

La sécurité routière en Ille-et-Vilaine
Bilan 2017 et évolutions



Sommaire, indicateurs et définitions

Sommaire

	Page
Indicateurs et définitions.....	1
L'essentiel de 2016.....	2
Bilan global 2016 et évolutions.....	3
Localisation des accidents mortels.....	4
Données sur les accidents mortels....	5
Causes des accidents mortels.....	7
Victimes par âge.....	8
Les jeunes de moins de 18 ans.....	9
Les jeunes de 18 à 24 ans.....	10
Les séniors.....	11
Victimes par sexe.....	12
Victimes par catégorie d'usagers.....	13
Zoom sur les poids lourds.....	14
Réseaux.....	15
Milieu (urbain ou rase campagne).....	16
Circonstances.....	17

Définitions

Accident :

Un accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation est un accident qui :

- provoque au moins une victime, c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique
- implique au moins un véhicule.

Un accident grave est un accident ayant fait des tués ou des blessés hospitalisés.

Usager :

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers :

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

Parmi les victimes, on distingue :

- **les tués** : toute personne qui décède sur le coup ou dans les trente jours suivant l'accident
- **les blessés** : victimes non tués.

Parmi les blessés, on distingue :

- **les blessés hospitalisés** : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures
- **les blessés légers** : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures.

Caractéristiques démographiques de l'Ille-et-Vilaine

Superficie.....6 774,72 km²

Populations légales au 1er janvier 2017 :

1 047 873 habitants

Rennes.....	597 102
Saint-Malo.....	158 556
Fougères / Vitré.....	179 455
Redon.....	105 939

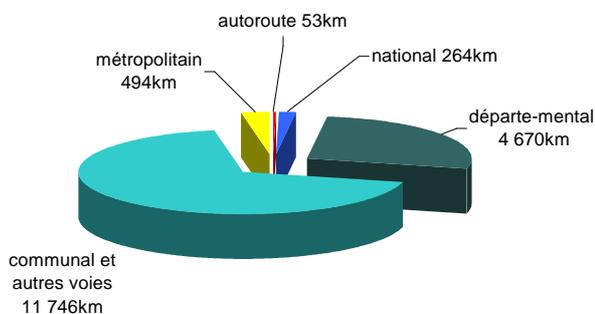
Densité (habitant/km²)... 154

Population totale :

Somme de la population municipale et de la population comptée à part (étudiants, patients hospitalisés en moyen ou long séjour, communautés religieuses, SDF,...)

Le réseau routier en Ille-et-Vilaine

Depuis le 1er janvier 2016, 494 km de routes départementales ont été transférées à Rennes Métropole par le Conseil Départemental.



Sources :

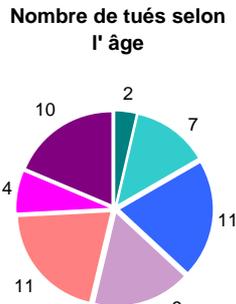
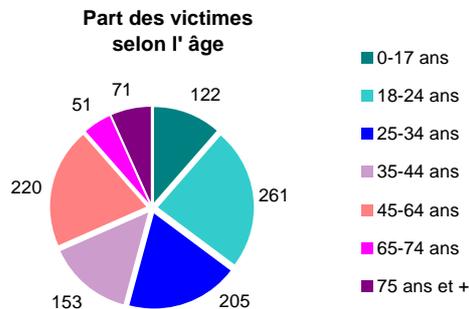
- ORTB (www.observatoire-transport-bretagne.fr)
- INSEE 2017
- Conseil Départemental d' Ille-et-Vilaine
- Direction Inter régionale des Routes

L'essentiel de 2017



**842 accidents
1 083 victimes
dont 54 tués**

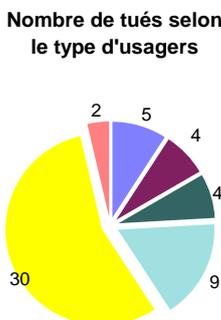
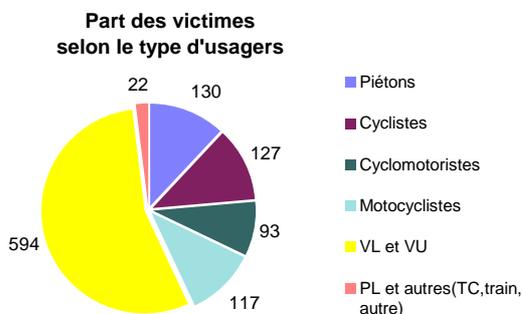
L' Age



En 2017, la mortalité touche plus particulièrement **les 25-34 ans** dont le nombre de tués a plus que doublé et **les séniors de 75 ans et plus** qui ont le taux de mortalité le plus élevé : ils représentent 18,5% des tués pour seulement 8,5% de la population.

Par rapport à 2016, les 18-24 ans enregistrent la baisse la plus favorable avec **5 tués de moins**.

Le type d'usagers



Les cyclistes enregistrent une très forte baisse de la mortalité, 6 vies ont été épargnées dans cette catégorie par rapport à 2016.

On enregistre 1 tué cyclomotoriste et 1 tué en poids lourd de moins qu'en 2016. Par contre, **la mortalité des usagers de véhicules légers ou utilitaires augmente fortement (+ 8 tués)**.

La mortalité est stable pour les piétons et les motocyclistes.

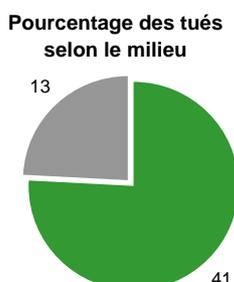
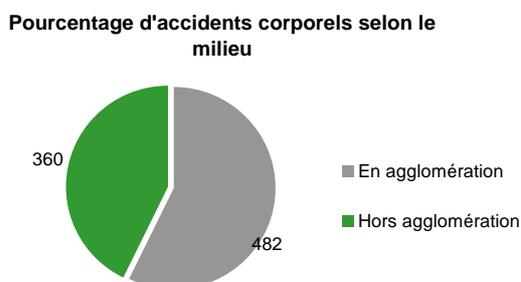
Le sexe



L'année 2017 est marquée par **une baisse de la mortalité féminine**, on enregistre 6 femmes tuées de moins qu'en 2016. Elle représente 15% des tués contre un quart en moyenne les autres années.

Les accidents ont fait 645 victimes masculines dont 46 tués et 438 victimes féminines dont 8 tués.

Le milieu



Les accidents en milieu urbain, particulièrement nombreux en 2016, baissent de 12 points et la mortalité en milieu urbain diminue de 7 points.

En 2017, **13 personnes ont trouvé la mort en agglomération contre 41 en rase campagne**.

Et aussi...

L'alcool et le non respect de la priorité sont les premières causes de mortalité, ce sont les causes d'un tiers des accidents mortels mais **la part de l'alcool dans les accidents mortels diminue de 9 points**.

Après 2 années de baisse consécutives, **la vitesse comme cause de mortalité est en augmentation**. Ce facteur a provoqué 6 accidents mortels de plus qu'en 2016.

Bilan global 2017 et évolution

Bilan 2017

	2017	2016	Variation Ille-et- Vilaine	Variation France
Accidents corporels	842	862	- 2,3%	+ 1,9%
Tués	54	54	=	- 0,8%
Blessés	1 029	1 090	- 5,6%	+ 1%
Dont blessés hospitalisés	361	346	+ 4,3%	+ 2%

Le nombre d'accidents corporels en Ille-et-Vilaine diminue légèrement par rapport à l'année 2016 (- 2,3%). Bien que le nombre de blessés enregistre une baisse notable (- 5,6%), le nombre de blessés graves est en hausse de 4,3% et la part des blessés graves est également en hausse d'un peu plus de 3 points (35% des blessés sont hospitalisés en 2017 contre 31,7% en 2016).

Si le nombre d'accidents mortels est légèrement inférieur en 2017 par rapport à 2016, le nombre de tués est identique car 3 accidents ont fait chacun 2 tués.

Le taux de mortalité en Ille-et-Vilaine est de **51,9 tués pour 1 million d'habitants** contre 53 tués pour 1 million d'habitants en France métropolitaine.

L'arrondissement de Fougères-Vitré subit une forte augmentation avec 7 tués de plus qu'en 2016. Il totalise plus du quart des tués du département (26% contre 11% en 2016).

La mortalité est stable sur l'arrondissement de Saint-Malo (+ 1 tué) qui enregistre 20% des tués (contre 18% en 2016).

Malgré une relative stabilité (2 accidents mortels de moins mais le même nombre de tués de moins qu'en 2016), l'arrondissement de Rennes reste le plus touché. Il totalise 48% des tués.

La baisse la plus favorable de la mortalité routière concerne l'arrondissement de Redon dans lequel 8 vies ont été épargnées. Il compte dorénavant 6% des tués.

	Zone de compétence			
	Gendarmerie Nationale		Sécurité Publique	
	Accidents	Dont mortels	Accidents	Dont mortels
2016	267	41	595	12
2017	286	43	556	8
Evolution	+ 7%	+ 5%	- 6,5%	- 33%

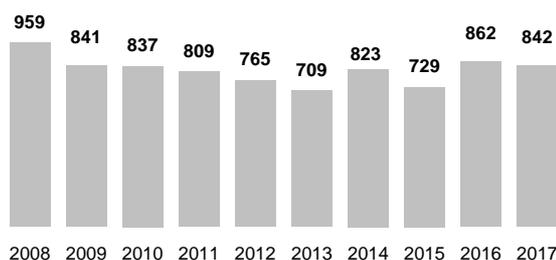
Les deux tiers des accidents se produisent en zone Police mais 84% des accidents mortels ont lieu en zone Gendarmerie.

La baisse des accidents en secteur Police correspond à la baisse significative des accidents en zone urbaine.

