

Bilan de l'accidentalité 2019



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
VIVRE, ENSEMBLE.**

Sommaire, indicateurs et définitions

Sommaire

	Page
Indicateurs et définitions.....	1
L'essentiel de 2019.....	2
Bilan global 2019 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 mode de déplacement...	13
Zoom sur les poids lourds.....	14
Les réseaux.....	15
Milieu (urbain ou rase campagne).....	16
Circonstances.....	17
Ille-et-Vilaine vs France	19
Chiffres clés 2019.....	20

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 tuées.

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 2020 :

1 084 554 habitants

Par arrondissement :

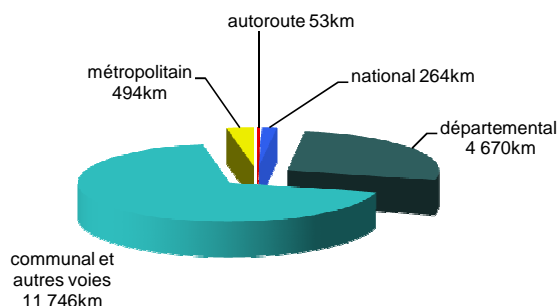
Rennes.....	618 686
Saint-Malo.....	171 144
Fougères / Vitré.....	189 113
Redon.....	105 611

Densité (habitant/km²)... 160

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



Sources :

- ORTB (www.observatoire-transport-bretagne.fr)
- INSEE 2019
- Conseil Départemental d' Ille-et-Vilaine
- Direction Inter régionale des Routes

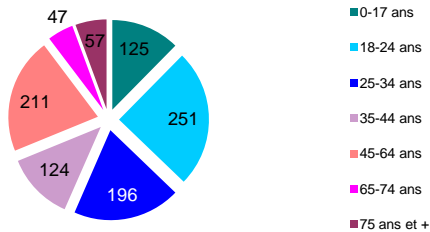
L' essentiel de 2019



779 accidents
1 011 victimes
dont 42 tués

L' âge

Part des victimes selon l'âge



Part des tués selon l'âge



En 2019, tous les indicateurs sont au vert, la baisse amorcée en 2018 se poursuit. Le nombre de tués est le bas enregistré en Ille-et-Vilaine depuis 2015.

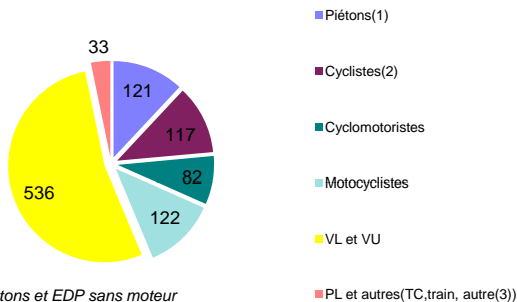
La mortalité est stable chez les moins de 25 ans. Ils représentent 22% des tués.

Une augmentation de la mortalité est constatée parmi les 25-44 ans (+ 4 tués). Ils constituent la classe d'âge la plus touchée en 2019.

La mortalité diminue nettement dans la classe d'âge des 45-64 ans (- 8 tués). Leur part dans la mortalité a baissé de moitié par rapport à 2018.

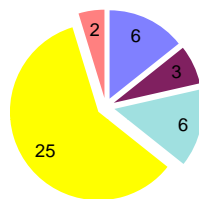
Le mode de déplacement

Part des victimes selon le mode de déplacement



(1) : piétons et EDP sans moteur
(2) : vélos, vélos électriques, EDP à moteur
(3) : voiturette

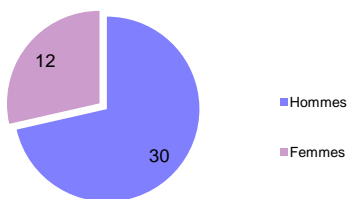
Part des tués selon le mode de déplacement



L'année 2019 est marquée par une forte baisse de la mortalité des cyclomotoristes (- 5 tués) : aucun tué n'est à déplorer dans cette catégorie en 2019.

Le sexe

Tués selon le sexe

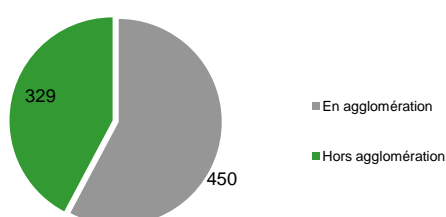


En 2019, les accidents de la route ont fait 624 victimes masculines (- 2%) dont 30 tués (- 6 tués) et 387 victimes féminines (- 5%) dont 12 tuées (soit autant qu'en 2018).

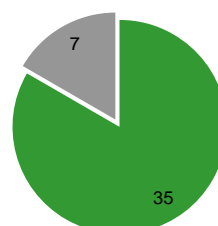
Le taux de tués pour 100 accidents corporels est 1,5 fois plus élevé chez les hommes que chez les femmes.

Le milieu

Part des accidents corporels selon le milieu



Part des tués selon le milieu



La baisse de la mortalité constatée en 2019 se situe essentiellement en milieu urbain dense : **6 vies ont été épargnées sur la ville de Rennes.**

Bilan global 2019 et évolution

Bilan 2019 versus 2018

	2019	2018	Variation Ille-et- Vilaine	Variation France métropole
Accidents	779	815	+ 4,5%	+ 0,8%
Tués	42	48	- 12,5%	+ 0,3%
Blessés	969	998	- 2,9%	+ 1,2%

En 2019, **tous les indicateurs sont au vert** : la baisse de la mortalité amorcée en 2018 se poursuit. **Le nombre de tués est équivalent à celui de 2015, soit le plus bas enregistré en Ille-et-Vilaine**, avec une baisse de presque 12% de la mortalité, soit 6 vies épargnées par rapport à 2018. **L'année 2019 devient ainsi l'une des années de référence pour la sécurité routière dans le département.**

La baisse de la mortalité en 2019 se situe essentiellement au mois de septembre durant lequel, fait inédit en Ille-et-Vilaine, **aucun accident mortel n'est à déplorer.**

En 2019, le nombre d'accidents et de blessés diminue également mais de manière moins franche (respectivement - 4% et - 3% par rapport à 2018).

L'arrondissement de Rennes reste le plus touché. Le nombre de tués y est identique à celui de 2018 (17 décès). L'arrondissement de Rennes totalise **40% de la mortalité routière.**

Tandis que la mortalité reste équivalente dans l'arrondissement de Fougères-Vitré (11 tués), elle diminue dans l'arrondissement de Saint-Malo (10 tués soit 1 de moins qu'en 2018) qui compte désormais un quart de la mortalité du département. **L'arrondissement de Redon enregistre la baisse la plus favorable** (4 tués soit 5 de moins qu'en 2018), représentant dorénavant 10% de la mortalité bretonne.

Zone de compétence

	Gendarmerie nationale		Sécurité publique	
	Accidents	Dont mortels	Accidents	Dont mortels
2018	268	38	547	7
2019	237	30	542	7
Evolution	-11.5%	-21%	-0.9%	=

Plus des deux tiers des accidents se produisent en zone Police mais 8 accidents mortels sur 10 ont lieu en zone Gendarmerie.

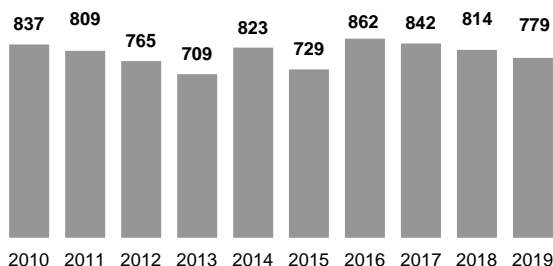
La baisse de la mortalité en 2019 se situe uniquement en secteur gendarmerie (8 tués de moins que l'année dernière). La mortalité en zone police reste quasiment identique.

Evolution depuis 10 ans

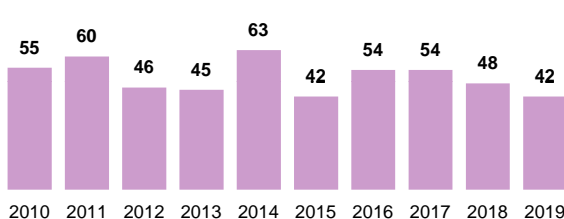
Sur 10 ans, globalement **le nombre d'accidents corporels diminue de 7%** mais de façon disparate : une baisse constante de 2010 à 2013 (- 15%) et une période plus fluctuante de 2014 à 2019 (- 5%).

La mortalité diminue d'un quart en 10 ans. Avec une moyenne 51 tués par an sur la période, **2019 se situe parmi les deux années les moins meurtrières.**

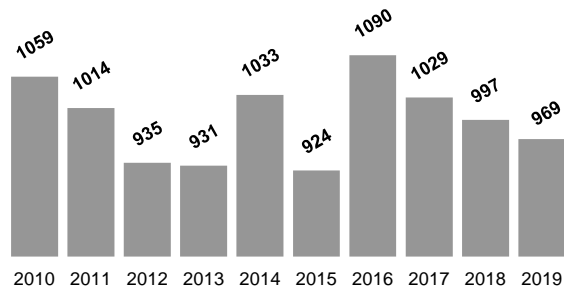
Evolution des accidents



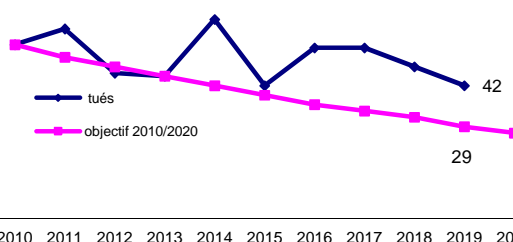
Evolution des tués



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 2019, cela se traduit par un excédant de 13 tués par rapport à l'objectif espéré pour l'année.



