

Cette plaquette présente un suivi mensuel de l'évolution des accidents mortels dans le département d'Ille-et-Vilaine.

**Avertissement :**

- les résultats présentés reposent sur un système de collecte rapide auprès des forces de l'ordre, indépendant des bulletins d'analyse des accidents corporels (BAAC) ; ces dernières sont provisoires et peuvent faire l'objet de modifications.
  - en raison de l'épidémie de Covid-19 et les mesures de restriction des déplacements qui ont été prises par le gouvernement, les indicateurs d'accidentalité de l'année 2020 ne peuvent être pris en compte pour mesurer une quelconque évolution en 2021.
- Ainsi, les indicateurs de 2021 sont comparés avec les indicateurs de l'année 2019.

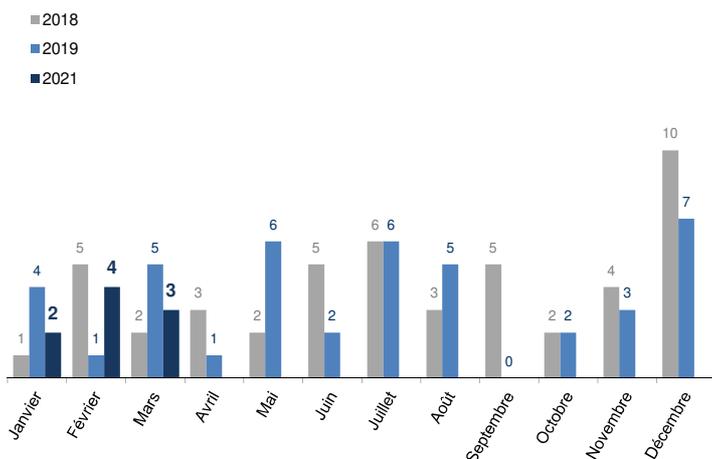
**Les chiffres du mois**

	Mars 2021	Mars 2019	Ecart	Évolution 2021 / 2019 (%)
accidents corporels	50	69	-19	-27,5
tués	3	5	-2	-40,0
blessés	58	91	-33	-36,3

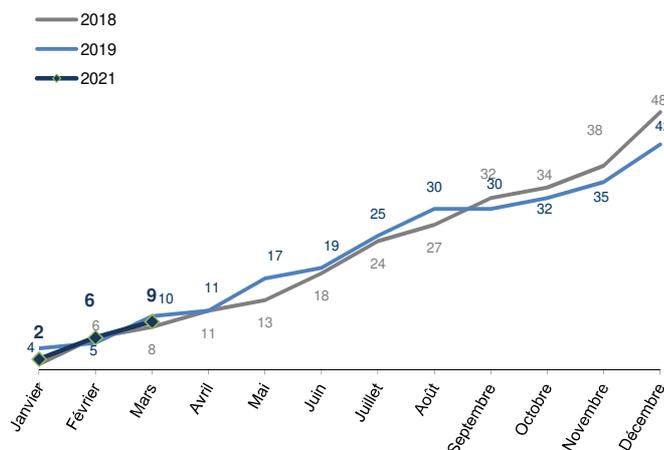
**Cumul de l'année**

	Cumul Mars 2021	Cumul Mars 2019	Évolution 2021 / 2019 (%)
accidents corporels	146	192	-24,0
tués	9	10	-10,0
blessés	182	242	-24,8

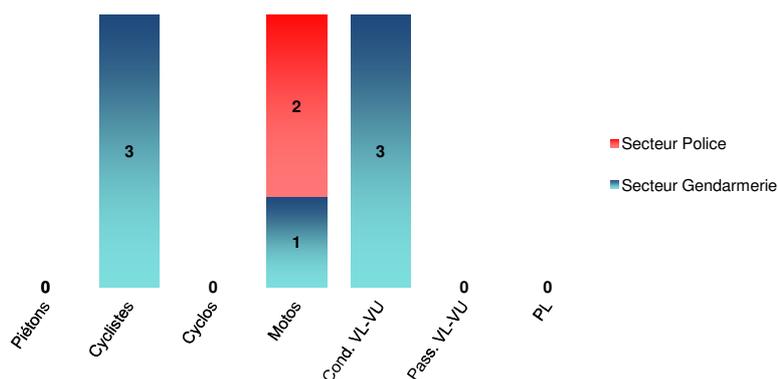
**Répartition mensuelle des tués**



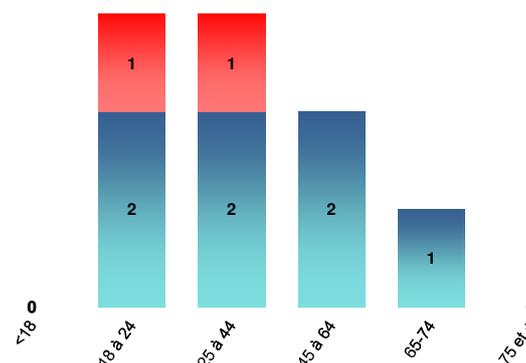
**Cumul des tués par mois et par année**