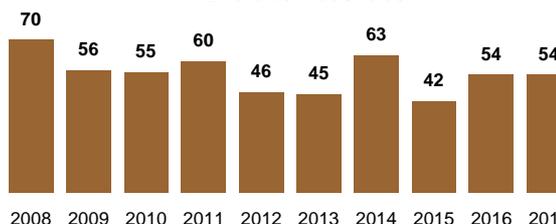
Evolution depuis 10 ans

Globalement, l'accidentalité est en baisse : de 12% pour les accidents, de 23% pour le nombre de tués et de 13% pour les blessés. Pourtant, l'accidentologie est marquée par deux tendances : une baisse constante de l'accidentalité sur la période 2008-2013 puis une évolution plus cahotique sur la période 2014-2017, l'année 2013 étant l'année charnière.

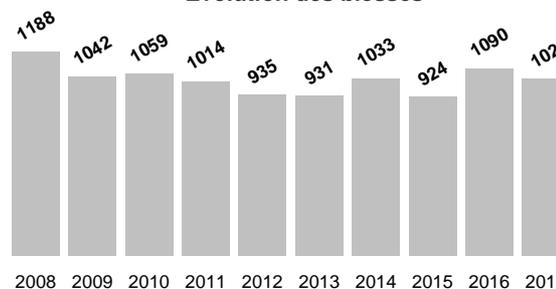
Evolution des accidents



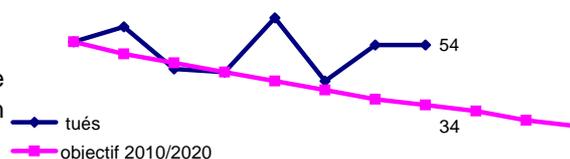
Evolution des tués



Evolution des blessés

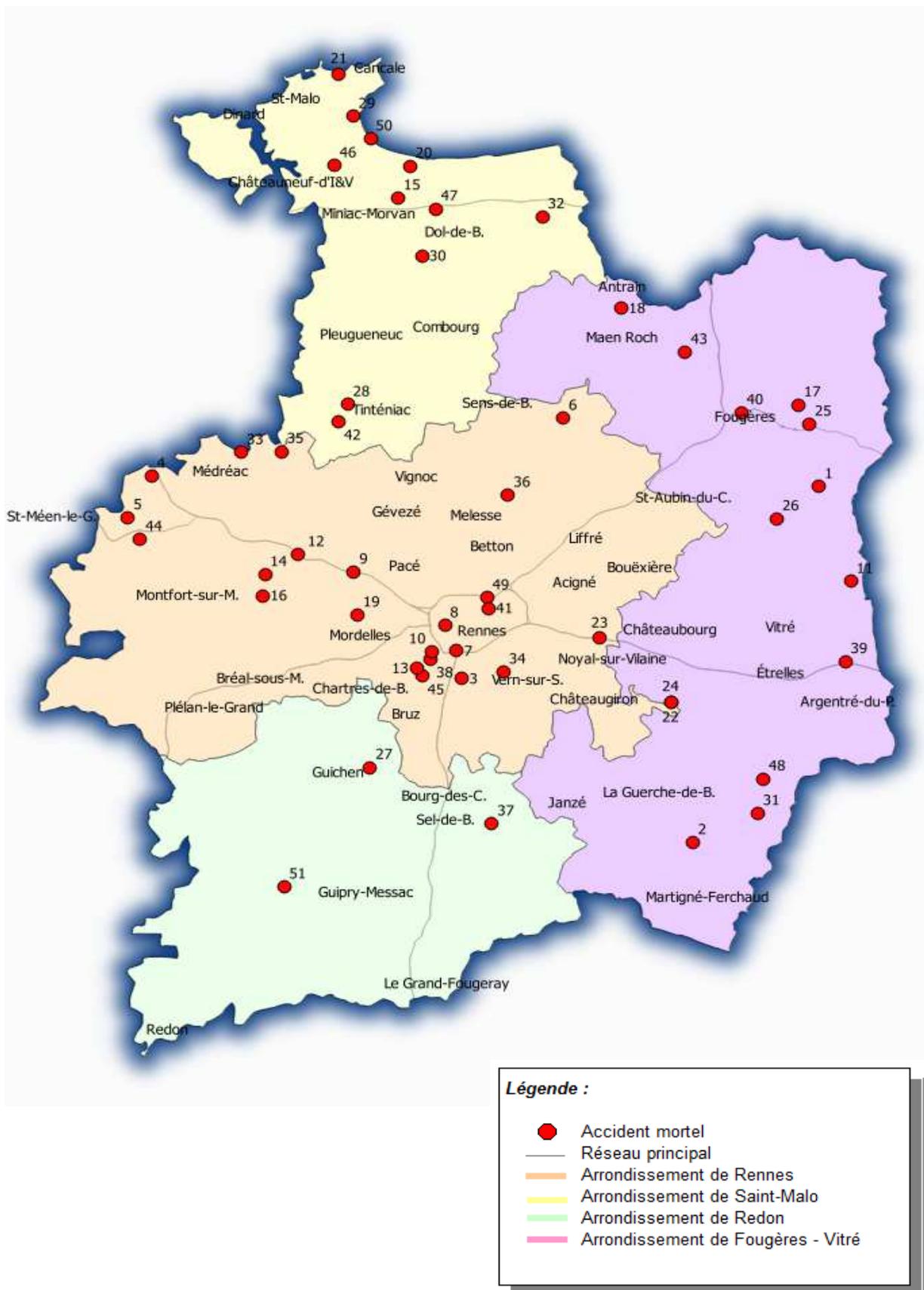


Le gouvernement, suivant les orientations définies par les Nations Unies et l'Union Européenne, a fixé comme objectif de réduire la mortalité routière à **moins de 2 000 tués en France à l'horizon 2020**. Sur un plan statistique, cet objectif nécessite une diminution moyenne de la mortalité de 6,7% par an. En Ille-et-Vilaine, en 2017, cela se traduit par une différence de +20 tués par rapport à l'objectif espéré pour l'année.



2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020

Localisation des accidents mortels en Ile-et-Vilaine Année 2017



Données concernant les accidents mortels localisés sur la carte

N° de l'accident	Date	Heure	Commune	Voie(s)	Catégorie des tués	Age(s)	Sexe(s)	Nombre cumulé de tués
1	16/01/17	20h30	Dompierre-du-Chemin	RD 178	1 conducteur VU	27	M	1
2	01/02/17	10h55	Retiers	VC La Réhardière	1 conducteur VL	45	M	2
3	04/02/17	5h00	Noyal-Châtillon-sur-Seiche	RD 82	1 conducteur VL	45	M	3
4	07/02/17	19h30	Quédillac	RD220 / voie ferrée	1 conducteur + 1 passager VL	88 87	M F	5
5	07/02/17	19h35	Saint-Méen-le-Grand	RD 3166	1 conducteur VL	54	M	6
6	08/02/17	5h00	Sens-de-Bretagne	RD 794	1 conducteur VL	20	M	7
7	13/02/17	2h50	Rennes	RN 137 / rue de l'Alma	1 conducteur scooter > 125 cm ³	17	M	8
8	18/02/17	2h50	Rennes	mail François Mitterrand	1 conducteur moto > 125 cm ³	26	M	9
9	19/02/17	0h30	Saint-Gilles	RN 12	1 conducteur VL	28	M	10
10	17/03/17	22h10	Saint-Jacques-de-la-Lande	RD 177 avenue Roger Dodin	1 conducteur VL	60	F	11
11	03/04/17	16h30	Saint-M'Hervé	VC La Grimaudière	1 conducteur scooter < 50 cm ³	21	M	12
12	09/04/17	5h30	Pleumeleuc	VC La Janaie du Bail	1 conducteur moto > 125 cm ³	40	M	13
13	18/04/17	23h30	Saint-Jacques-de-la-Lande	VC rue Jules Vallès	1 conducteur moto > 125 cm ³	33	M	14
14	06/05/17	10h55	Montfort-sur-Meu	RD 62	1 passager VL	20	M	15
15	13/05/17	10h15	Le Mont-Dol	RD 78	1 conducteur VL	39	F	16
16	15/05/17	22h10	Montfort-sur-Meu	RD 72	1 cycliste	54	M	17
17	22/05/17	20h08	Fougères	VC avenue de la Verrerie	1 conducteur moto > 125 cm ³	22	M	18
18	27/05/17	14h15	Saint-Ouen-la-Rouerie	RD 296	2 conducteurs VL	89 75	M M	20
19	08/06/17	14h10	L'Hermitage	RD 287	1 conducteur VL	88	M	21
20	24/07/17	22h10	Hirel	VC 10 / RD 78	1 conducteur VL	37	M	22
21	05/08/17	16h15	Saint-Coulomb	RD 201	1 conducteur moto > 125 cm ³	48	M	23
22	07/08/17	15h50	Louvigné-de-Bais	RD 777	1 conducteur moto > 125 cm ³	22	M	24
23	08/08/17	14h15	Servon-sur-Vilaine	RN 157	1 conducteur camping car	70	M	25
24	10/08/17	0h50	Piré-sur-Seiche	RD 32	1 conducteur VL	33	M	26
25	10/08/17	8h41	Beaucé	RD 706 / RN 12	1 cycliste	78	M	27
26	18/08/17	13h45	Montreuil-des-Landes	RD 24	1 conducteur VU	42	M	28
27	21/08/17	7h15	Guichen	RD 84	1 conducteur moto > 125 cm ³	49	M	29
28	31/08/17	21h35	Tinténiac	RD 137	1 conducteur VL	45	F	30