Localisation des accidents mortels

Année 2019



Légende :

- Accident mortel
- Réseau principal
- Arrondissement de Rennes
- Arrondissement de Saint-Malo
- Arrondissement de Redon
- Arrondissement de Fougères - Vitré

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	11/01/2019	06h25	Cesson-Sévigné	RN 136	1 piéton	40	M	1
2	12/01/2019	10h15	Comblessac	VC "Le Coudray"	1 conducteur VL	83	M	2
3	17/01/2019	22h20	Argentré-du-Plessis	RD 178	1 conducteur VL	22	M	3
4	30/01/2019	09h00	Saint-Péran	RD 61	1 passager VL	4 mois	M	4
5	14/02/2019	03h00	Feins	RD 20 / VC rue du Verger	1 conducteur VL	46	F	5
6	17/03/2019	22h35	Bédée	RN 12	1 conducteur VL	46	M	7
					1 passager VL	24	F	
7	21/03/2019	19h38	Chartres-de-Bretagne	RD 34 / RN 137	1 conducteur VU	57	M	9
					1 passager VU	17	M	
8	27/03/2019	20h00	Chevaigné	RD 175	1 conducteur moto > 125 cm ³	29	M	10
9	12/04/2019	17h50	Goven	VC " La Hillandais"	1 conducteur moto > 125 cm ³	31	M	11
10	04/05/2019	11h40	Rennes	Boulevard louis Volclair	1 piéton	5	M	12
11	14/05/2019	17h00	Romagné	RD 113 / VC	1 conducteur moto > 125 cm ³	29	M	13
12	19/05/2019	00h40	Saint-Malo	RN 137 / RD 168	1 piéton	39	M	14
13	19/05/2019	12h40	Saint-Domineuc	VC "La Ramée"	1 conducteur VL	34	M	16
					1 passager VL	6	M	
14	20/05/2019	16h33	Laillé	VC "Les Cours"	1 conducteur VL	78	M	17
15	07/06/2019	12h00	Roz-sur-Couesnon	RD 389	1 conducteur VU	72	M	18
16	14/06/2019	12h00	Louvigné-du-Désert	RD 14	1 conducteur VL	58	M	19
17	02/07/2019	09h10	Ercé-près-Liffré	VC "Les Landelles"	1 conducteur VL	18	M	20
18	10/07/2019	14h20	Rennes	RN 136	1 passager VL	74	F	21
19	13/07/2019	18h30	Brécé	RD 286	1 conducteur VL	37	M	22
20	19/07/2019	20h45	Dol-de-Bretagne	RN 176	1 conducteur moto > 125 cm ³	39	M	23
21	21/07/2019	21h20	Le Theil-de-Bretagne	RD 107	1 conducteur moto > 125 cm ³	40	M	24
22	24/07/2019	10h30	Pleurtuit	RD 266	1 cycliste	76	F	25
23	16/08/2019	09h58	Combourg	RD 82	1 conducteur VL	61	F	26
24	20/08/2019	15h45	Brie	RD 777	1 conducteur VL	89	M	28
					1 passager VL	89	F	
25	25/08/2019	17h00	Sains	RN 176	1 passager VU	72	F	29
26	25/08/2019	22h10	Saint-Lunaire	RD 503	1 conducteur VL	54	M	30

N° de l'accident	Date	Heure	Commune	Voie(s)	Catégorie des tués	Age(s)	Sexe(s)	Nombre cumulé de tués
27	10/10/2019	15h55	Romagné	RD 812	1 piéton	85	M	31
28	21/10/2019	09h20	Rennes	Général Leclerc / Django Reinhardt	1 cycliste	36	M	32
29	01/11/2019	13h00	Le Rheu	RN 24	1 conducteur VL	28	M	33
30	01/11/2019	17h50	Vern-sur-Seiche	RD 86	1 conducteur moto > 125 cm ³	39	M	34
31	04/11/2019	10h30	Rennes	Patton / Rochester	1 cycliste	22	F	35
32	08/12/2019	00h23	Pancé	RD 47	1 conducteur VL	22	M	36
33	08/12/2019	17h50	Combours	RD 794	1 piéton	74	F	37
34	10/12/2019	18h45	Saint-Germain-du-Pinel	RD 178	1 piéton	79	F	38
35	16/12/2019	17h10	Redon	RD 65 / RD 67	1 conducteur VL	84	F	39
36	23/12/2019	02h50	Lécousse	RN 12	1 conducteur VL	32	F	40
37	26/12/2019		Le Theil-de-Bretagne	RD 47	1 conducteur VU	35	M	42
					1 conducteur PL	30	M	

Causes des accidents mortels

2019 versus 2018

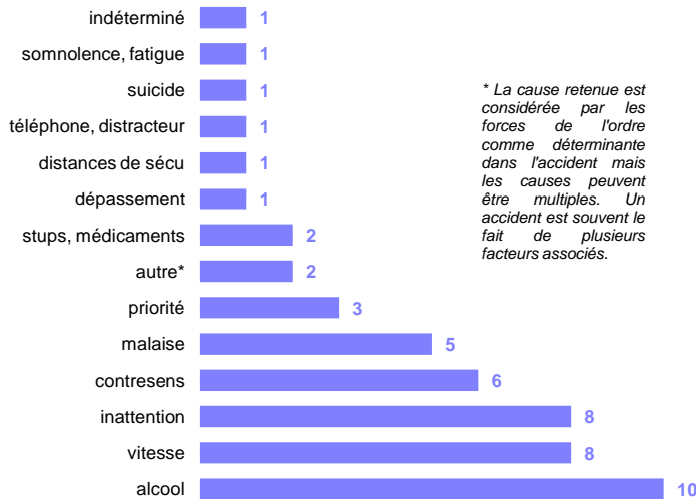
Type de conflits

Catégorie des tués dans une collision avec...

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VL	VU	PL	TOTAL
Sans tiers				3	11	2		16
Collision avec ...								
Piéton								
Vélo								
Cyclo								
Moto								
VL	5	1		2	3			11
VU	1							1
PL		1			5	1		7
Autre*		1		1				2
TOTAL	6	3	0	6	19	3	0	37

* Transport en commun, tracteur agricole

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.

* Animal sauvage ou autre obstacle, météo, état de la route, facteur lié au véhicule ...

L'année 2019 compte **8 accidents mortels de moins** qu'en 2018.

Ce sont **les cyclomotoristes** qui bénéficient le plus de cette baisse puisqu'aucun d'entre eux n'est impliqué dans un accident mortel en 2019 (contre 5 l'année dernière).

Les accidents mortels sans tiers diminuent fortement (- 7 accidents), pourtant la part de ce type d'accident est quasi identique à celle de l'année dernière : ils représentent 43% des accidents mortels contre 46% en 2018). Ainsi, en 2019, plus de la moitié des accidents mortels impliquant un VL se sont produits sans collision avec un tiers.

Bien qu'en diminution par rapport à 2018, **l'alcool et la vitesse demeurent les principales causes de la mortalité routière**. Ces deux facteurs sont responsables respectivement de 27% et 21% des accidents mortels, contre 31% et 21% en 2018.

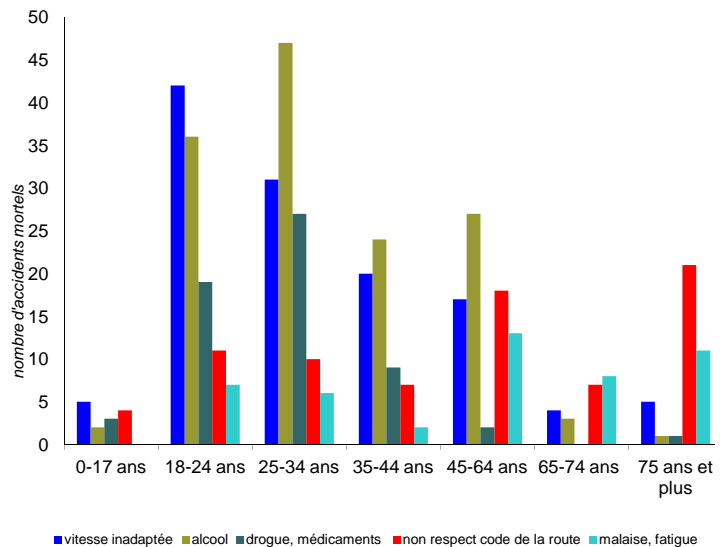
Le non respect de la priorité, responsable de 7 accidents mortels en 2018 est en baisse (- 4 accidents). Par contre, l'inattention est retenue par les forces de l'ordre comme cause déterminante dans 8 accidents mortels contre 4 en 2018.