**Tués selon le mode de déplacement**

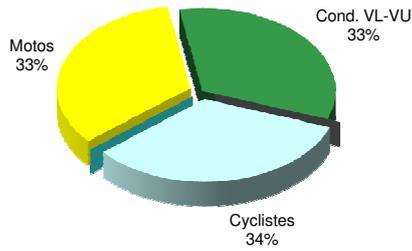


**Tués selon l'âge**

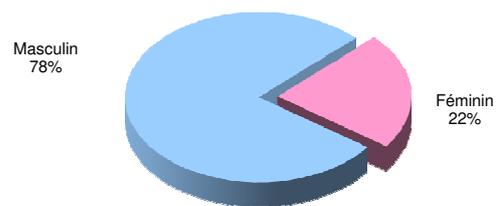


## Répartition des tués

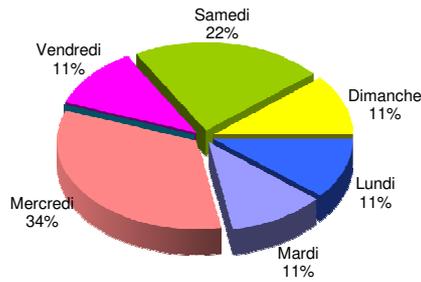
Par catégorie d'usagers



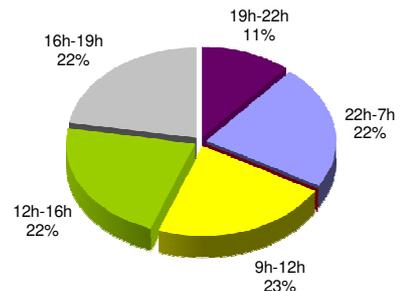
Par sexe



Par jour de la semaine

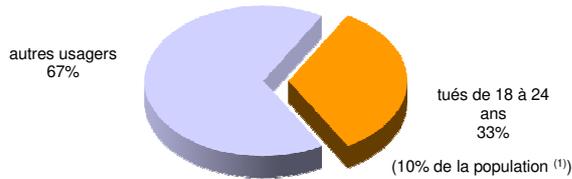


Par tranche horaire

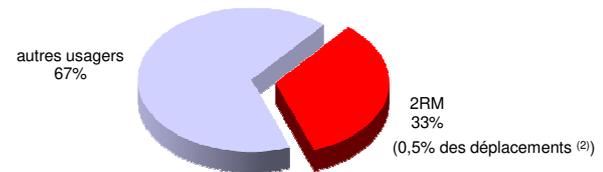


## Répartition des tués - usagers vulnérables

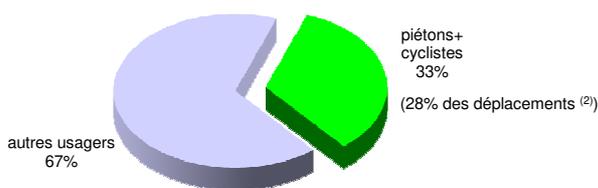
Part des 18-24 ans tués



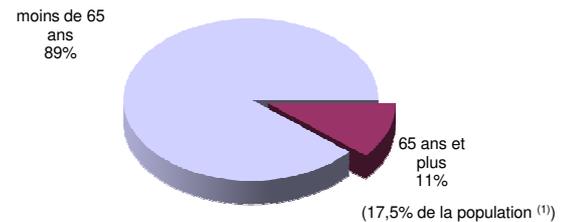
Part des deux roues motorisés tués



Part des piétons et cyclistes tués



Part des seniors tués

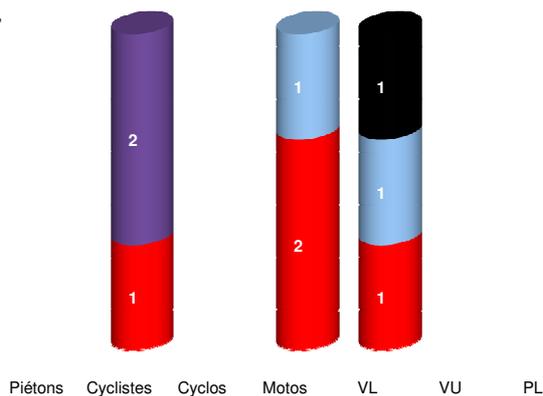


<sup>(1)</sup> INSEE population bretonne légale au 1er janvier 2017

<sup>(2)</sup> AUDIAR Enquête Ménage Déplacements 2018

## Tués contre - conflits (dans les accidents)

- Non identifié, autre
- PL
- VU
- VL
- Motos
- Cyclos
- Cyclistes
- Piétons
- Seul