N° de l'accident	Date	Heure	Commune	Voie(s)	Catégorie des tués	Age(s)	Sexe(s)	Nombre cumulé de tués
29	03/09/2017	4h15	Saint-Méloir-des-Ondes	RD 155	1 piéton	30	M	31
30	09/09/2017	23h15	Baguer-Morvan	RD 80	1 conducteur scooter < 50 cm ³	55	M	32
31	11/09/2017	19h57	Rannée	RD 463	1 conducteur VL	34	M	33
32	13/09/2017	1h30	Sains	RD 576 / RD 89	1 conducteur VU	32	M	34
33	13/09/2017	12h25	Saint-Pern	RD 220	1 conducteur VL	78	M	35
34	02/10/2017	17h10	Vern-sur-Seiche	RD 86 / VC rue du Plessis	1 conducteur scooter < 50 cm ³	35	M	36
35	04/10/2017	19h00	Miniac-sous-Bécherel	RD 70 / RD 220	1 conducteur + 1 passager VL	92 82	M F	38
36	05/10/2017	19h15	Saint-Aubin-d'Aubigné	RD 175	1 conducteur VL	38	M	39
37	13/10/2017	20h30	Le Sel-de-Bretagne	RD 777	1 conducteur moto > 125 cm ³	32	M	40
38	19/10/2017	20h30	Saint-Jacques-de-la-Lande	RD 177	1 conducteur VL	28	M	41
39	21/10/2017	16h45	Erbrée	RD 111	1 cycliste	36	M	42
40	23/10/2017	18h40	Romagné	RN 12	1 conducteur VL	67	M	43
41	27/10/2017	8h23	Rennes	Parking rue Papegault	1 piéton	74	F	44
42	03/11/2017	21h28	Tinténiac	RD 20	1 conducteur VL	44	M	45
43	06/11/2017	8h25	Maen-Roch	RD 102 rue de Normandie	1 piéton	80	F	46
44	15/11/2017	7h30	Saint-Onen-la-Chapelle	RD 125	1 conducteur VL	22	F	47
45	01/12/2017	5h50	Chartres-de-Bretagne	RD 34	1 piéton	20	M	48
46	03/12/2017	8h40	Saint-Père	RD 76	1 conducteur VL	65	M	49
47	07/12/2017	18h30	Dol-de-Bretagne	RD 155	1 piéton	41	M	50
48	14/12/2017	7h30	Moutiers	RD 178	1 conducteur VL	57	M	51
49	16/12/2017	5h50	Rennes	RN 136	1 conducteur VL	26	M	52
50	22/12/2017	8h40	Saint-Benoît-des-Ondes	VC rue du Bord de Mer	1 conducteur scooter < 50 cm ³	17	M	53
51	22/12/2017	18h30	Pipriac	RD 777	1 cycliste	61	M	54

Causes des accidents mortels

En 2017

Type de conflits

Nombre de personnes tuées selon le mode de déplacement

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VL	VU	PL	TOTAL
Sans tiers			2	5	11	3	1	22

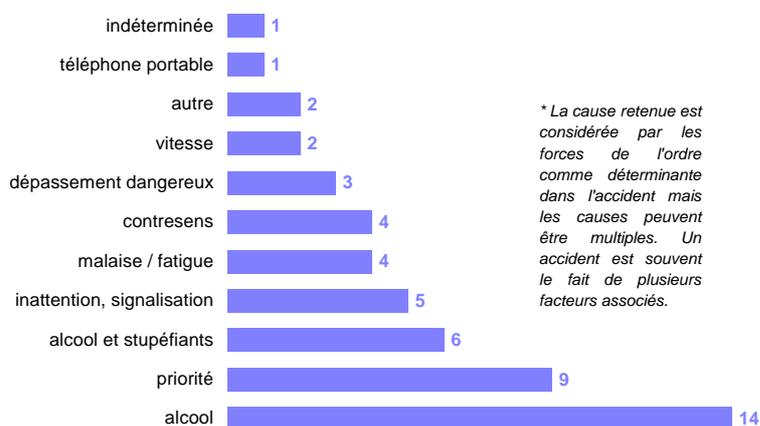
Collision avec...

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VL	VU	PL	TOTAL
Piéton								
Vélo								
Cyclo								
Moto								
VL	4	3	1	3	10			21
VU					2			2
PL	1	1	1	1	3			7
Autre					2			2
TOTAL	5	4	4	9	28	3	1	54

Presque la moitié des accidents implique un véhicule léger de type voiture de tourisme.

Le nombre d'accidents mortels impliquant un véhicule seul représente 39% du total des accidents mortels, soit une augmentation de 3 points par rapport à 2016.

Causes présumées* des accidents mortels



* La cause retenue est considérée par les forces de l'ordre comme déterminante dans l'accident mais les causes peuvent être multiples. Un accident est souvent le fait de plusieurs facteurs associés.

En 2017, **14 accidents mortels sont dus à l'absorption d'alcool** (soit 27% des accidents mortels contre 24% en 2016). La consommation d'alcool est **combinée à l'usage de stupéfiants** dans 12% des accidents et à **une vitesse excessive ou inadaptée** dans 14% des accidents.

Le non respect de la priorité est responsable de 18% des accidents mortels, soit une part identique à celle de 2016.

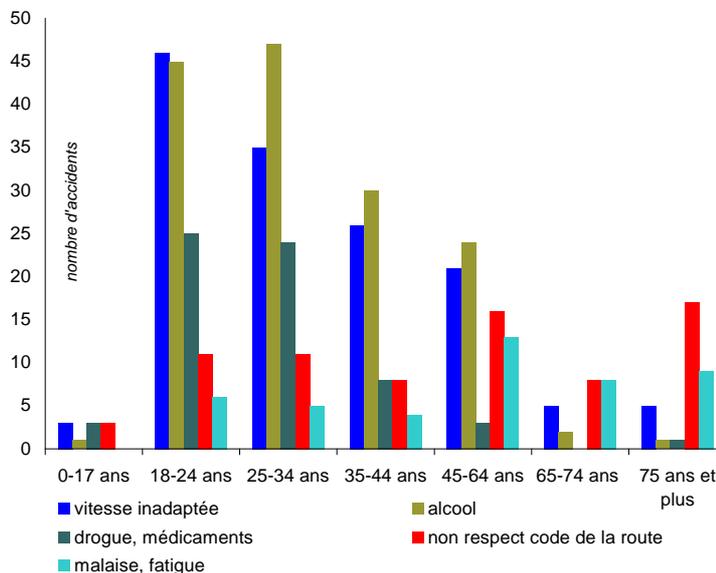
La vitesse, comme cause aggravante est en forte hausse. Elle est présente dans 12 accidents mortels soit presque un quart du total.

Sur 10 ans

Sur 10 ans, l'alcool reste une des principales causes de la mortalité routière en Ille-et-Vilaine. Il est responsable de plus d'un tiers des décès sur la route (34,5% des tués). La majorité (61%) des usagers alcoolisés responsables de l'accident mortel ont entre 18 et 34 ans. **Une vitesse excessive ou inadaptée est la deuxième cause de mortalité.** Qu'elle soit la cause principale ou une cause aggravante de l'accident mortel, la vitesse est responsable de presque 30% des tués. **Un accident mortel sur 10 lié à la vitesse est dû à un jeune de 18 à 24 ans.**

Un tiers des accidents mortels causés par **un sénior de 65 ans et plus est dû au non respect du code de la route**, notamment à un refus de la priorité (23%).

Principales causes des accidents mortels en fonction de l'âge de l'usager présumé responsable



Victimes par âge



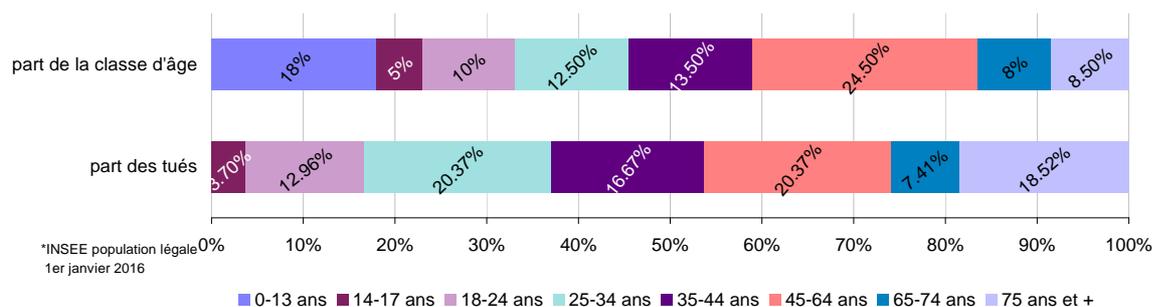
En 2017

	Total des victimes	Dont tués à 30 jours	Part du total des tués	Tués / 100 000 hab.
0 - 13 ans	62	0	0%	0
14 - 17 ans	60	2	4%	5,2
18 - 24 ans	261	7	13%	6,8
25 - 34 ans	205	11	20%	8,5
35 - 44 ans	153	9	17%	6,5
45 - 64 ans	220	11	20%	4,3
65 - 74 ans	51	4	7%	4,9
75 ans et +	71	10	19%	11,3
Total	1083	54	100%	

En 2017, la classe d'âge la plus touchée par la mortalité routière concerne les 25 à 34 ans qui enregistre 6 tués de plus qu'en 2016. A l'inverse, la classe d'âge des 18 à 24 ans est relativement épargnée avec 5 tués de moins.

Cette année encore, la mortalité des seniors de 65 ans et plus est très marquée, avec 2 tués de moins qu'en 2016 ils représentent encore plus du quart des tués dont 19% de seniors les plus âgés (75 ans et plus).