Sur 10 ans

Sur 10 ans, l'alcool reste la première cause de mortalité routière en Ile-et-Vilaine. Il est responsable de plus d'un tiers des tués (34%) et de 18% des personnes gravement blessés. Plus de la moitié des accidents mortels dus à l'alcool (58%) sont imputables à la classe d'âge des 18 à 34 ans.

La vitesse excessive ou inadaptée est la deuxième cause de mortalité. Qu'elle soit la cause principale ou une cause aggravante, la vitesse est responsable de 28% des accidents mortels et concerne principalement les jeunes de 18 à 34 ans. Un tiers des accidents dans lesquels un sénior de 65 ans et plus est responsable est lié au non respect du code de la route, notamment à **un refus de priorité**.

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



Victimes par âge

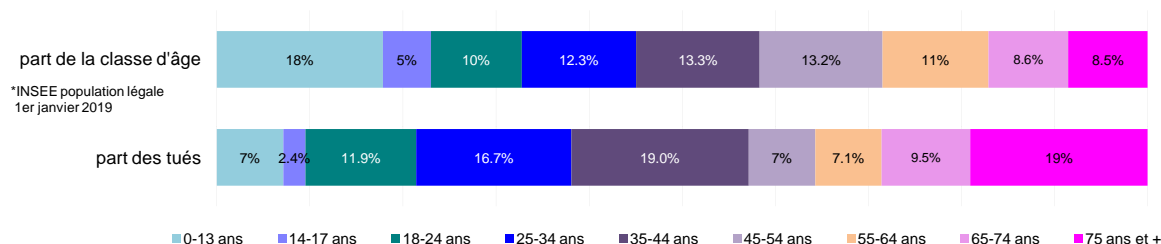


2019 versus 2018

	Total des victimes	Dont tués à 30 jours	Part du total des tués	Tués/ 100 000 hab.
0 - 13 ans	62	3	7%	1,6
14 - 17 ans	63	1	2%	1,8
18 - 24 ans	251	5	12%	4,8
25 - 34 ans	196	7	17%	5,4
35 - 44 ans	124	8	19%	5,7
45 - 54 ans	132	3	7%	2
55 - 64 ans	79	3	7%	2,5
65 - 74 ans	47	4	10%	4,4
75 ans et plus	57	8	19%	8,9
Total	1 011	42	100%	

En 2019, la mortalité touche plus particulièrement la classe d'âge des 25 à 44 ans qui enregistre 4 tués de plus qu'en 2018. **Malgré une diminution de tués chez les seniors (- 3 tués), cette classe d'âge reste très touchée, notamment pour les seniors les plus âgés (75 ans et plus).** A l'inverse, la classe d'âge des 45-54 ans, particulièrement touchée en 2018, compte 6 tués de moins en 2019.

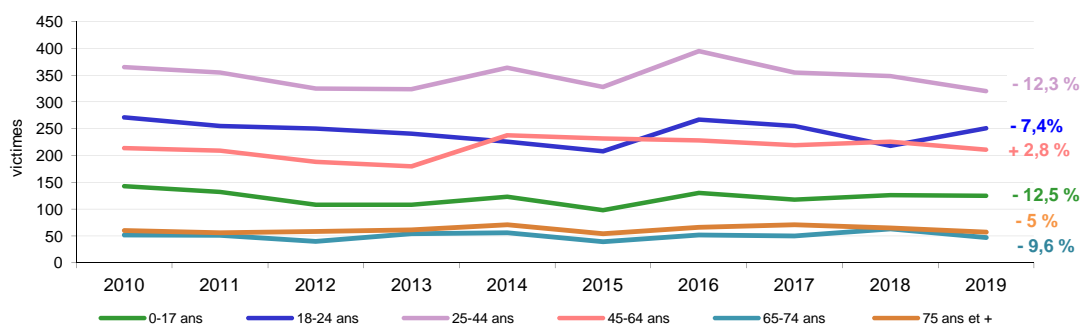
Part de la mortalité par classe d'âge rapportée à la population* en 2019



Par rapport à la composition de sa population, en 2019 l'Ille-et-Vilaine présente une **surmortalité chez les 25-44 ans ainsi que chez les seniors**, notamment les seniors les plus âgés : **les 75 ans et plus représentent 19% des tués pour seulement 8% de la population breillienne**, soit 9 tués pour 100 000 habitants contre 4 tués pour 100 000 habitants en moyenne toutes classes d'âge confondues. A noter que 5 personnes décédées en 2019 étaient âgées de 80 ans et plus.

Evolution sur 10 ans

Evolution du nombre de victimes par classes d'âge



Entre 2010 et 2019, le nombre de victimes évolue de façon disparate selon les classes d'âge : **les moins de 18 ans et les 25-44 ans présentent la baisse la plus favorable** puisque le nombre de victimes de ces deux classes d'âge diminue de 12%. Le nombre de victimes de 65 à 74 ans et de 18 à 24 ans diminue également mais de façon moins franche : respectivement - 9% et - 7%. En revanche, le nombre de victimes de 45 à 64 ans augmente : + 3%. Le nombre de victimes chez les seniors diminue : de près de 10% pour les 65 à 74 ans et plus modérément chez les 75 ans et plus (- 5%).

Les jeunes de moins de 18 ans

2019 versus 2018

		Accidents*		Tués		Blessés	
		2019	Evolution	2019	Evolution	2019	Evolution
0 - 17 ans		126	- 2	4	- 1	121	=
Dont	0 -13 ans	62	- 16	3	+ 1	59	- 9
	14 -17 ans	64	+ 4	1	- 2	62	+ 9

En 2019, avec 2 accidents de moins qu'en 2018, l'accidentologie des jeunes de moins de 18 ans est relativement stable.

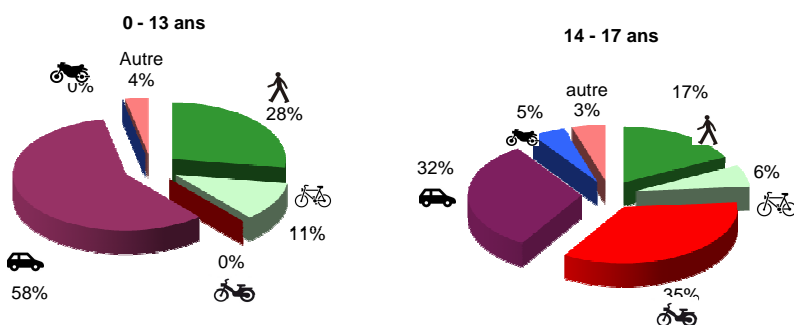
Cette classe d'âge représente 9% de la mortalité routière contre 10% en 2018.

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

Tandis que le nombre d'accidents impliquant un enfant de moins de 14 ans régresse de 20%, leur mortalité est en hausse : trois enfants de moins de 14 ans sont décédés en 2019 : 2 en tant que passager de véhicule léger et 1 en tant que piéton, soit 1 de plus qu'en 2018. Les victimes décédées dans un accident de la route étaient particulièrement jeunes puisque tous les trois étaient âgés de 6 ans ou moins.

A l'inverse, le nombre d'accidents impliquant un adolescent de 14 à 17 ans enregistre une hausse de 5% mais cette classe d'âge compte 2 tués de moins qu'en 2018.

Répartition des victimes de 0 à 17 ans selon le mode de déplacement

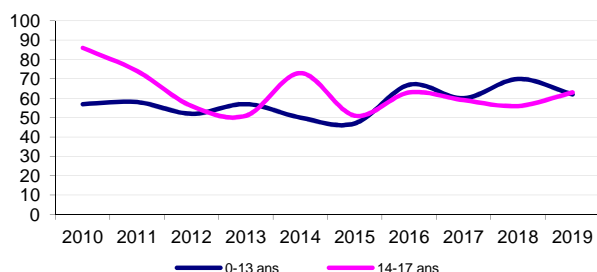


Plus de la moitié des victimes de 0 à 13 ans sont passagers de véhicule léger alors qu'une majorité de victimes de 14 à 17 ans sont usagers de deux-roues motorisés (conducteurs ou passagers), notamment de cyclomoteur ou de scooter de moins de 50 cm³.

En 10 ans, 33 jeunes de moins de 18 ans sont décédés sur les routes bretonnes

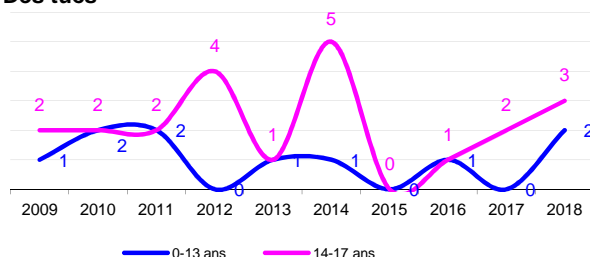
Evolution sur 10 ans

Des victimes



Tandis qu'il y a 10 ans, les victimes de 14 à 17 ans étaient 1,5 fois plus nombreuses que les victimes de 0 à 13 ans, en 2019 on déplore autant de victimes dans les deux classes d'âge.

