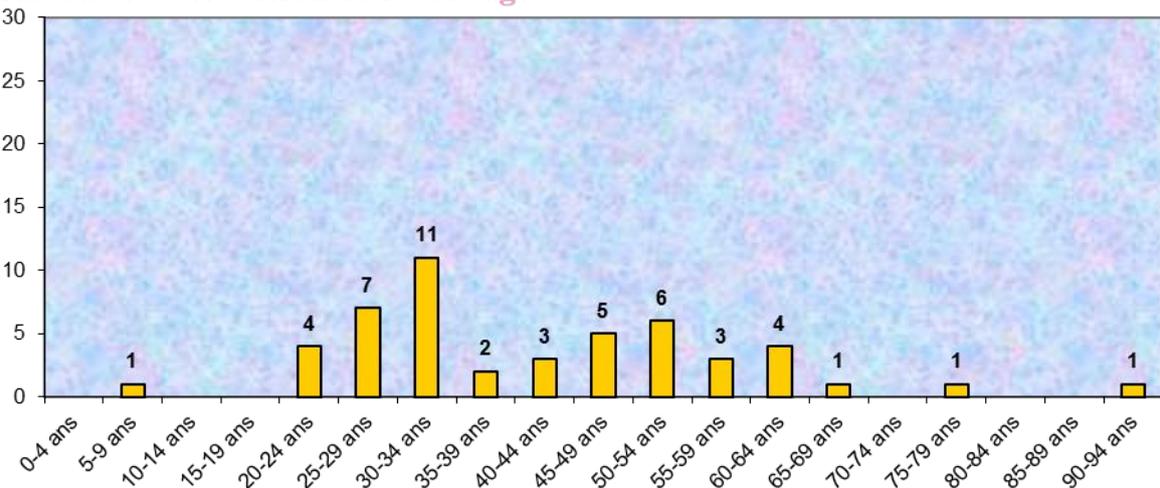
Total des victimes Blessées : 92



Total des hommes blessés selon leur âge : 43



Total des femmes Blessées selon leur âge : 49



## Répartition des victimes Tuées selon leur âge

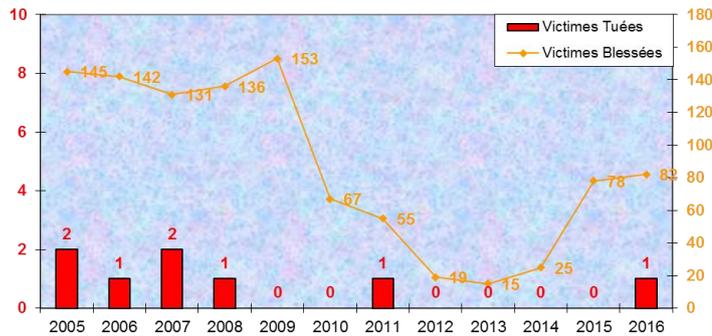
Total des victimes Tuées : 1

Total des hommes Tués selon leur âge : 1 (homme âgé de 66 ans)