Part de la mortalité par classe d'âge rapportée à la population* en 2017



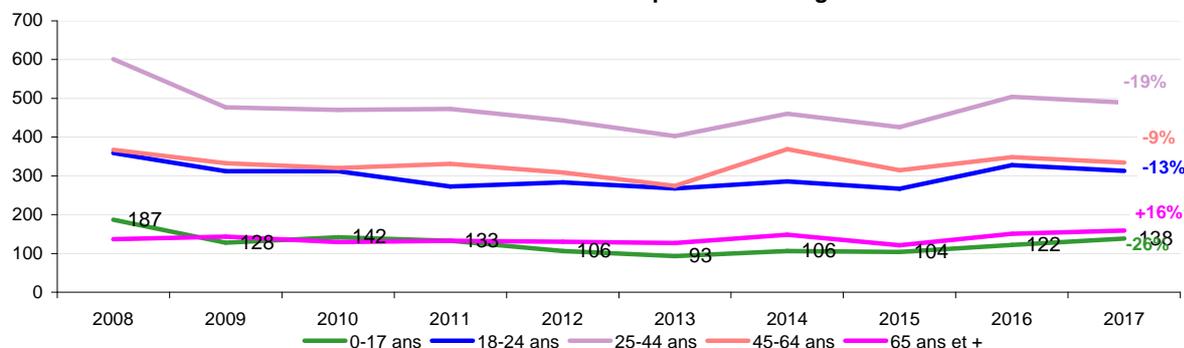
Par rapport à la composition de sa population, l'Ille-et-Vilaine présente une **surmortalité** dans les classes d'âge :

25 - 34 ans qui représentent 20% des tués pour 12% des effectifs de la population bretonne

75 ans et plus qui représentent 18% des tués pour 8% des effectifs bretoniens

Evolution sur 10 ans

Evolution des accidents par classes d'âge



Globalement, sur 10 ans, l'accidentalité baisse uniformément jusqu'en 2013 puis croît depuis 2014 de façon plus ou moins prononcée selon les classes d'âge et les années. **La hausse la plus marquée depuis 2014 concerne les moins de 18 ans** dont l'implication, dans les accidents augmente de 30%. Malgré tout, c'est la classe d'âge qui enregistre la plus grande baisse en 10 ans (- 26%).

En 2017, toutes les classes d'âge présentent une accidentalité similaire à celle de l'année 2009.

Les jeunes de moins de 18 ans

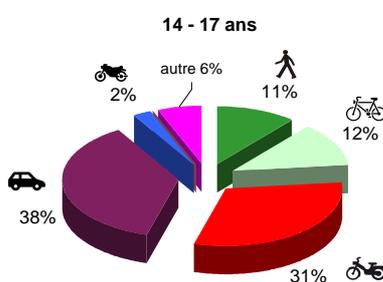
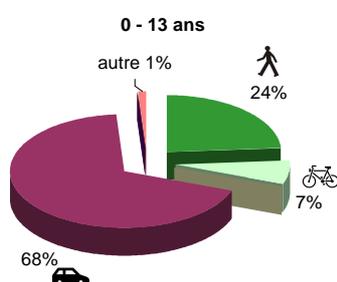
En 2017

		Accidents*		Tués		Blessés		dont Hospitalisés	
		2017	Evolution	2017	Evolution	2017	Evolution	2017	Evolution
0 - 17 ans		138	+ 16	2	=	120	- 8	45	- 1
Dont	0 - 13 ans	73	+ 5	0	- 1	62	- 4	21	+ 2
	14 - 17 ans	72	+ 12	2	+ 1	58	- 4	24	- 3

*Un accident peut impliquer à la fois un jeune de 0 à 13 ans et un jeune de 14 à 17 ans.

En 2017, la part des accidents impliquant un jeune de moins de 18 ans augmente de 6 points (20% du total des accidents en 2017 contre 14% en 2016) avec une augmentation légèrement plus importante des accidents impliquant un enfant de moins de 14 ans (+ 3 points par rapport à 2016) que pour les adolescents de 14 à 17 ans (+ 2 points).

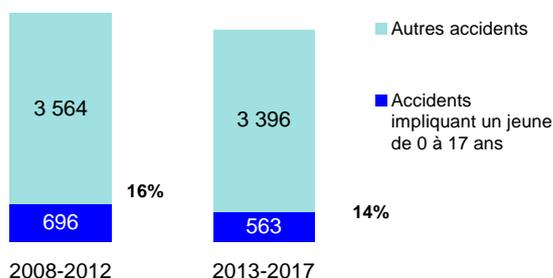
Répartition des jeunes de 0 à 17 ans impliqués dans les accidents selon le mode de déplacement



70% des enfants de 0 à 13 ans impliqués dans un accident sont **passagers**. Cette proportion n'est plus que de 44% pour les adolescents de 14 à 17 ans. Ces derniers sont majoritairement acteurs de la route, notamment en tant que **conducteur de cyclo**.

Evolution sur 10 ans

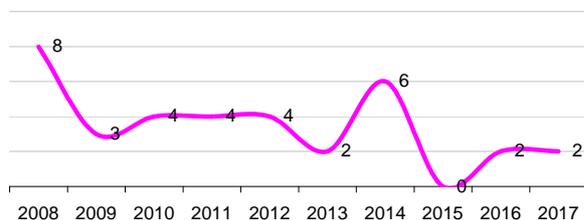
Des accidents



Entre la période 2008-2012 et la période 2013-2017, le nombre d'accidents impliquant un jeune de moins de 18 ans a diminué de 19% tandis que le nombre d'accidents toutes classes d'âge confondues a diminué de 7%. Cette baisse concerne pourtant essentiellement les 14-17 ans (- 28% d'accidents contre une baisse de - 7% pour les moins de 14 ans).

La part des accidents impliquant un jeune de moins de 18 ans sur le total des accidents corporels a également diminué de 2 points.

Des tués



Sur 10 ans, 35 jeunes sont décédés sur les routes bretonnes.

Les deux tiers (65,7%) des jeunes tués sur cette période avaient entre 14 et 17 ans.

En 2017 il est comptabilisé 4 fois moins de tués de moins de 18 ans qu'en 2008.



En 2017, les accidents impliquant un jeune de 0 à 17 ans sont en hausse

Les accidents de la route sont la première cause de mortalité chez les jeunes de 0 à 17 ans (OMS-News Room-16 mai 2017)

Les jeunes de 18 ans à 24 ans

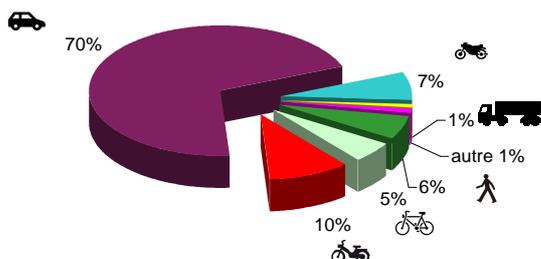
En 2017

Accidents*		Tués		Blessés		dont Hospitalisés	
2017	Evolution	2017	Evolution	2017	Evolution	2017	Evolution
313	-15	7	-5	254	-2	75	+12

La part des accidents impliquant un jeune adulte est stable (37% du total des accidents en 2017 contre 38% en 2016).

Avec 5 tués de moins qu'en 2016, la classe d'âge des 18 à 24 ans enregistre **la baisse de la mortalité la plus favorable**. Ils représentent 13% des tués contre 22% en 2016.

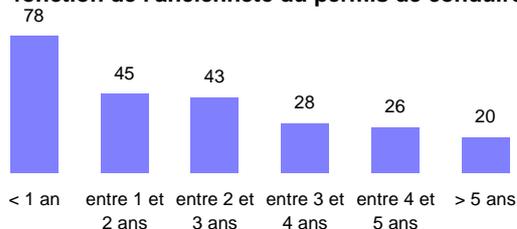
Répartition des jeunes de 18 à 24 ans impliqués dans les accidents selon le mode de déplacement



Par contre, les jeunes de 18 à 24 ans représentent la classe d'âge la plus impliquée dans les accidents (**21% du total des impliqués**).

70% des jeunes de 18 à 24 ans impliqués dans un accident sont **usagers de voiture de tourisme**.

Nombre d'accidents impliquant un jeune conducteur en fonction de l'ancienneté du permis de conduire

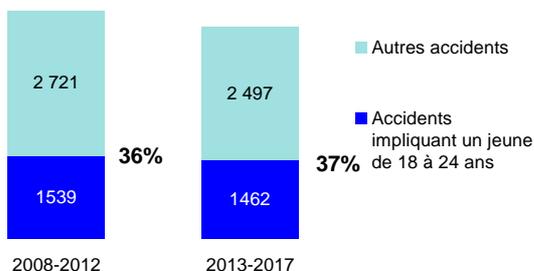


L'accidentologie des jeunes est directement liée à l'expérience de conduite et à l'ancienneté du permis de conduire. En 2017, plus de la moitié des jeunes de 18 à 24 ans conducteurs d'un véhicule nécessitant un permis de conduire impliqués dans un accident corporel détient le permis depuis moins de 2 ans (51%).

Le risque d'être impliqué dans un accident est inversement proportionnel à l'ancienneté du permis de conduire.

Evolution sur 10 ans

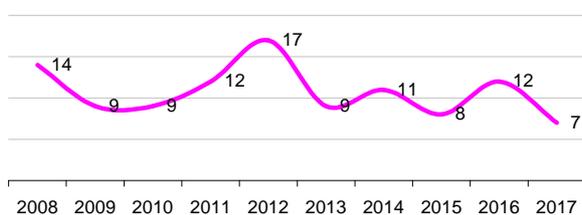
Des accidents



Sur 10 ans, excepté une hausse marginale en 2016, l'accidentalité des 18-24 ans baisse de façon constante et subit moins de fluctuations que les autres classes d'âge. Globalement les accidents impliquant un jeune de 18 à 24 ans ont diminué de 13% (contre une diminution moyenne toutes classes d'âge confondues de 7%).

La part de cette classe d'âge dans le total des accidents reste stable entre la période 2008-2012 et la période 2013-2017.

Des tués



En 2017, le nombre de tués pour cette classe d'âge est le plus bas enregistré durant les 10 dernières années.

Le nombre de tués de 18 à 24 ans diminue de moitié entre 2008 et 2017.

Les 18-24 ans représentent 13% de la mortalité routière en 2017 contre 20% en 2008.