Des tués



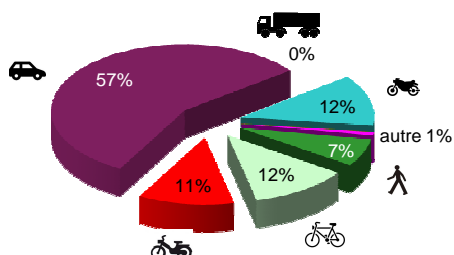
En 10 ans, 33 jeunes de moins de 18 ans sont décédés sur les routes bretonnes. La mortalité concerne surtout : la tranche d'âge **14-17 ans** (21 tués contre 12 tués de 0 à 13 ans), **les garçons** (24 tués contre 9 filles tuées), **usagers de deux-roues motorisé** (14 tués).

Les jeunes de 18 ans à 24 ans

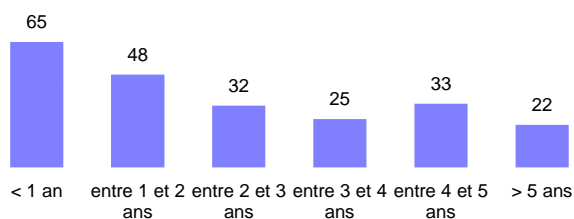
2019 versus 2018

Accidents		Tués		Blessés	
2019	Evolution	2019	Evolution	2019	Evolution
278	- 21	5	+ 1	246	+ 32

Répartition des victimes de 18 à 24 ans selon le mode de déplacement



Nombre de conducteurs de 18 à 24 ans impliqués en fonction de l'ancienneté du permis de conduire



Le diagnostic réalisé en 2017 pour l'élaboration du Document Général d'Orientation (DGO) soulignait l'implication de la classe d'âge des 18-24 ans dans les accidents (présents dans 37% des accidents de la circulation pour seulement 10 % de la population bretonne). En 2019, **le nombre d'accidents impliquant un jeune est en baisse (- 6 7% par rapport à 2018) et leur part dans le total des accidents diminue également** (35% des accidents soit - 2 points).

Par contre, les accidents impliquant un jeune adulte sont plus graves : on recense **33 victimes, dont 1 tué, de plus** qu'en 2018.

Les 18-24 ans représentent 12% des tués contre 8% en 2018.

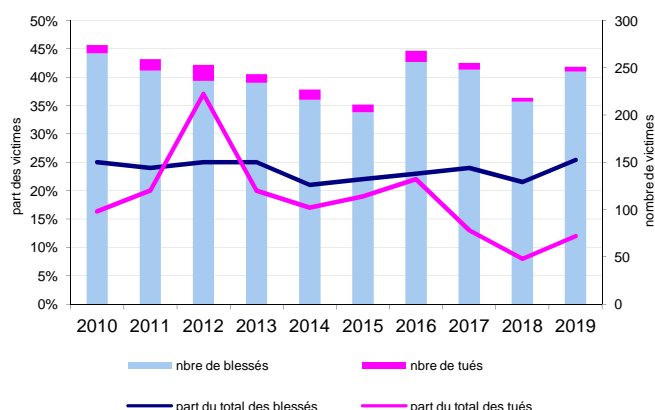
Par rapport à 2018, la part des victimes chez les jeunes adultes est en baisse dans la catégorie des deux-roues motorisés, notamment les cyclomoteurs (- 3 points) mais augmente légèrement pour les véhicules légers (+ 1 point), les piétons (+ 1 point) et les cyclistes (+ 2 points).

L'accidentologie des jeunes est liée à l'expérience de conduite et à l'ancienneté du permis de conduire. En 2019, plus du quart des jeunes de 18 à 24 ans conducteurs impliqués dans un accident corporel détient le permis de conduire depuis moins d'un an et la moitié depuis moins de deux ans.

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

Evolution sur 10 ans

Part des victimes de 18 à 24 ans



Sur 10 ans, le nombre de blessés de 18 à 24 ans, en baisse constante entre 2011 et 2015, subit une hausse en 2016, 2017 et 2019. Malgré cela, la part des blessés de 18 à 24 ans sur le total des blessés toutes classes d'âge confondues est stable. Ils représentent en moyenne un quart des blessés.

Le nombre de jeunes adultes tués dans un accident de la route, relativement stable depuis 2010 malgré un pic en 2012 (17 tués), enregistre **une baisse notable ces trois dernières années.**

Sur 10 ans, les 18 à 24 ans représentent en moyenne 18% des tués alors qu'ils constituent 10% de la population bretonne.

En 2019, les 18 - 24 ans représentent un quart des blessés.

1 tué sur 10 est âgé de 18 à 24 ans.



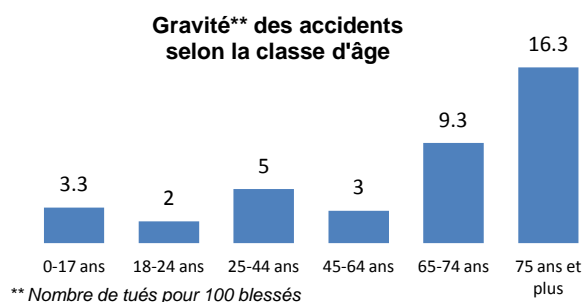
Les séniors de 65 ans et plus

2019 versus 2018

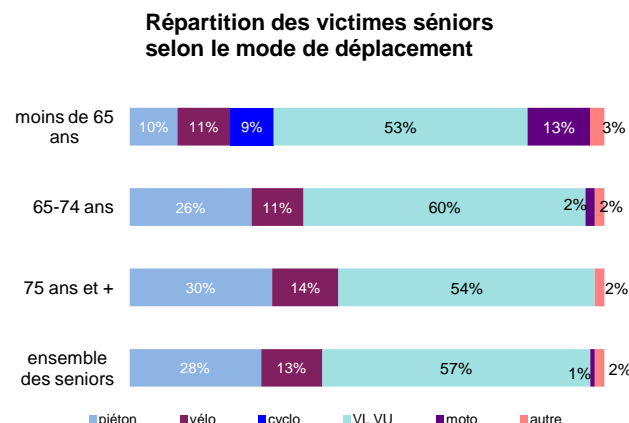
		Accidents*		Tués		Blessés	
		2019	Evolution	2019	Evolution	2019	Evolution
65 ans et plus		134	- 31	12	- 3	92	- 21
Dont	65 - 74 ans	66	- 23	4	- 1	43	- 15
	75 ans et +	75	- 7	8	- 2	49	- 6

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

En 2018, 17% des accidents corporels impliquent un usager de 65 ans ou plus. Les séniors représentent 28% des tués contre 31% en 2018. Si la mortalité des 75 ans et plus a diminué par rapport à 2018, ils représentent **la classe d'âge la plus touchée** cette année encore.



L'année 2019 est plutôt favorable aux séniors, notamment pour les moins de 75 ans. Pourtant, si les indicateurs sont au vert, les accidents impliquant un séniors sont toujours marqués par **un taux de gravité très élevé, notamment pour les séniors de 75 ans et plus** (16 tués pour 100 blessés contre une moyenne de 5 tués pour 100 blessés dans les autres classes d'âge).



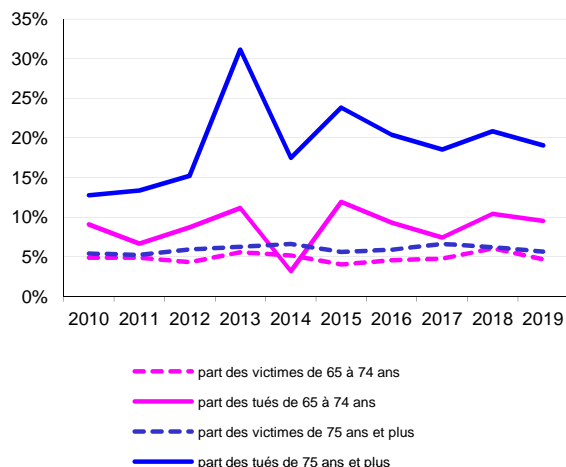
La part des victimes piétons est **presque 3 fois plus élevée chez les séniors que dans les autres classes d'âge** : d'une part, presque la moitié des déplacements des bretiliens de 70 ans et plus s'effectue à pied⁽¹⁾ et d'autre part leur fragilité physiologique les expose plus fréquemment à des blessures, surtout en tant que piétons.

La part des victimes usagers de véhicules légers et utilitaires est plus importante dans la classe d'âge de 65 à 74 ans que dans les autres classes d'âge (+ 7 points).

La part des victimes à vélo est également plus élevée chez les séniors de 75 ans et plus (+ 3 points).

Evolution sur 10 ans

Evolution de la part des victimes et des tués séniors sur l'ensemble des victimes et des tués



⁽¹⁾ Enquête Ménage et Déplacements en Ille-et-Vilaine 2018

Entre 2010 et 2019, tandis que le nombre de victimes de moins de 65 ans diminue de 9%, le nombre de victimes séniors diminue de façon inégale selon la classe d'âge : - 13% pour les 65-74 ans et - 5% pour les 75 ans et plus.