Usager(s) décédé(s) dans l'accident

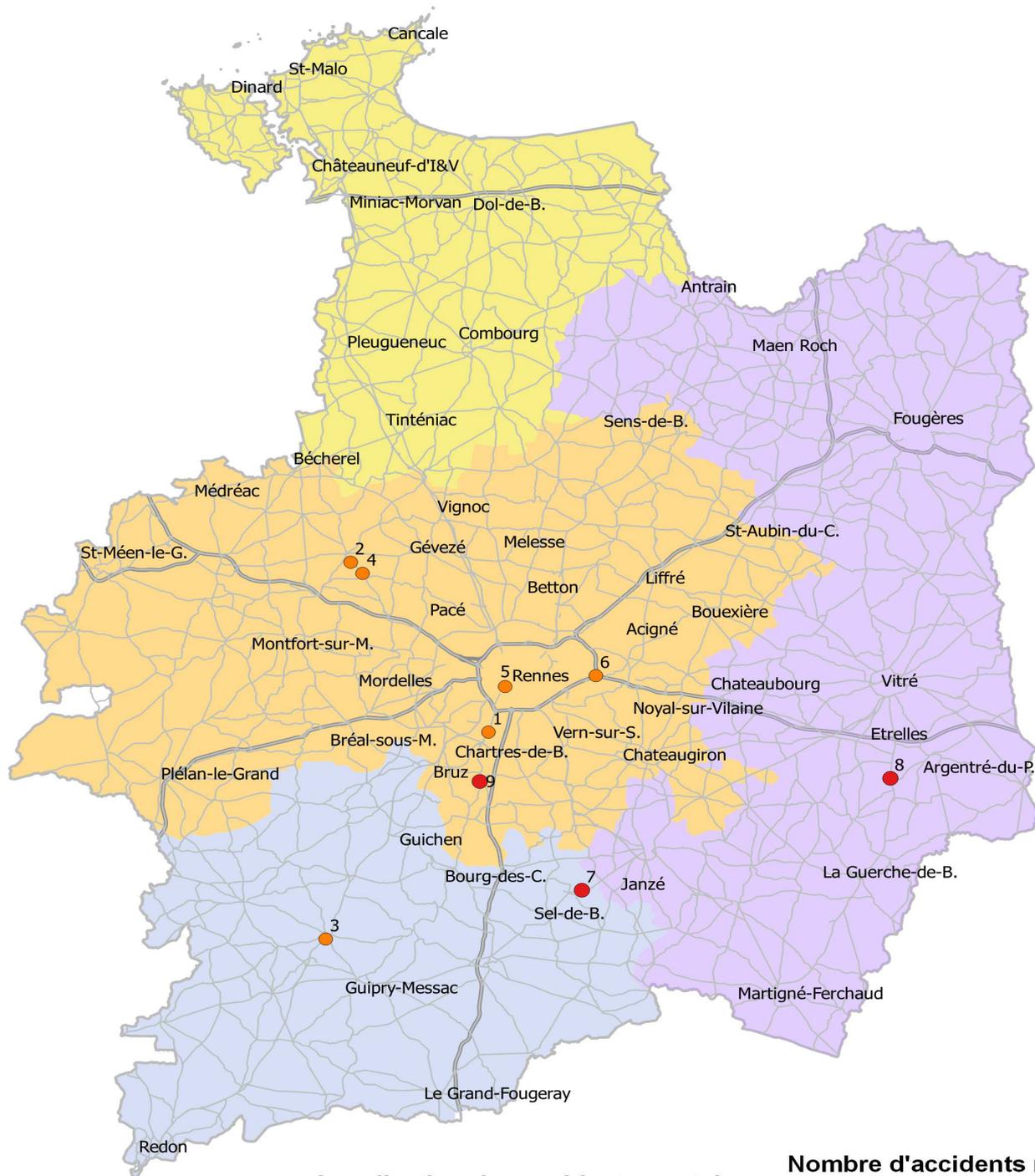
Piétons	Cyclistes	Cyclos	Motos	VL	VU	PL	Contre
	1		2	1			Seul
							Piétons
							Cyclistes
							Cyclos
							Motos
			1	1			VL
	2						VU
				1			PL, TC
							Non identifié, autre
	3		3	3			9

# Département d'Ille-et-Vilaine

Localisation des accidents routiers mortels et nombre de tués

**Nombre de tués au 31 mars 2021 : 9**

Cette plaquette présente le cumul des accidents routiers mortels (tués à 30 jours) dans le département d'Ille-et-Vilaine. Ces données sont provisoires et peuvent faire l'objet de modifications.