La classe d'âge des 18 à 24 ans enregistre 5 tués de moins qu'en 2016

Sur 10 ans, les 18-24 ans représentent 10% de la population bretonne mais presque 20% des tués



Les séniors

En 2017

		Accidents*		Tués		Blessés		dont Hospitalisés	
		2017	Evolution	2017	Evolution	2017	Evolution	2017	Evolution
65 ans et plus		159	+ 8	14	- 1	108	+ 4	58	+ 11
Dont	65 - 74 ans	81	+ 3	4	=	47	- 1	27	- 8
	75 ans et +	95	+ 14	10	- 1	61	+ 5	31	+ 5

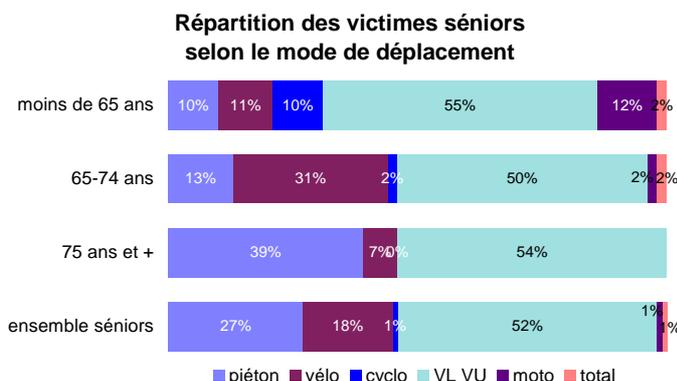
* Un accident peut impliquer à la fois un séniors de 65 à 74 ans et un séniors de 75 ans ou plus.

En 2017, les accidents corporels impliquant un séniors représentent 19% du total des accidents.

Ce sont **les séniors les plus âgés qui sont les plus touchés** ; ils sont impliqués dans 11% du total des accidents en 2017, soit en légère hausse par rapport à 2016 (9% du total des accidents en 2016).

Bien que l'on enregistre 1 tué de 75 ans ou plus de moins en 2017, cette population a **le taux de mortalité sur les routes le plus élevé**, 18,5% des tués pour seulement 8,5% de la population bretonne** (soit un taux de mortalité de 1,1 pour 10 000 contre un taux de mortalité moyen de 0,5 pour 10 000 tous âges confondus). La mortalité routière touche également les séniors très âgés puisque **5 tués avaient 85 ans et plus**.

** INSEE pyramide des âges 2018



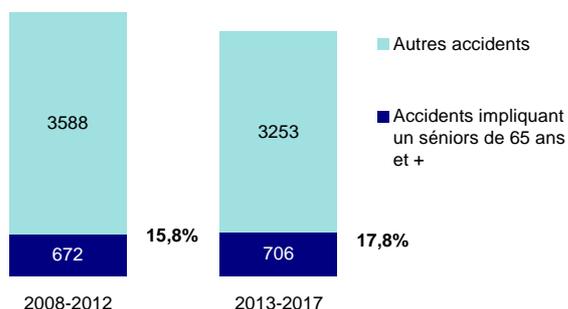
La part des victimes de VL ou de VU est quasiment identique selon les classes d'âge.

En revanche, **la part des victimes piétons et vélos est plus élevée chez les séniors** (la part des victimes vélos étant plus élevée chez les 65-74 ans et la part des victimes piétons plus élevée chez les 75 ans et plus).

La part des victimes piétons de 75 ans et plus est 4 fois plus élevée que chez les moins de 65 ans et 3 fois plus élevée que chez les 65-74 ans.

Evolution sur 10 ans

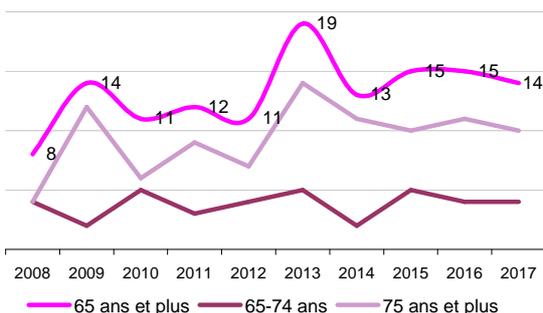
Des accidents



Entre les périodes 2008-2012 et 2013-2017 tandis que le nombre d'accidents toutes classes d'âge confondues diminue de 7%, le nombre d'accidents impliquant un séniors est stable. De ce fait, **la part des accidents avec un séniors augmente de 2 points** entre les deux périodes.

Sur 10 ans, **la mortalité des 65-74 ans est stable tandis que la mortalité des 75 ans ou plus augmente de 51% entre les périodes 2008-2012 et 2013-2017** pour une augmentation de cette classe d'âge de 18,5% dans la population bretonne.

Des tués



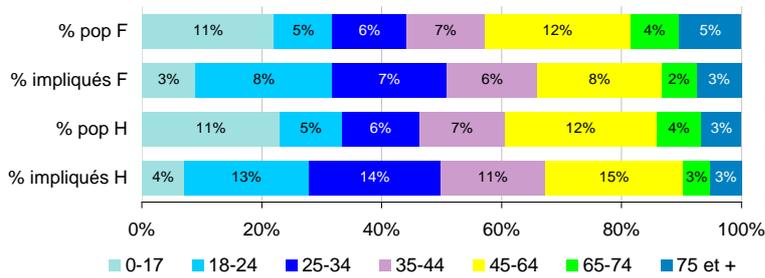
1 tué sur 5 est âgé de 75 ans ou plus.

5 personnes de plus de 85 ans sont décédées en 2017

Victimes par sexe

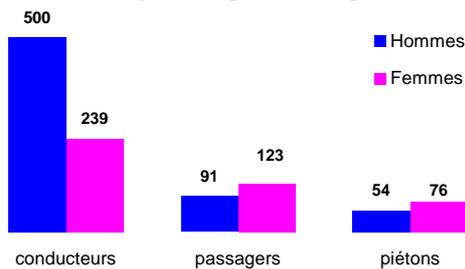
En 2017

Répartition des impliqués par sexe et par classe d'âge



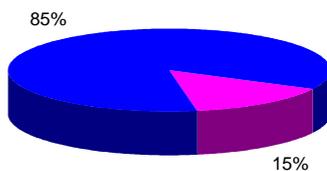
Les hommes sont nettement plus présents dans les accidents (63% des usagers impliqués) que les femmes (37% des usagers impliqués). Cette prépondérance est plus ou moins marquée selon les classes d'âge : ainsi, entre 25 et 64 ans, les hommes sont plus de 2 fois plus impliqués que les femmes dans les accidents de la route.

Répartition des victimes par sexe et par catégorie d'usager



En 2017, les accidents de la route ont fait 645 victimes masculines dont 46 tués et 438 victimes féminines dont 8 tuées. La baisse du nombre de victimes en 2017 concerne essentiellement les conducteurs (baisse de 7,4% tant pour les hommes que pour les femmes). Par contre, on enregistre **une hausse du nombre de victimes femmes en tant que passagères (+ 9%) et piétons (+ 25%)**.

Répartition des tués par sexe



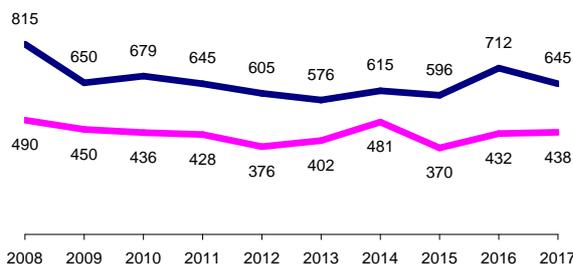
En 2017, on déplore 6 hommes tués de plus qu'en 2016 et 6 femmes tuées de moins qu'en 2016.

Alors que sur 10 ans, les hommes représentent 74% des tués en moyenne, en 2017 ils représentent 85% des tués.

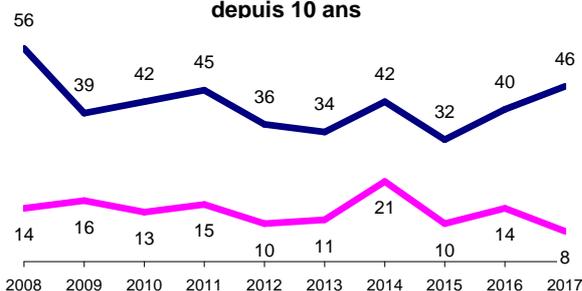
L'évolution du nombre de victimes est globalement similaire selon le sexe avec une diminution constante de 2008 à 2012 (- 25,7% pour les hommes et - 23% pour les femmes) et une augmentation sur la période 2013-2017 (+ 11% pour les hommes et + 9% pour les femmes).

Evolution depuis 10 ans

Répartition des victimes par sexe depuis 10 ans



Répartition des tués par sexe depuis 10 ans



La proportion des tués reste globalement la même sur 10 ans avec une moyenne de 41 tués hommes et 14 tués femmes par an avec néanmoins plus de fluctuations pour la mortalité masculine.