Le nombre de tués de 65 à 74 ans reste relativement stable sur 10 ans avec, en moyenne, 4 décès par an. La mortalité des séniors de 75 ans et plus est plus fluctuante, le nombre de personnes de cette classe d'âge décédées en 2019 est **le plus bas enregistré depuis 2012**.

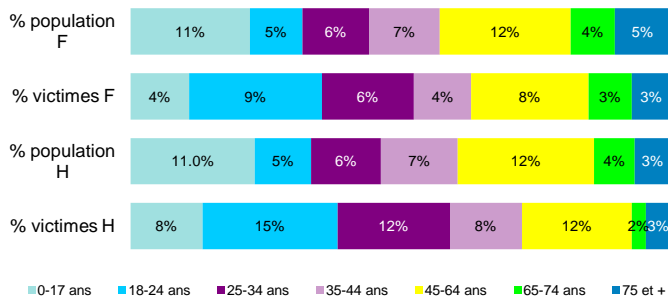
En moyenne, 9 séniors de 75 ans et plus décèdent par an sur les routes bretiliennes.



Victimes par sexe

2019 versus 2018

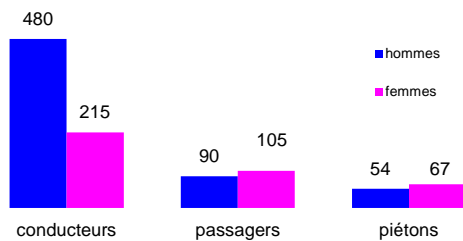
Répartition des victimes par sexe et par classe d'âge



En 2019, la baisse du nombre de victimes profite surtout aux femmes qui enregistrent 5% de victimes de moins qu'en 2018 tandis que le nombre de victimes masculines diminue de 2% par rapport à 2018. Par contre, la baisse de la mortalité est plus favorable aux hommes (- 5 tués) qu'aux femmes (- 1 tué).

Par rapport à la composition de la population bretonne, les victimes hommes sont sur représentées surtout dans les classes d'âge 18-24 ans et 25-34 ans. Chez les femmes, on constate une sur représentation des victimes dans la classe des 18-24 ans.

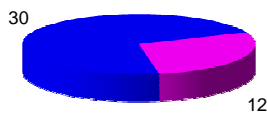
Répartition des victimes par sexe et par catégorie d'usager



Chez les femmes, la baisse du nombre de victimes en 2019 concerne les conductrices (- 7%) et les piétonnes (- 12%). Le nombre de victimes passagères augmente légèrement (+ 4%).

Le nombre de victimes masculines diminue chez les passagers et les piétons (respectivement - 9% et - 17%) mais augmente légèrement chez les conducteurs (+ 1%).

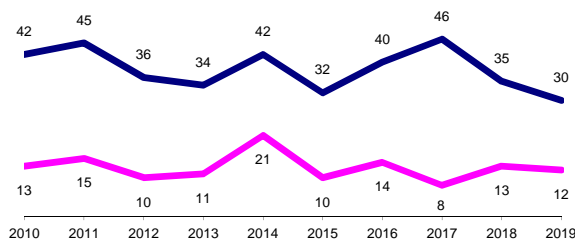
Répartition des tués par sexe



En 2019, on déplore 30 décès chez les hommes, dont les deux tiers en tant que conducteurs et 12 décès chez les femmes dont un peu plus de la moitié en tant que conductrices.

Evolution depuis 10 ans

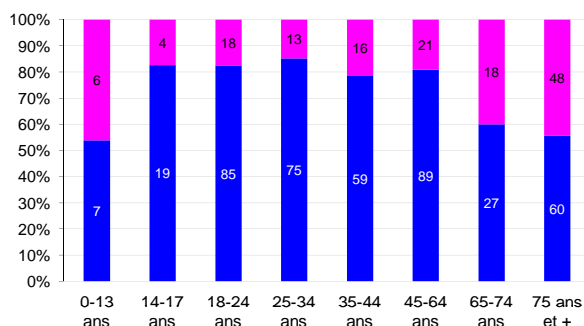
Répartition des tués par sexe



Sur 10 ans, le nombre de victimes masculines est 1,5 fois plus élevé et le taux de mortalité masculine est 2 fois supérieur à celui des femmes. Pourtant, le ratio hommes/femmes dans la mortalité a tendance à régresser avec une évolution annuelle du nombre de tués de - 2% chez les hommes et de + 7% chez les femmes.

La proportion d'hommes tués est, en général, plus élevée dans toutes les classes d'âge, excepté chez les moins de 15 ans et chez les seniors où le ratio hommes/femmes est quasiment identique.

Part des tués par sexe et par classe d'âge sur 10 ans



Sur 10 ans, on déplore 3 fois plus de tués chez les hommes que chez les femmes



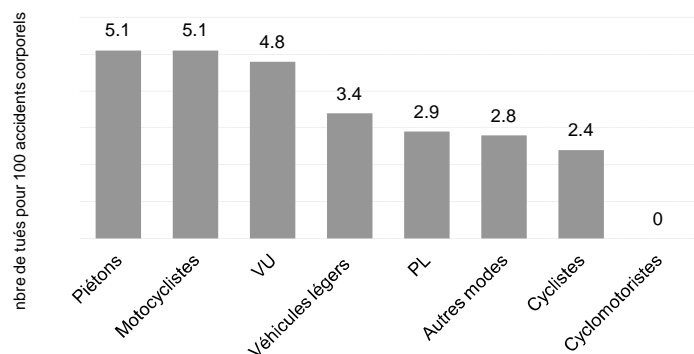
Victimes par mode de déplacement

2019 versus 2018

	Accidents		Tués		Blessés	
	2019	Evolution	2019	Evolution	2019	Evolution
	117	-21	6	-1	115	-19
	123	+5	3	-1	114	=
	644	-29	22	=	486	+7
	62	-5	3	+2	25	-15
	82	+5	0	-5	82	+6
	117	-3	6	=	116	-10
	34	-1	1	=	5	-1
	15	-1	0	=	14	+1
Autres*	21	-1	1	-1	12	+4

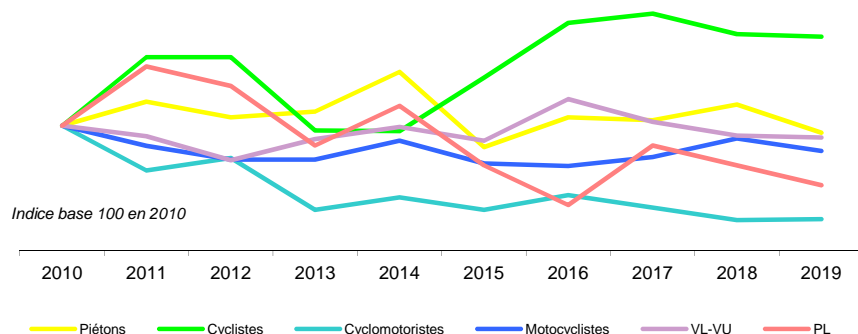
* voiturette, train, tramway, engin spécial, tracteur agricole, quad. Les engins de déplacement personnel (EDP) sont comptés parmi les piétons pour les EDP sans moteur et parmi les cyclistes pour les EDP à moteur.

Taux de mortalité selon le mode de déplacement



Evolution depuis 10 ans

Evolution du nombre de victimes selon les principaux modes de déplacement

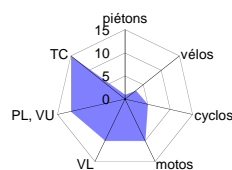


Sur 10 ans, le nombre de victimes diminue excepté chez les cyclistes



Sur 10 ans, le nombre de victimes régresse chez les motards (- 14%), les usagers de voiture de tourisme (- 6%) et surtout chez cyclomoteuristes dont le nombre a diminué de moitié. Le nombre de victimes chez les piétons reste stable. Les cyclistes représentent la catégorie la plus touchée : **le nombre de victimes cyclistes a doublé en 10 ans** mais semble se stabiliser ces deux dernières années.

Distances journalières moyennes par mode en Ile-et-Vilaine



Sources EMD 2018

En 2019, le nombre d'accidents diminue pour tous les modes de déplacement, excepté pour les vélos et les cyclos qui enregistrent chacun 5 accidents de plus qu'en 2018.

Le nombre de victimes (blessés et tués) diminue chez les piétons (- 14%), les motards (- 7%) et parmi les usagers de véhicules utilitaires (- 31%) bien que cette catégorie compte 2 tués de plus qu'en 2018.

L'année 2019 est marquée par une forte baisse de la mortalité des cyclomoteuristes (- 5 tués) : aucun tué n'est à déplorer dans cette catégorie en 2019.

Les EDP à moteur (trotinettes électriques, gyropodes...) et les vélos électriques ont fait respectivement 8 et 5 victimes en 2019.

Les piétons et les motards présentent le risque d'être tué dans un accident corporel (nombre de tués pour 100 accidents corporels) le plus élevé et les cyclistes le risque le moins élevé.

