

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

**Avertissement :**

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

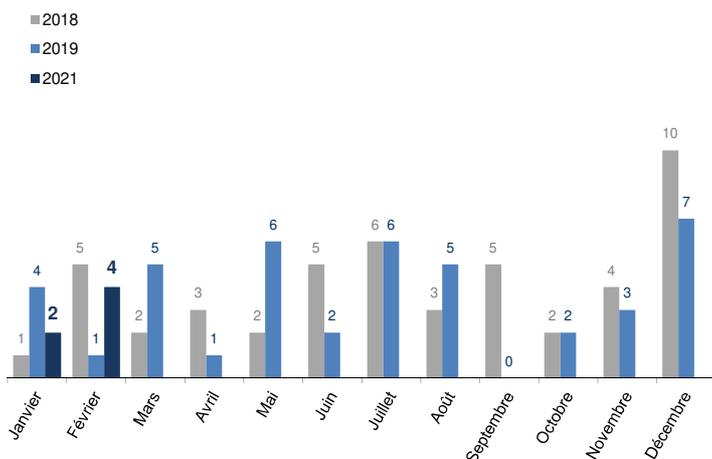
**Les chiffres du mois**

	Février 2021	Février 2019	Ecart	Évolution 2021 / 2019 (%)
<b>accidents corporels</b>	<b>43</b>	51	-8	-15,7
<b>tués</b>	<b>4</b>	1	3	300,0
<b>blessés</b>	<b>50</b>	62	-12	-19,4

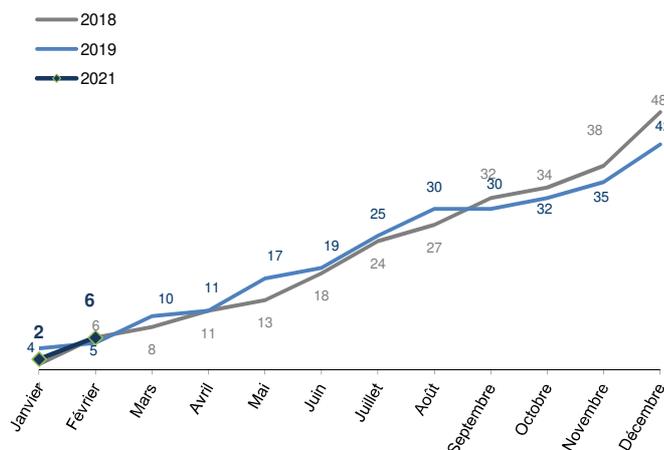
**Cumul de l'année**

	Cumul Février 2021	Cumul Février 2019	Évolution 2021 / 2019 (%)
<b>accidents corporels</b>	<b>96</b>	123	-22,0
<b>tués</b>	<b>6</b>	5	20,0
<b>blessés</b>	<b>124</b>	151	-17,9

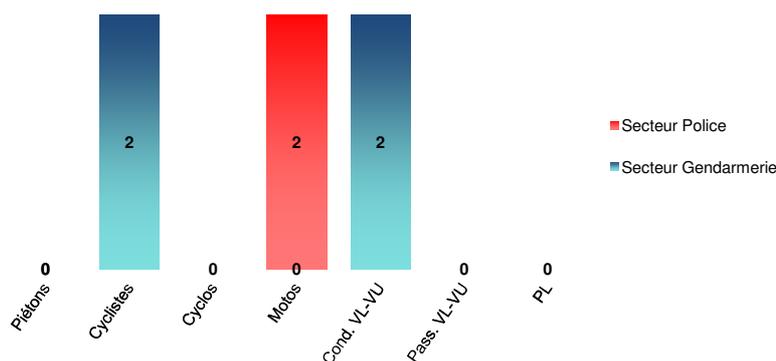
**Répartition mensuelle des tués**



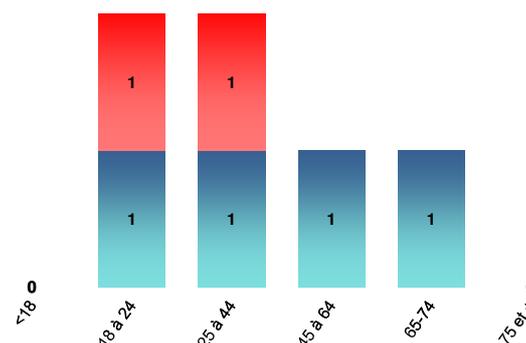
**Cumul des tués par mois et par année**