On déplore 8 femmes tuées de moins qu'en 2016

Sur 10 ans, la part des hommes tués est 3 fois plus élevée que la part des femmes tués



Victimes par catégories d'usagers

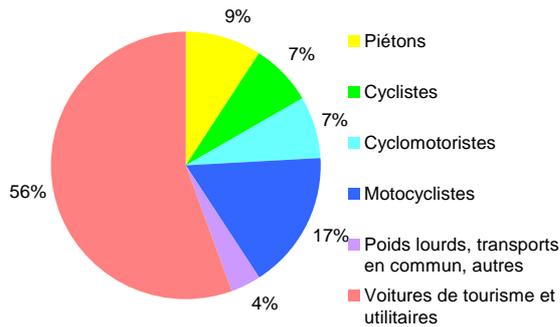
En 2017

	Accidents*		Tués		Blessés		dont Hospitalisés	
	2017	Evolution	2017	Evolution	2017	Evolution	2017	Evolution
	126	-4	5	=	125	-2	51	+4
	130	+6	4	-6	123	+10	36	+7
	685	-26	30	+8	564	-73	175	-7
	78	-6	2	+1	30	-9	12	=
	89	-14	4	-1	89	-11	38	-6
	115	+5	9	=	108	+27	56	+16
	55	+5	0	-2	16	+9	1	+1
Autre	20	+11	2	+1	4	-1	4	=

En 2017, bien que certaines catégories d'usagers connaissent des variations importantes par rapport à 2016 (+ 36% de tués usagers de véhicule léger mais -11% de blessés, + 33% de motocyclistes blessés), globalement **l'accidentalité est stable.**

Autre * = voiturette, train, tramway, engin spécial, tracteur agricole, quad

Répartition des tués selon le mode de déplacement

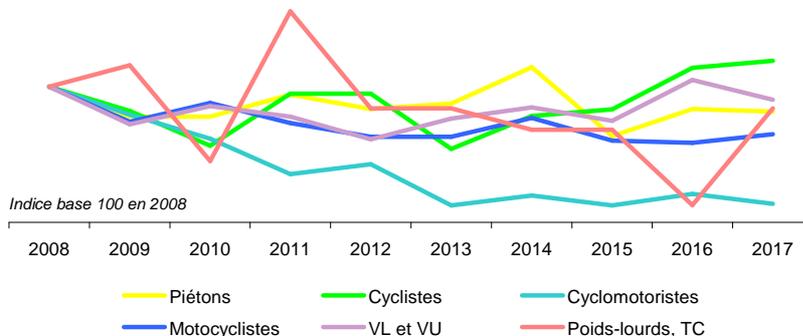


La mortalité des usagers vulnérables, particulièrement touchés en 2016, est en baisse : les piétons et les deux-roues représentent désormais 40% des tués contre 54% en 2016. Ce sont les cyclistes essentiellement qui bénéficient de cette baisse : 6 vies ont été épargnées dans cette catégorie.

Avec 8 tués de plus qu'en 2016, **la mortalité des usagers de véhicules de tourisme est en nette augmentation**, les passagers étant plus épargnés cette année (2 tués de moins).

Evolution depuis 10 ans

Evolution du nombre de victimes selon le mode de déplacement



La baisse de l'accidentalité se scinde en deux périodes; **une période de baisse du nombre de victimes entre 2008 et 2012** pour quasiment toutes les catégories d'usagers excepté les usagers vulnérables tels que les piétons et les cyclistes, suivie d'**une période de stabilité entre 2013 et 2017** pour les deux-roues motorisés, période plus cahotique pour les piétons et période de hausse franche pour les VL-VU et surtout les cyclistes (respectivement + 12% et + 67% de victimes).

En 2017, 2 personnes sont décédées des suites d'une collision avec un train



25 personnes sont décédées dans un accident sans tiers soit 46% des tués

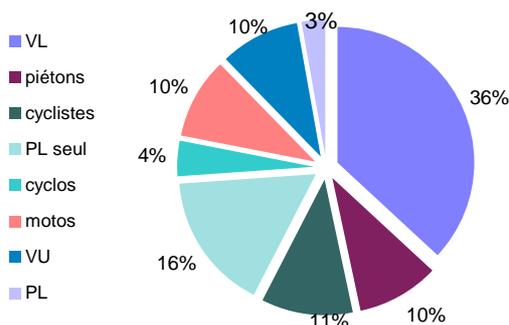
Zoom sur les poids lourds*

* On entend par "poids lourd" les véhicules de plus de 3,5t de PTAC transportant des marchandises ou des personnes. Les tracteurs agricoles sont comptabilisés.

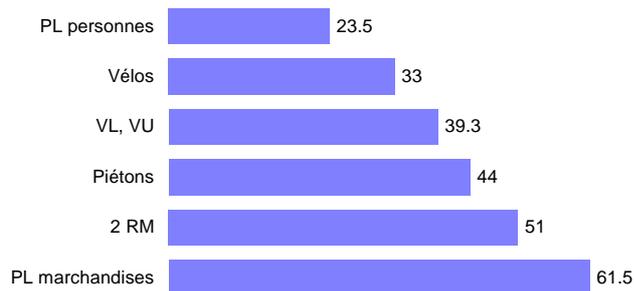
En 2017

Accidents	Tués	Blessés	dont Hospitalisés
64	1	27	8

Catégories d'usagers en conflit avec le poids-lourd

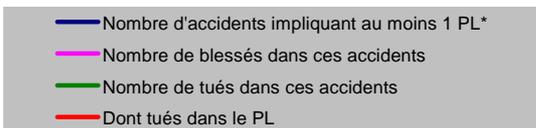
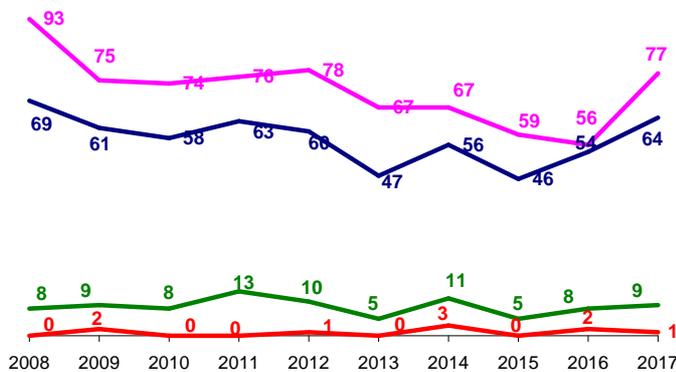


Taux d'accidents graves selon les modes de déplacement



Evolution depuis 10 ans

Evolution du nombre d'accidents impliquant au moins un poids lourd de 2008 à 2017



Les poids-lourds sont impliqués dans 64 accidents corporels (soit 10 de plus qu'en 2016) dans lesquels 77 personnes ont été blessées (soit 21 blessés de plus qu'en 2016) et 9 ont perdu la vie (+ 1). Cependant, dans la majorité des cas, c'est un tiers qui a perdu la vie ; seul 1 conducteur de poids-lourds est décédé en 2017.

Ces accidents impliquent 26% de transports en commun de personnes, 60% de véhicules de transport de marchandises >7,5 tonnes (dont une grande majorité de véhicules articulés) et 14% de tracteurs agricoles.

36% des accidents impliquant un poids-lourd impliquent également une voiture de tourisme. Le nombre d'accidents impliquant un poids-lourd seul représente 19% des accidents de poids-lourds contre 30% en 2016.

Les accidents impliquant un véhicule lourd de transport de marchandises sont les plus graves



Sur 10 ans, les accidents impliquant un poids-lourd représentent 7% du total des accidents corporels. Le nombre d'accidents impliquant un PL diminue de 32% entre 2008 et 2013 mais subit une augmentation de 14% depuis 2014. Pourtant, le parc de véhicules lourds affectés au transport de marchandise a diminué de 7% en Ile-et-Vilaine entre 2011 et 2017 (Sources ORTB).

Le nombre de blessés dans les accidents de poids-lourd, pourtant en baisse depuis 2008 subit une forte augmentation (+ 37% par rapport à 2016).

Les accidents impliquant un poids-lourd sont généralement graves, 14% d'entre eux sont mortels (contre 6 % en moyenne tous mode de déplacement confondus) et 58% sont graves (contre 44% en moyenne tous modes de déplacement confondus).

Bien que le nombre de tués dans les accidents impliquant un PL représentent 16% du total des tués, la part des tués dans le véhicule lourd est faible (1,6% des tués).

Réseaux

En 2017

En 2017, on enregistre seulement 3 accidents corporels sur l'autoroute.

La part des accidents sur le réseau national augmente passant de 13% en 2016 à 17% en 2017 mais on enregistre 2 accidents mortels de moins.

La part des accidents sur le réseau départemental et métropolitain reste stable, ils représentent 30% du total des accidents. Par contre, le nombre d'accidents mortels augmente de 27%. Un tiers des accidents du réseau départemental et 19% des accidents mortels ont lieu sur les routes transférées à la Métropole.

Les accidents sur routes communales sont en nette diminution (- 11%). Ils représentent 58% des accidents contre 63% en 2016. De la même façon, on y enregistre 7 accidents mortels de moins qu'en 2016.



En 2017, le réseau départemental et métropolitain totalise 30% du total des accidents. On y déplore 8 tués de plus qu'en 2016

Répartition des accidents* en 2017

	Nombre d'accidents*	Dont accidents mortels*	Taux d'accidents graves
Autoroutes	3	0	66,5
Routes nationales	146	5	27,5
Routes départementales	171	30	87,7
Réseau Rennes métropole	85	7	45
Voies communales et autres	486	14	32

Répartition des accidents* de 2008 à 2017

	Nombre d'accidents*	Dont accidents mortels*	Taux d'accidents graves
Autoroutes	39	2	82
Routes nationales	1 007	49	31
Routes départementales	2 590	352	76
Voies communales et autres	5 171	158	31,5

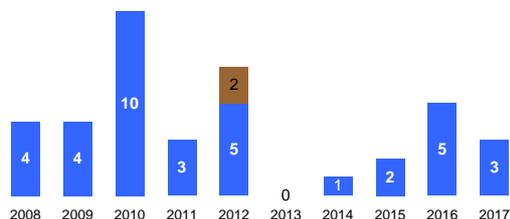
*Un accident peut être comptabilisé plusieurs fois, notamment s'il se produit à l'intersection de plusieurs axes.

** Sources trafic Conseil départemental d'Ille-et-Vilaine

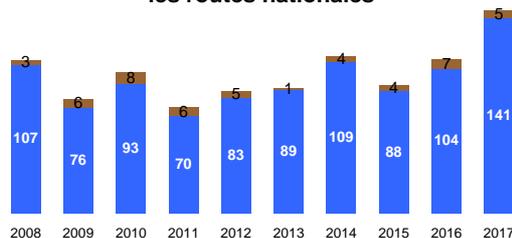
■ Nombre d'accidents
■ Nombre d'accidents mortels

Les accidents* depuis 10 ans sur...