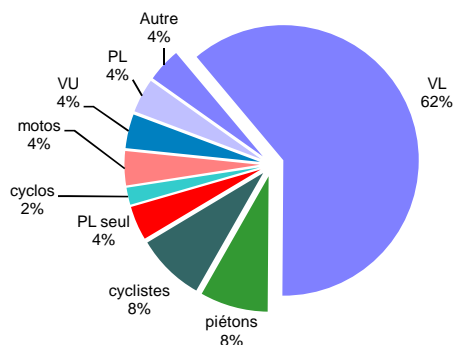
Zoom sur les poids lourds*

* Tous les véhicules de transport de personnes et de marchandises dont le PTAC est supérieur ou égal à 3,5 tonnes. Les tracteurs agricoles sont comptabilisés avec les véhicules de transport de marchandises.

2019 versus 2018

	Accidents	Tués	dont tués dans le PL	Blessés	dont blessés dans le PL
	49	11	1 =	59	19 =
Dont marchandises	34 (- 5)	10 (+ 6)	1 (=)	34 (- 13)	5 (- 1)
Dont voyageurs	15 (- 1)	1 (- 1)	0 (=)	25 (+ 2)	14 (+ 1)

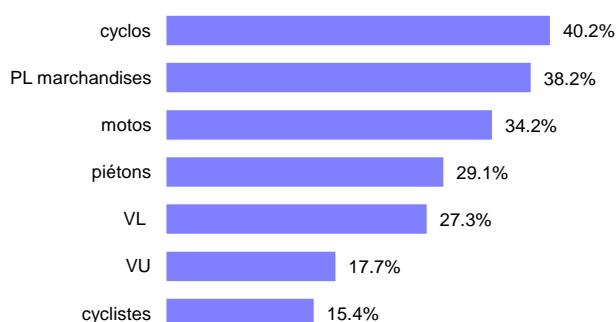
Catégories d'usagers en conflit avec le poids-lourd



En 2019, le nombre d'accidents impliquant un poids-lourd diminue de 11% par rapport à 2018 et l'on compte 15% de victimes en moins. La part des accidents de poids lourds impliquant un piéton ou un cycliste diminue de 6 points. Par contre, la mortalité dans les accidents impliquant un PL, notamment de transport de marchandises, a presque doublé.

11 personnes sont décédées en 2019 des suites d'un accident impliquant un PL : 8 usagers de véhicules légers et utilitaires (soit 5 de plus qu'en 2018), 2 cyclistes (soit 1 de plus qu'en 2018) et 1 conducteur de poids-lourd.

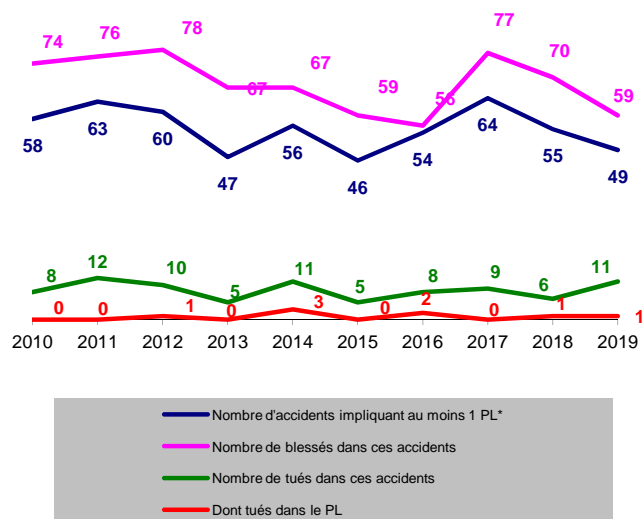
Taux d'accidents graves selon le mode de déplacement



Les accidents de poids lourds affectés au transport de marchandises sont parmi les plus graves après les accidents impliquant un cyclomoteur.

Evolution depuis 10 ans

Evolution du nombre d'accidents impliquant au moins un poids lourd de 2010 à 2019



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



En 10 ans, sur la France entière, le parc de véhicules de transport de marchandises présente une évolution quasi nulle (+ 0,16%) et le nombre de kilomètres parcourus annuellement par ce type de véhicules diminue de 16%⁽¹⁾.

Le nombre d'accidents impliquant un poids lourd diminue de 15% entre 2010 et 2019 tandis que le nombre d'accidents toutes catégories de véhicules confondues diminue de 7%.

Sur 10 ans, les accidents de poids lourds représentent 7% du total des accidents corporels et 16% de la mortalité (en moyenne 8 tués par an).

(1) Enquête sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises (TRM) - 2018.

Les réseaux



La mortalité subit une forte hausse sur les routes nationales

2019 versus 2018

En 2019, il s'est produit le même nombre d'accidents sur l'autoroute qu'en 2018 mais aucun accident mortel n'est à déplorer. Les accidents sur autoroute représentent moins de 1% du total des accidents.

Le nombre d'accidents sur le réseau de routes nationales augmente (+ 24%). Le nombre de tués a plus que doublé par rapport à 2018, il est le plus élevé recensé depuis 10 ans.

Le nombre d'accidents sur le réseau départemental diminue de 6% par rapport à 2018. Il représente 30% des accidents corporels, soit la même proportion qu'en 2017 et 2018. La mortalité diminue fortement : 10 vies ont été épargnées sur les routes départementales par rapport à 2018. Ainsi, le taux de tués sur les routes départementales passe de 13,7 tués pour 100 accidents corporels en 2018 à 10,4 en 2019. **Malgré cela, les routes départementales restent de loin les plus meurtrières** : on y recense quasiment la moitié des tués en 2019.

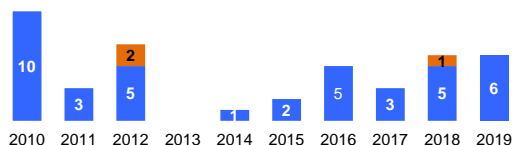
Cependant, le nombre d'accidents sur les routes départementales intra Rennes Métropole augmente (+ 16%) et l'on y enregistre 2 tués de plus qu'en 2018.

Le nombre d'accidents est stable sur les voies communales et les autres voies (- 1%). En revanche, 2 personnes de plus qu'en 2018 y ont perdu la vie. **Les accidents sur voie communale représentent plus de la moitié des accidents.**

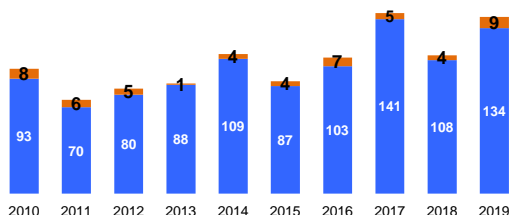
Les accidents* depuis 10 ans sur...

■ Nombre d'accidents
■ Nombre d'accidents mortels

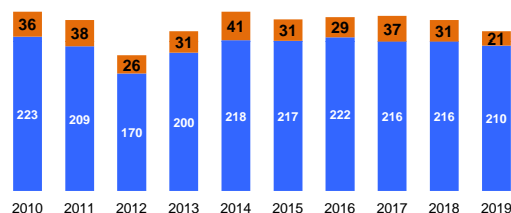
l'autoroute



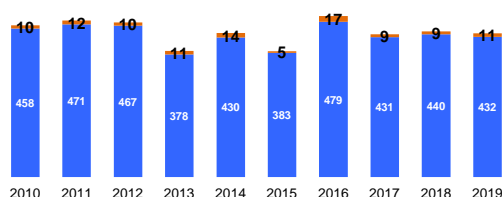
les routes nationales



les routes départementales (Rennes Métropole inclus)



les voies communales et autres voies



Répartition des accidents* en 2019

	Nombre d'accidents*	Nombre de tués*	Taux de mortalité pour 100 accidents
Autoroute	6	0	0
Routes nationales	143	11	7,7
Routes départementales	231	24	10,4
dont Rennes Métropole	85	5	5,9
Voies communales et autres	443	13	2,9

Répartition des accidents* sur 10 ans

	Nombre d'accidents*	Nombre de tués*	Taux de mortalité pour 100 accidents
Autoroute	43	3	7
Routes nationales	1066	55	5,1
Routes départementales	2422	345	14,2
Voies communales et autres	4477	112	2,5

* Un accident et un tué peuvent être comptabilisés sur plusieurs routes, notamment lorsque l'accident se produit en intersection.

Les accidents corporels sur autoroute restent marginaux, sur 10 ans ils représentent moins de 1% du total des accidents et de la mortalité, bien que le trafic y ait augmenté de 16% (source DIR Ouest).

Les accidents sur route nationale augmentent de 42% en 10 ans parallèlement à une augmentation du trafic de 10%. La mortalité y est relativement constante.

Les accidents sur route départementale ont diminué de 7% en 10 ans avec pourtant une augmentation du trafic de 12%. La part des tués sur ce type de réseau augmente de 5 points.

Les accidents sur les voies communales et autres voies diminuent de 8% en 10 ans avec une part de la mortalité stable de l'ordre de 18%.

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).