**Localisation des accidents mortels :  
(voir tableau page suivante)**

- Accidents du mois de mars 2021
- Accidents de janvier à février 2021

**Nombre d'accidents mortels  
par arrondissement :**

- Fougères-Vitré : 1
- Rennes : 6
- Saint-Malo : 0
- Redon : 2

## Données concernant les accidents mortels du 1<sup>er</sup> janvier au 31 mars 2021 localisés sur la carte

n° de l'accident	date	heure	commune	catégorie des tués	âge(s)	sexe(s)	nbre cumulé des tués
1	19/01/2021	14h15	Noyal-Châtillon-sur-Seiche	1 cycliste	20	M	1
2	22/01/2021	09h10	Romillé	1 cycliste	69	F	2
3	06/02/2021	18h10	Lohéac	1 conducteur VL	58	M	3
4	10/02/2021	12h30	Pleumeleuc	1 conducteur VL	37	F	4
5	20/02/2021	23h55	Rennes	1 motocycliste	27	M	5
6	24/02/2021	09h40	Cesson-Sévigné	1 motocycliste	21	M	6
7	03/03/2021	19h20	Saulnières	1 motocycliste	29	M	7
8	28/03/2021	06h45	Domalain	1 conducteur VL	21	M	8
9	29/03/2021	18h55	Pont-Péan	1 cycliste	57	M	9

## La sécurité routière à la une

### La trajectoire de sécurité à moto

Parce que les motards représentent 19 % des tués pour seulement 1,6 % du trafic, la Sécurité routière souhaite attirer leur attention sur une nouvelle approche de la conduite : la trajectoire de sécurité. Ce positionnement sur la route diminue les risques d'accident et améliore les sensations de conduite.

Bien réalisée, elle permet d'éviter un choc latéral ou frontal avec un véhicule qui arrive dans le sens opposé de circulation et ainsi sauver des vies. En effet, près d'une chute mortelle sur deux à moto hors agglomération (42%) a lieu dans une courbe.

Pour adapter la trajectoire de sécurité, il faut :

- Observer** : être attentif en permanence à la lecture de la route ;
- Anticiper** : rechercher l'information du regard le plus loin possible ;
- Analyser** : être en mesure de s'adapter aux situations rencontrées ;
- Adapter sa vitesse** : maîtriser sa moto en toutes circonstances ;
- Être concentré** : maîtriser sa manœuvre par des actions sur les commandes.

En ligne droite, vous roulez naturellement dans le tiers le plus à droite de votre voie. Mais, dans un virage, plusieurs réflexes sont à adopter. Avant l'entrée de la courbe, commencez par adapter votre vitesse, puis votre position sur votre voie de circulation :  
 dans un virage à droite, en vous rapprochant de la ligne médiane ;  
 dans un virage à gauche, en restant à droite de votre voie.

Dans tous les cas, portez votre regard le plus loin possible, pour avoir la meilleure vision de la courbe.

Et lorsque la sortie est en vue, reprenez progressivement de la vitesse pour vous replacer progressivement à droite de votre voie.

En résumé, la trajectoire c'est :

- ralentir à l'approche de la courbe ;
- se positionner à l'extérieur du virage ;
- porter son regard le plus loin possible ;
- se repositionner dans sa voie.

La route n'est pas un circuit ! En aucun cas, la trajectoire de sécurité ne doit être assimilée à une trajectoire de circuit où la notion de compétition est rattachée à une notion de vitesse et d'optimisation des courbes. Seuls des pilotes expérimentés sont capables de réaliser ces manœuvres, sur une route fermée à la circulation et avec une sécurité renforcée.



### Les chiffres clés en Ille-et-Vilaine

Sur 10 ans, 77 motocyclistes ont perdu la vie sur nos routes.

Le risque d'accident mortel à moto est 22 fois supérieur au risque d'accident mortel en voiture.

Les hommes représentent 95 % des conducteurs de moto tués.

La moitié des tués à moto ont moins de 30 ans.



Préfet d'Ille-et-Vilaine

**SÉCURITÉ  
 ROUTIÈRE VIVRE,  
 ENSEMBLE**