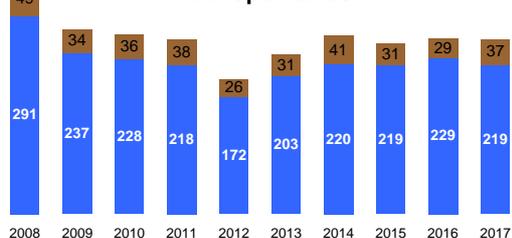
l'autoroute



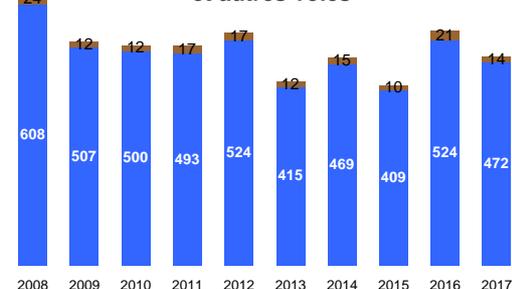
les routes nationales



les routes départementales et métropolitaines



les voies communales et autres voies



Les accidents corporels sur autoroute reste marginaux en Ille-et-Vilaine, sur 10 ans ils représentent moins de 1% du total des accidents.

Sur 10 ans, le nombre d'accidents a diminué d'un quart sur le réseau départemental, de 23% sur le réseau communal mais il a augmenté de 31% sur le réseau national.

Malgré des fluctuations, la mortalité reste équivalente depuis 2009 sur tous les réseaux.

Sur 10 ans, **c'est sur le réseau départemental que le taux d'accidents graves est le plus élevé** (76 accidents graves pour 100 accidents corporels).

Milieu (urbain ou rural)

Définition : on entend par milieu urbain l'ensemble des voies ou sections de voies situées à l'intérieur d'une agglomération (sections situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération). La taille de l'agglomération n'entre pas en compte. A l'inverse, toute voies ou section de voie située hors agglomération relève du milieu rural (ou rase campagne).

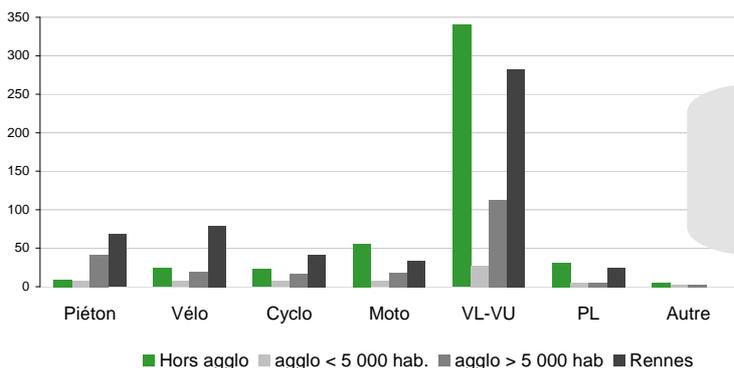
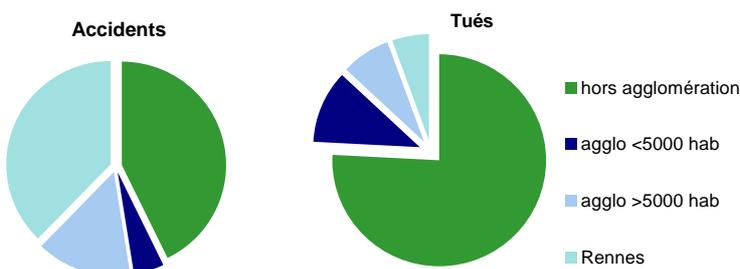
En 2017

	Accidents	Dont mortels	Tués	% d'accidents mortels
Milieu rural	360	39	41	11%
Milieu urbain	482	12	13	2%

57% des accidents se produisent en milieu urbain mais 76% des tués décèdent lors d'un accident en milieu rural. La vitesse est, en effet, un facteur déterminant dans la gravité des accidents.

Entre 2016 et 2017, le nombre d'accidents en rase campagne augmente de près de 36% alors que le nombre d'accidents en milieu urbain diminue de 19%.

Accidentalité selon le type d'agglomération



La part des accidents en rase campagne est la plus importante de ces dix dernières années, ce type d'accident représente 43% du total des accidents (contre 34% en 2008).

73% des accidents de piéton, 82% des accidents de vélo et 74% des accidents de cyclo se produisent en milieu urbain, notamment en **milieu urbain dense**. Cette proportion n'est plus que de 51% pour les motos, 55% pour les véhicules de tourisme et 54% pour les poids-lourds.

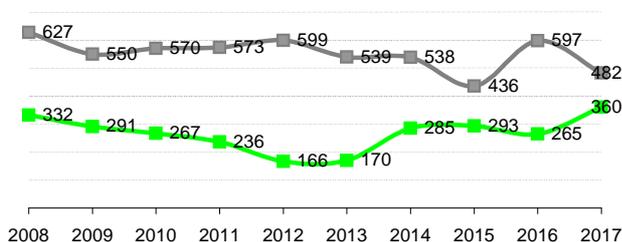
En 2017, les accidents diminuent en ville et augmentent en rase campagne



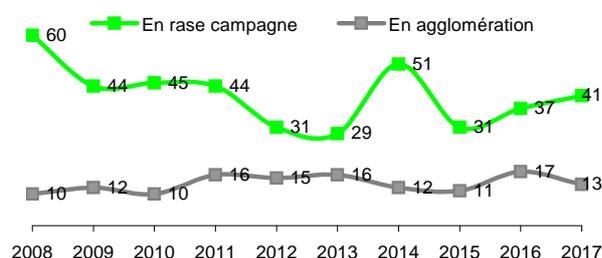
Ces dix dernières années, 3 tués sur 4 sont décédés en rase campagne

Evolution depuis 10 ans

Accidents corporels selon le milieu



Tués selon le milieu



Sur 10 ans, l'accidentalité en milieu urbain baisse de façon relativement constante. Par contre, l'accidentalité en milieu rural suit la tendance générale : une baisse significative jusqu'en 2012 (- 50%) suivie d'une hausse conséquente (+ 111%).

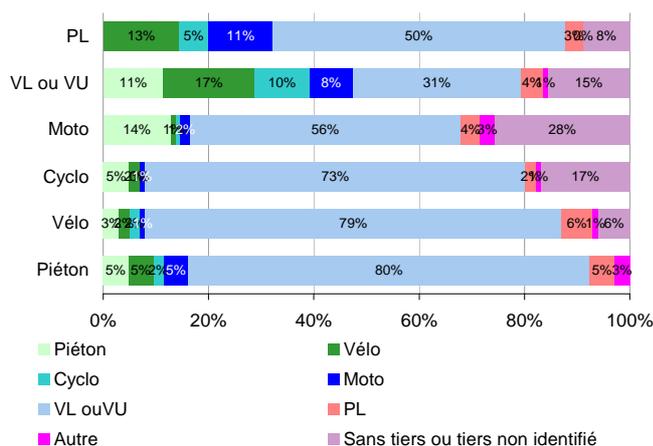
En 2017, l'écart entre la proportion des accidents en milieu rural versus milieu urbain diminue.

La mortalité suit la baisse générale de 2008 à 2012 puis une augmentation à partir de 2013 en rase campagne.

La mortalité en milieu urbain reste relativement stable.

Type de collision

Principaux conflits dans les accidents



Lire : 13% des accidents de PL impliquent également un vélo.

La majorité des conflits impliquent un véhicule léger contre un autre véhicule léger (28% du total des accidents dont 23% des accidents mortels).

Les accidents impliquant un VL contre un cycliste ou un piéton arrive en deuxième position ; ces conflits représentent chacun 12% du total des accidents et respectivement 8% et 6% des accidents mortels.

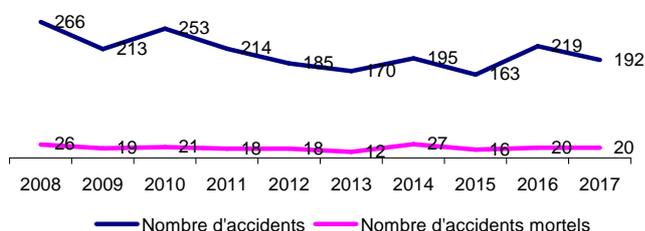
Les conflits entre VL et deux-roues motorisés représentent 15% du total des accidents et 12% des accidents mortels.

Bien qu'en baisse sur ces dix dernières années, en 2017 les accidents impliquant un véhicule seul (sans tiers ou sans tiers identifié et sans piéton) représentent 23% du total des accidents et presque 40% des accidents mortels.

Ce sont les deux-roues motorisés qui sont les plus concernés par les accidents sans tiers ; cela représente 28% des accidents de moto et 17% des accidents de cyclo. Dans les accidents mortels, par contre, ce sont les VL les plus concernés (13 accidents mortels impliquent un VL ou un VU seul sans piéton sur les 20 accidents mortels n'impliquant qu'un seul véhicule).

Les causes des accidents mortels et non mortels sans tiers sont principalement **une vitesse excessive** (31% des accidents) et **l'alcool** (18% des accidents).

Accidents de véhicules seuls sans piéton



Nombre d'accidents par type de véhicule et de collision

	vélo	2RM	VL-VU	PL divers	autre
frontale ⁽¹⁾	10	17	63	9	1
par l'arrière	14	20	117	10	1
par le côté	58	97	232	23	2
en chaîne ⁽²⁾	0	0	57	4	0
collisions multiples ⁽³⁾	2	4	20	4	0
autre collision	38	28	221	14	5
sans collision	8	38	53	2	2
Ensemble	130	204	763	66	11

En 2017, plus du quart (27%) des accidents impliquent au moins un VL dans une collision par le côté.