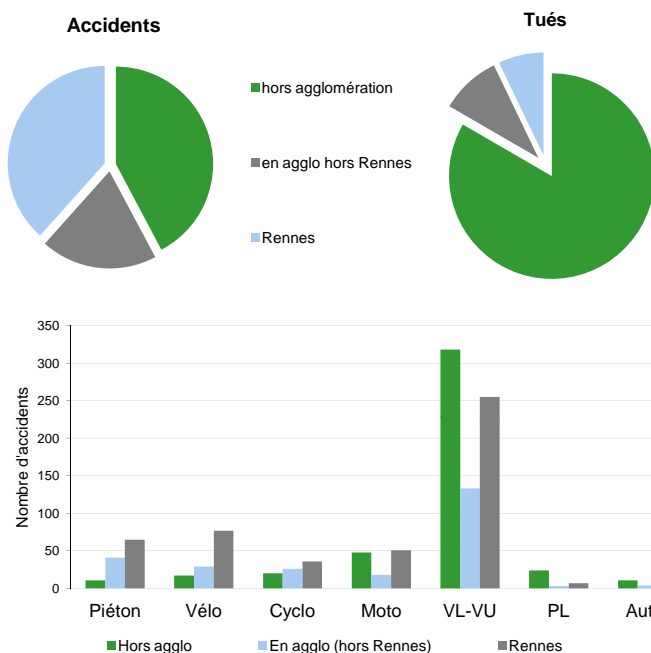
2019 versus 2018

	Accidents	Dont mortels	% d'accidents mortels	Tués
Milieu rural	329	30	9%	35
Milieu urbain	450	7	1,5%	7

La baisse du nombre d'accidents et de tués en 2019 concerne essentiellement le milieu urbain (- 8% d'accidents). Les 6 vies épargnées en 2019 l'ont été sur les voies communales en agglomération.

58% des accidents corporels se produisent en milieu urbain mais 81% des accidents mortels ont lieu en rase campagne, la vitesse étant, en effet, un facteur déterminant de gravité dans les accidents.

Accidentalité selon le milieu



En 2019, 58% des accidents se produisent en agglomération et 42% en rase campagne. Cette proportion est quasiment équivalente à celle de 2018, avec toutefois **un léger report des accidents urbains (- 2 points), notamment de l'agglomération rennaise,**

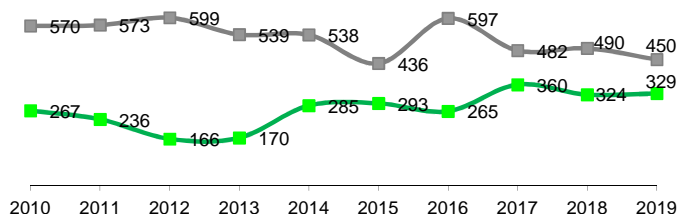
notamment de l'agglomération rennaise, vers les territoires ruraux. La ville de Rennes concentre à elle seule 73% des accidents urbains mais cette proportion diminue : on y enregistre en effet 29 accidents de moins (pour une baisse totale de 35 accidents, tous milieux confondus sur 2019).

Le nombre de tués reste identique en rase campagne par rapport à 2018 (35 tués) tandis qu'il diminue en agglomération hors Rennes (- 8 tués). Par contre, la ville de Rennes enregistre 2 tués de plus qu'en 2018.

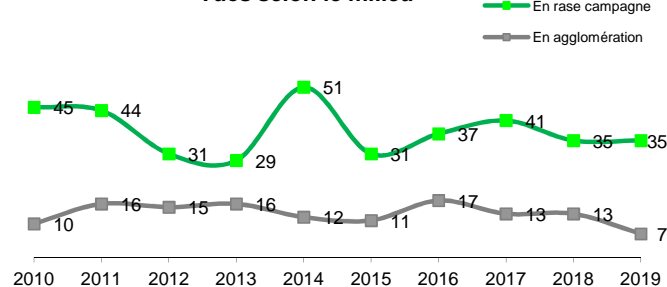
En 2019, on observe une hausse des accidents de vélo et de moto en agglomération (respectivement + 11% et + 38%), à l'inverse : une baisse des accidents de VL et de VU en agglomération (- 11%) avec un report partiel en rase campagne (+ 5%) et une diminution des accidents de piéton en agglomération (- 16%).

Evolution depuis 10 ans

Accidents corporels selon le milieu



Tués selon le milieu



La baisse du nombre d'accidents se concentre essentiellement sur la ville de Rennes



Sur 10 ans, l'accidentalité en milieu urbain diminue de 21%. A l'inverse, l'accidentalité en milieu rural augmente de 23%.

Depuis 10 ans, **la répartition des accidents entre rase campagne et agglomération tend à s'équilibrer.**

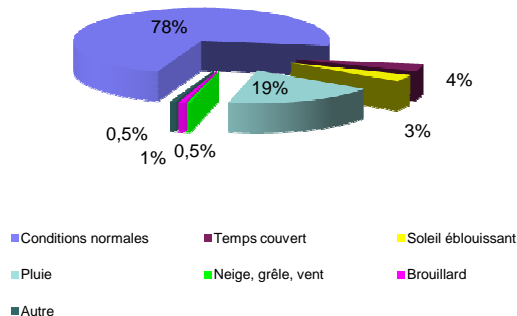
La mortalité en milieu urbain, relativement stable jusqu'en 2018, enregistre **le nombre de tués le plus bas en 10 ans.** En milieu rural, la mortalité subit plus de fluctuations mais diminue malgré tout de 22% et tend à se stabiliser depuis les deux dernières années.

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

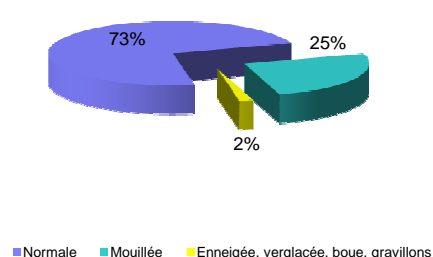
Accidents en 2019



78% des accidents et 79% des accidents mortels se produisent dans des conditions atmosphériques normales. En 2019, aucun accident mortel n'est directement lié à une météo défavorable.

Etat de la route

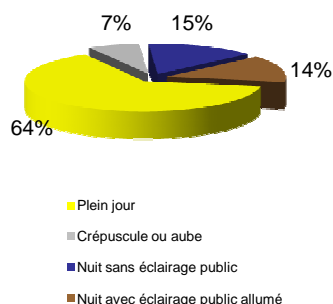
Accidents en 2019



73% des accidents corporels et 70% des accidents mortels ont eu lieu alors que les conditions d'adhérence sont normales. Le manque d'adhérence est un facteur de risque mais qui n'est pas plus présent dans les accidents impliquant un deux-roues : 22% des accidents de deux-roues se produisent sur sol glissant contre 28% des accidents pour les autres catégories de véhicules.

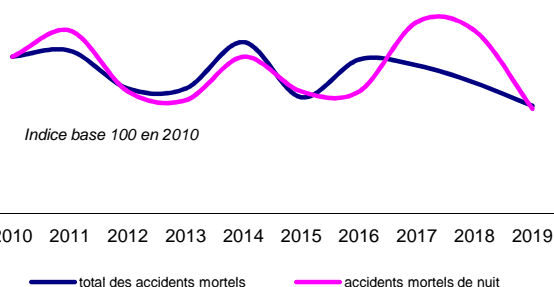
Luminosité

Accidents en 2019



En 2019, **quasiment les deux tiers des accidents se produisent de jour.** La part des accidents de nuit⁽¹⁾ augmente de 1 point, ils représentent 29% des accidents en 2019 contre 28% en 2018. La part des accidents de nuit⁽¹⁾ est globalement stable sur 10 ans, ils représentent en moyenne un quart des accidents. **La part des accidents mortels de nuit⁽¹⁾ diminuent en 2019**, ils représentent 1 accident mortel sur 3 contre quasiment 1 accident mortel sur 2 en 2018. Cependant, **sur les 6 piétons tués en 2019, 4 ont été renversés de nuit.** **Le taux de mortalité est plus élevé la nuit** : sur une période de 10 ans, c'est presque 7 tués pour 100 accidents corporels de nuit contre 5 tués pour 100 accidents corporels de jour.

Evolution des accidents mortels de nuit ⁽¹⁾



⁽¹⁾ La nuit fait référence ici à la luminosité et non à l'horaire.

6 piétons sont décédés lors d'un accident de nuit ⁽¹⁾

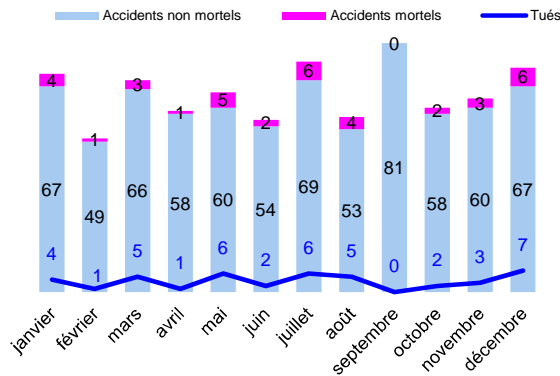


Circonstances (suite)



Fait inédit en Ille-et-Vilaine, aucun tué n'est à déplorer en septembre 2019

Saisonnalité



En 2019, c'est au mois de février que les accidents sont les moins fréquents et au mois de septembre qu'ils sont les plus nombreux.