Total des femmes Tuées selon leur âge : 0

# Evolution du nombre de victimes selon le mode de déplacement

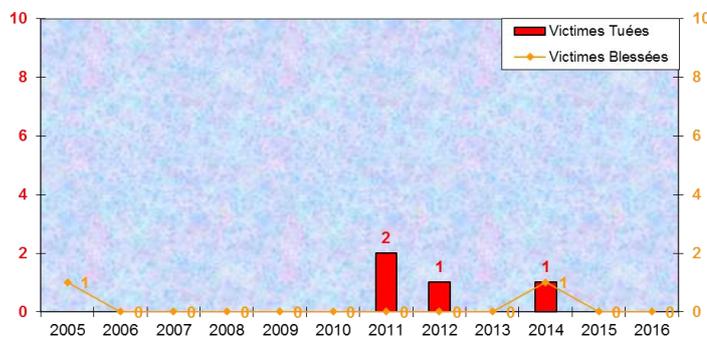
## Evolution des victimes usagers VL



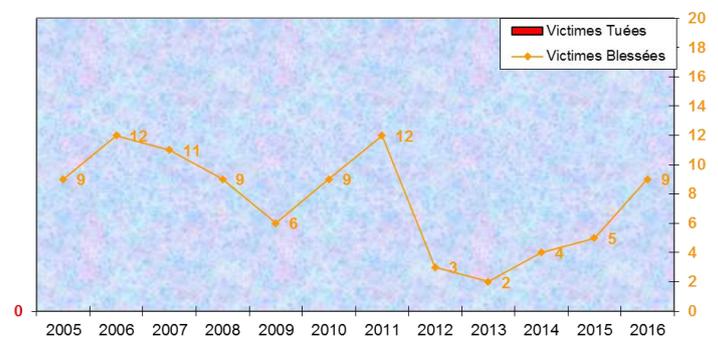
## Evolution des victimes usagers Cyclistes

Pas d'accident avec cycliste sur autoroute répertorié durant la période.

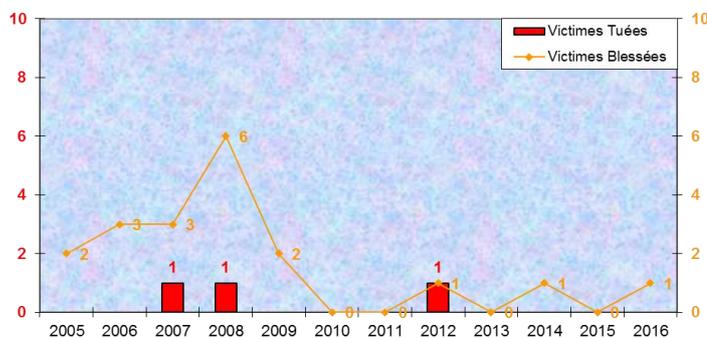
## Evolution des victimes usagers Piétons



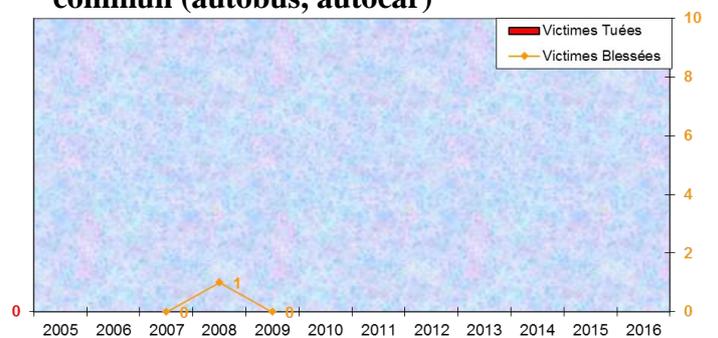
## Evolution des victimes usagers 2 Roues Motorisé



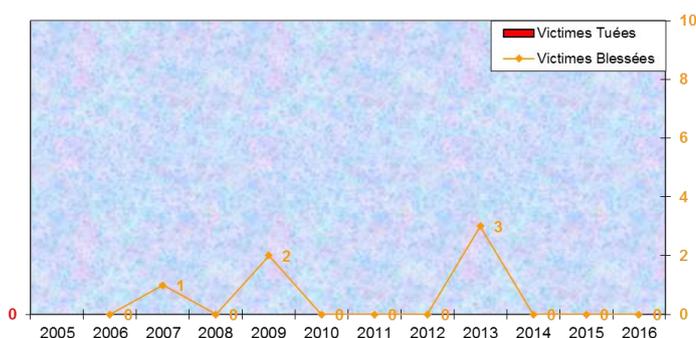
## Evolution des victimes usagers Poids-Lourd