61% des collisions en chaîne se produisent sur la rocade de Rennes.

58% des accidents se produisent hors intersection.

Type de collision en /hors intersection dans les accidents

	en intersection	hors intersection	non renseigné
frontale ⁽¹⁾	20	45	0
par l'arrière	27	86	0
par le côté	175	58	2
en chaîne ⁽²⁾	8	35	1
collisions multiples ⁽³⁾	10	9	0
autre collision	86	176	7
sans collision	19	76	2
Ensemble	345	485	12

(1) collision de face

(2) implique au moins 3 véhicules circulant dans le même sens

(3) carambolages impliquant au moins 3 véhicules

Les accidents impliquant un véhicule seul, sans piéton, totalisent presque un quart des accidents et 40% des accidents mortels

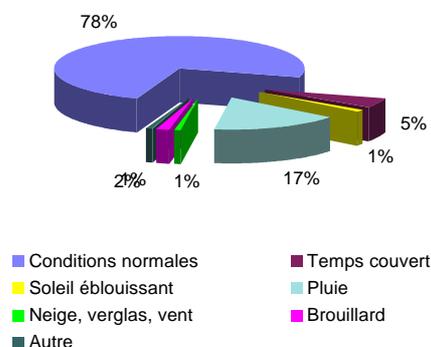


Circonstances

Avertissement : un accident est souvent dû à une association de circonstances particulières plus ou moins déterminantes dont la météo, l'état de la route, la visibilité et l'infrastructure font partie.

Météo

Accidents en 2017

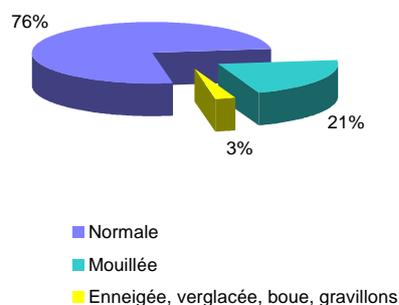


78% des accidents et 57% des accidents mortels se sont produits dans des conditions atmosphériques normales.

Par contre, **trois accidents mortels sont directement liés à la météo** (soleil éblouissant et forte pluie).

Etat de la route

Accidents en 2017

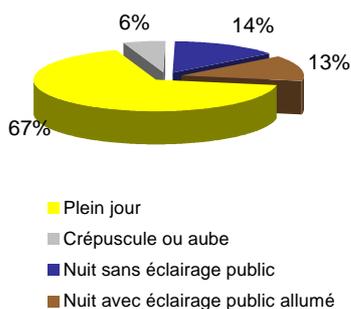


76% des accidents corporels et la moitié des accidents mortels ont eu lieu alors que les conditions d'adhérence étaient normales.

16% des accidents de deux-roues seraient dus, entre autres facteurs, à un manque d'adhérence (route mouillée, enneigée, boueuse, verglacée ou présence de corps gras).

Luminosité

Accidents en 2017



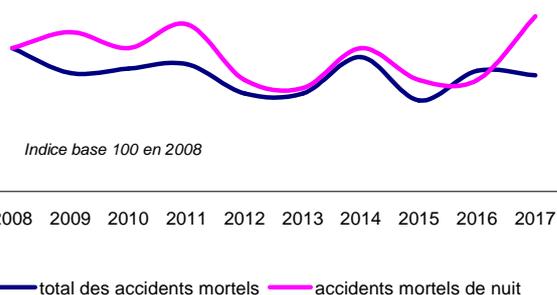
En 2017, **les deux tiers des accidents se produisent de jour**. La part des accidents de nuit augmente d'un point, ils représentent 27% des accidents en 2017 contre 26% en 2016.

La part des accidents de nuit est globalement stable sur 10 ans, elle oscille entre 25% et 30% du total des accidents.

La mortalité de nuit* subit une forte augmentation; en 2017, 20 accidents mortels se sont produits la nuit contre 14 en 2016. La part des accidents mortels de nuit représente ainsi 43% du total des accidents mortels contre 26% en 2016, soit une augmentation de 17 points.

*La nuit fait référence ici à la luminosité faible ou inexistante et non à l'horaire.

Evolution de la mortalité de nuit

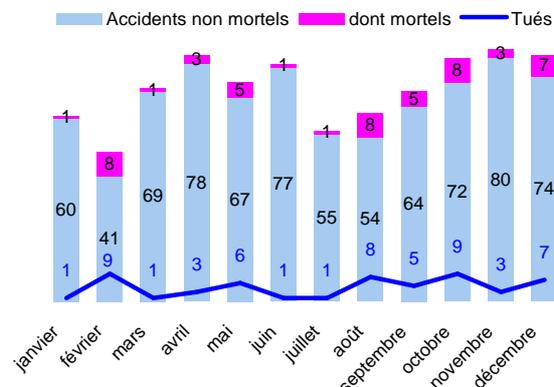


La mortalité de nuit est en nette augmentation en 2017



Circonstances (suite)

Saisonnalité

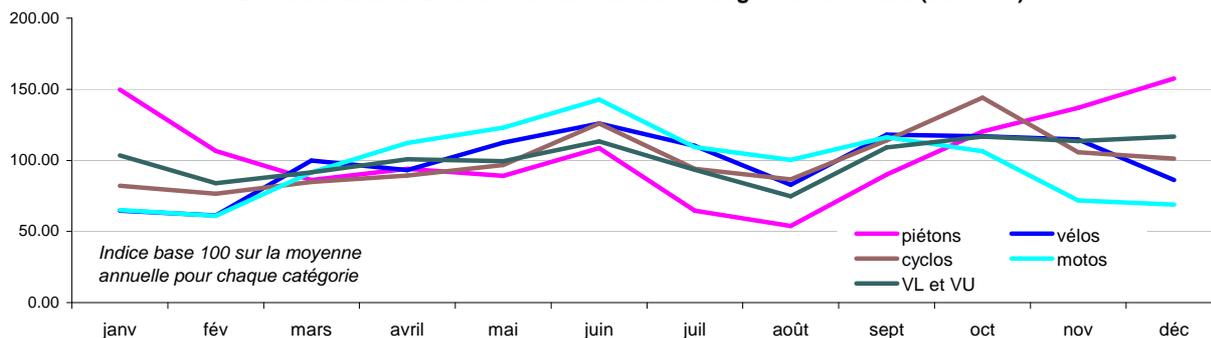


En 2017, l'accidentalité est au plus bas au mois de février où se produisent 49 accidents corporels et au plus fort au dernier trimestre où se concentrent 29% des accidents. **La courbe de l'accidentalité est très similaire à celle de 2016 avec un pic au mois d'avril et aux mois d'octobre-novembre.**

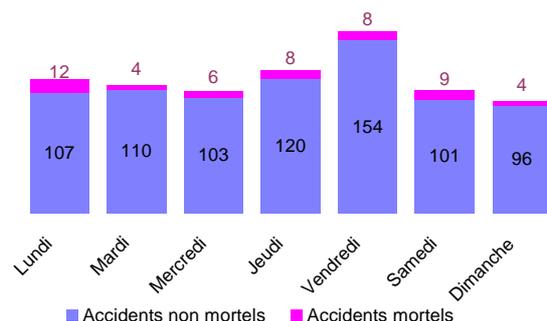
La mortalité est au plus haut aux mois de février, août et octobre où l'on déplore 26 tués, soit presque la moitié du total. L'évolution des accident mortel en 2017 subit de fortes fluctuations contrairement à l'année 2016 où la mortalité était plus lissée.

Sur 10 ans, on constate une **hausse récurrente de l'accidentalité pour tous les modes de déplacement au mois de juin**. Cette tendance est particulièrement marquée pour les motos dont l'utilisation reste principalement un loisir, davantage pratiqué lorsque les conditions météo sont favorables. Les piétons subissent une forte hausse à partir du mois de septembre ; le nombre d'accidents dans lesquels ils sont impliqués sont trois fois plus nombreux en décembre qu'en août. Les accidents de cyclomoteur sont les plus fréquents au mois d'octobre.

Evolution mensuelle des accidents selon les catégories sur 10 ans (base 100)



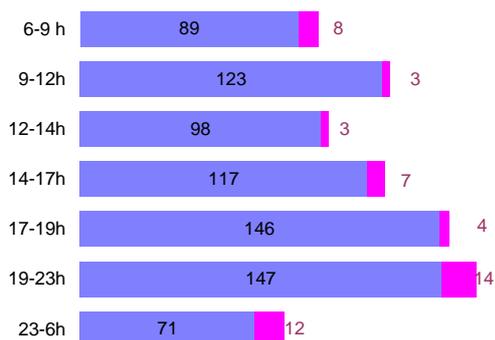
Jours de la semaine et horaires



En 2017, les accidents corporels se produisent le plus souvent **le vendredi** (19%) et c'est le dimanche qu'ils sont le moins fréquents (12%).

En 2017, c'est le lundi que les accidents mortels sont les plus fréquents.

Plus du quart des accidents (26,5%) et 19,5% des accidents mortels se produisent le soir entre 17 heures et 20 heures.



Presque 1 accident mortel sur 4 (23,5%) se produit entre 23 heures et 6 heures (voir "Luminosité", page précédente).

Lorsqu'il y a imprégnation d'alcool, la part des accidents de nuit (entre 23 h et 6 h) est presque 4 fois plus importante (39% des accidents avec imprégnation d'alcool).

Les accidents liés à la vitesse ont plutôt lieu en fin d'après-midi (1 sur 3 entre 16 heures et 19 heures).



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Observatoire Départemental de Sécurité Routière

Direction Départementale des Territoires et de la Mer
Le Morgat - 12 rue Maurice Fabre
CS 23167
35031 Rennes cedex
Tél : 02-90-02-32-00

JUIN 2018