Pourtant, fait inédit en Ille-et-Vilaine, **aucun accident mortel n'est recensé au mois de septembre.**

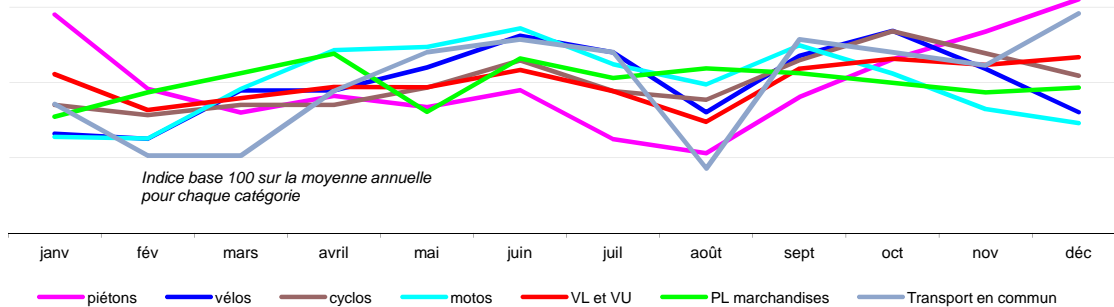
4 piétons sur 6 sont décédés lors de la période hivernale. La moitié des motards tués l'ont été au printemps.

18% de la mortalité liée aux poids lourds se concentre sur le mois d'août.

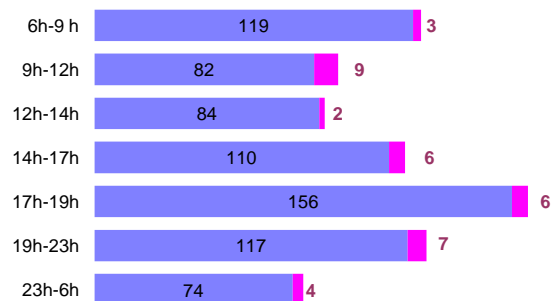
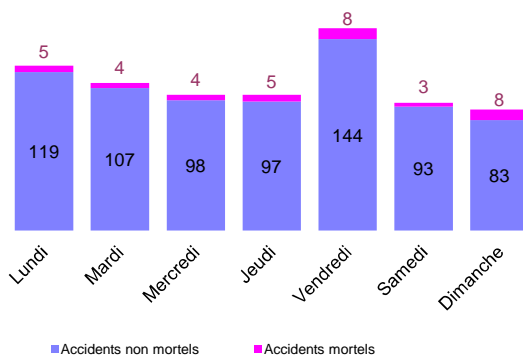
Sur 10 ans, on constate une hausse récurrente de l'accidentalité pour tous les modes de déplacement au mois de juin. Cette tendance est particulièrement marquée pour les motos, dont l'utilisation, en Ille-et-Vilaine, reste principalement un loisir davantage pratiqué lorsque les conditions météo sont favorables. A l'inverse, quasiment tous les modes de déplacement présentent **un creux au mois d'août**, excepté pour les poids lourds dont l'accidentalité montre peu de variations sur l'année.

L'accidentalité des piétons présente une saisonnalité plus importante que les autres modes de déplacement : un pic est observé sur les mois d'hiver (novembre, décembre et janvier) qui concentrent plus du tiers des accidents. Parallèlement, la mortalité des piétons est au plus haut au mois de décembre durant lequel 15 piétons sont décédés (contre une moyenne de 5 tués sur les autres mois de l'année). La mortalité des usagers de véhicules légers et utilitaires est au plus haut en décembre avec 48 tués contre une moyenne

Evolution mensuelle des accidents selon les catégories sur 10 ans



Jours de la semaine et horaires



En 2019, les accidents corporels sont **plus fréquents en semaine (76%)** que le week-end (24%).

On constate une **augmentation de la part des accidents mortels le vendredi (+ 7 points) et le dimanche (+ 6 points).**

Plus du quart des accidents (27,5%) se produit le soir **entre 17 heures et 20 heures.**

Plus de la moitié des accidents mortels a lieu **durant les heures ouvrées** du matin (entre 9h et 12h) et de l'après-midi -14h à 19h), contrairement à l'année dernière où la moitié des accidents se sont produits entre 19h et 23h.

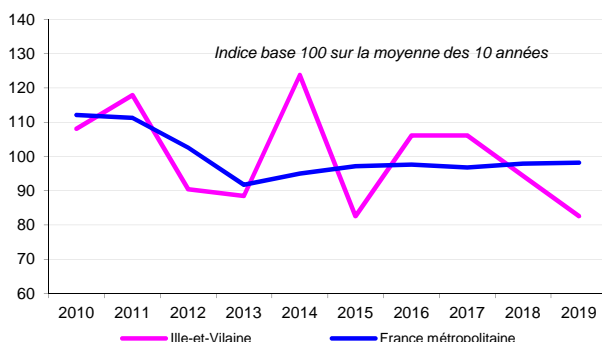
Ille-et-Vilaine vs France métropolitaine

Bilan 2019 et évolution

	Accidents		Tués		Blessés	
	I et V	France*	I et V	France*	I et V	France*
2018	814	55 766	48	3 248	998	69 887
2019	779	56 016	42	3 244	969	70 490
Evolution	-4,5%	+ 0,4%	-12,5%	- 0,1%	-2,9%	+ 0,9%

* données France métropolitaine

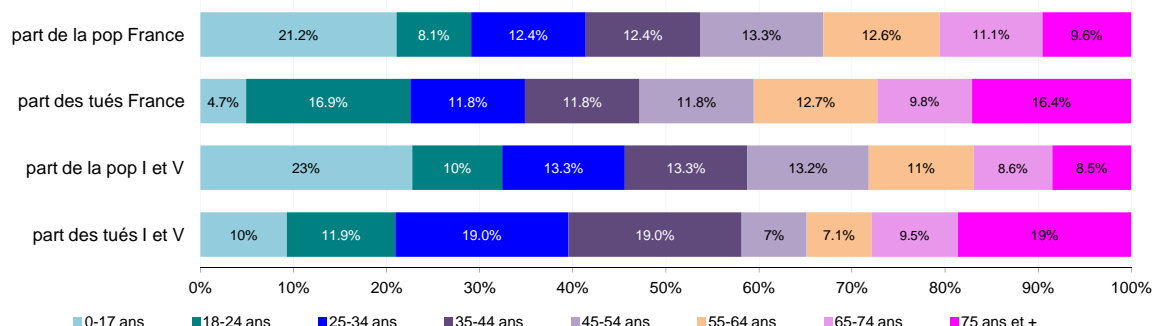
Evolution de la mortalité de 2010 à 2019



Entre 2018 et 2019, le nombre d'accidents corporels, de tués et de blessés diminue en Ille-et-Vilaine tandis qu'il reste stable en France métropolitaine.

En 10 ans, la mortalité diminue de 23% en Ille-et-Vilaine et de 12% en France métropolitaine.

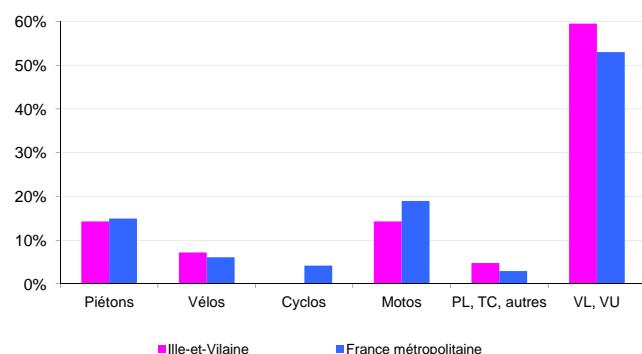
Part des tués selon la tranche d'âge en 2019



En 2019, la part des tués de moins de 18 ans est deux fois plus élevée en Ille-et-Vilaine qu'en France métropolitaine pour une part de la classe d'âge dans la population quasi équivalente. La part des tués de 35 à 45 ans ainsi que celle des seniors de 75 ans et plus est également plus élevée en Ille-et-Vilaine (respectivement + 7 points et + 2,5 points).

A l'inverse, la part des tués de 18 à 24 ans et de 45 à 64 ans est plus élevée en France métropolitaine qu'en Ille-et-Vilaine (respectivement + 5 points et + 10 points).

Part des tués selon le mode de déplacement en 2019



La mortalité des usagers de véhicules légers et utilitaires montre une différence importante entre les deux périmètres géographiques : ce mode de déplacement regroupe 59% de la mortalité bretonne contre 53% en France métropolitaine.

A l'inverse, la mortalité des deux-roues motorisés est bien inférieure en Ille-et-Vilaine (14% des tués) qu'en France métropolitaine (23% des tués).

Chiffres clés 2019



42 tués



779 accidents



969 blessés



6 piétons tués



zéro cyclo tué



12 seniors tués



13 blessés EDP¹ et VAE²



11 tués sur RN



8 tués de moins en ville



4 piétons tués de nuit

¹ Engin de déplacement personnel (trotinettes, gyropodes...)
² Vélo à assistance électrique

Sources :

ONISR bilan 2019
Conseil départemental d'Ille-et-Vilaine
EMD Ille-et-Vilaine 2018
INSEE rp 2016, bilan démographique 2019 et estimation de la population par âge



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Département d'Ille-et-Vilaine

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

JUILLET 2020