## Evolution des victimes usagers de Transport en commun (autobus, autocar)

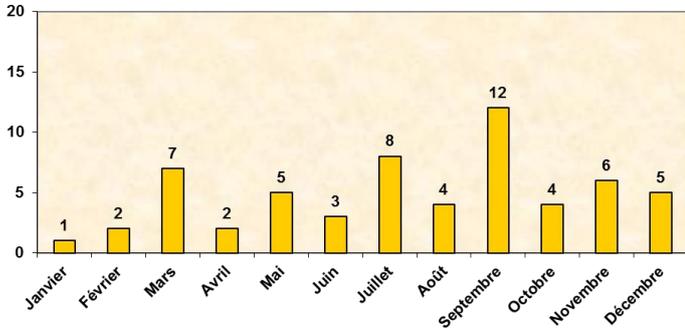


## Evolution des victimes usagers de véhicules type "Autres" (ambulance, engins...)



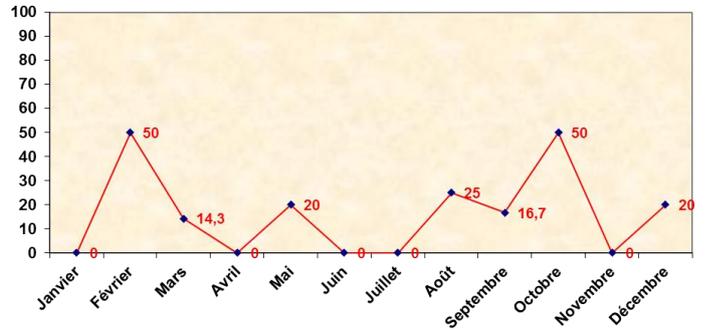
## Répartition des accidents dans le temps

### Répartition des accidents selon le mois

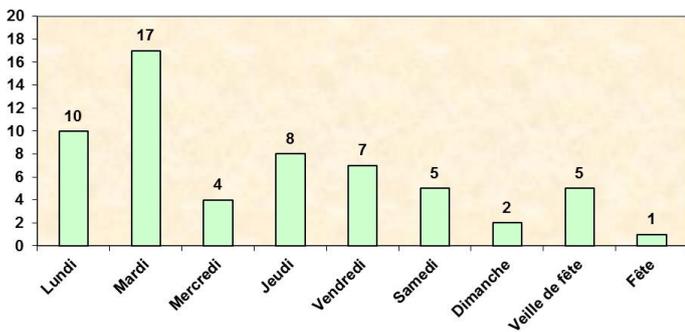


### Indice de Gravité selon le mois

(nbre d'accidents avec victime tuée ou Blessée gravement pour 100 accidents)

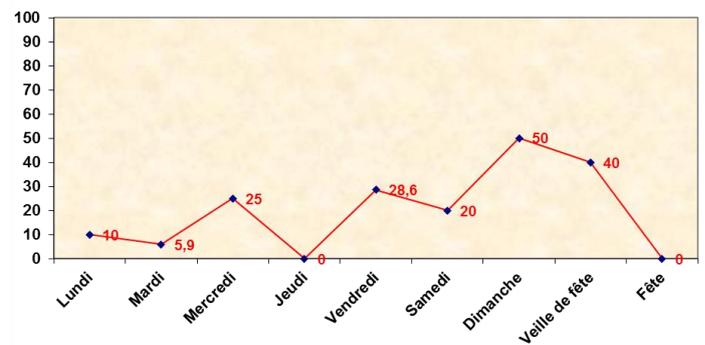


### Répartition des accidents selon le jour

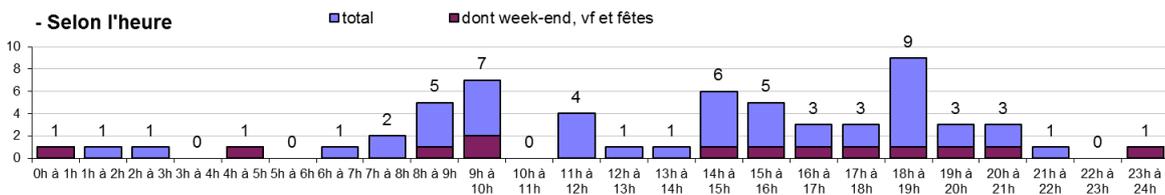


### Indice de Gravité selon le jour

(nbre d'accidents avec victime tuée ou Blessée gravement pour 100 accidents)



### Répartition des accidents selon l'horaire



Remerciements aux forces de l'ordre – Police Nationale, CRS et Gendarmerie Nationale  
– pour leur collaboration ainsi qu'aux services de la DDT du Bas-Rhin.

Pour tous renseignements complémentaires veuillez contacter :

[SIRAC@strasbourg.eu](mailto:SIRAC@strasbourg.eu)