**Tués selon le mode de déplacement**

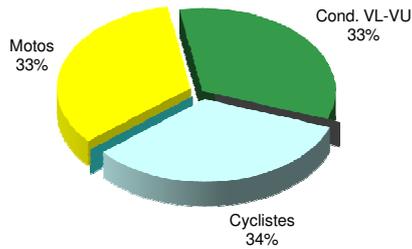


**Tués selon l'âge**

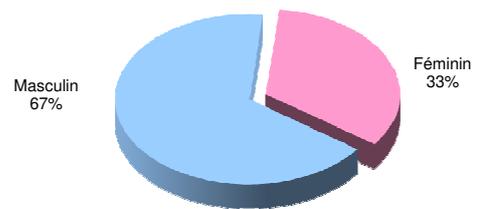


## Répartition des tués

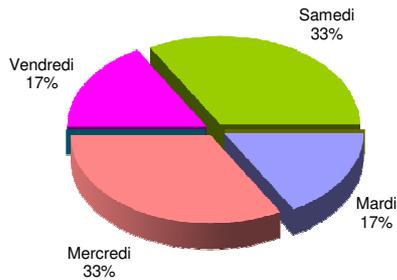
Par catégorie d'usagers



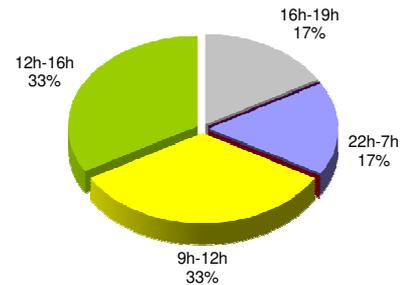
Par sexe



Par jour de la semaine

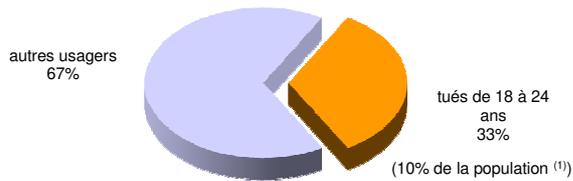


Par tranche horaire

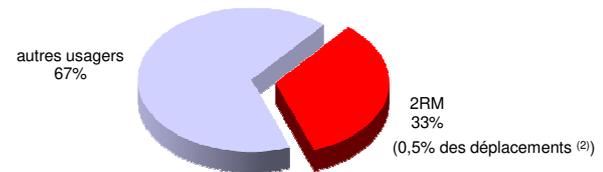


## Répartition des tués - usagers vulnérables

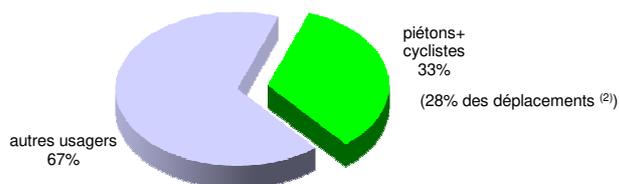
Part des 18-24 ans tués



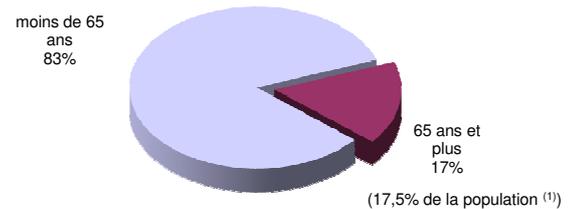
Part des deux roues motorisés tués



Part des piétons et cyclistes tués



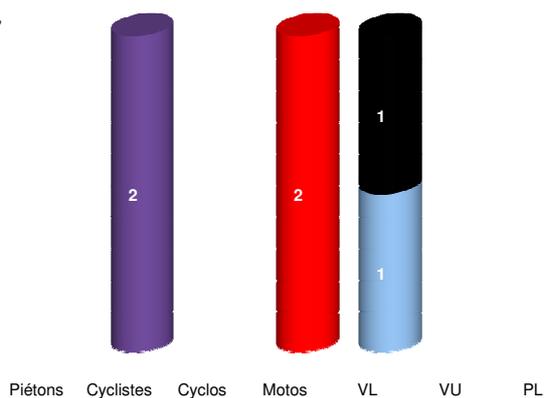
Part des seniors tués



<sup>(1)</sup> INSEE population bretonne légale au 1er janvier 2017  
<sup>(2)</sup> AUDIAR Enquête Ménage Déplacements 2018

## Tués contre - conflits (dans les accidents)

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



Usager(s) décédé(s) dans l'accident

Piétons	Cyclistes	Cyclos	Motos	VL	VU	PL	Contre
			2				Seul
							Piétons
							Cyclistes
							Cyclos
							Motos
				1			VL
	2						VU
				1			PL, TC
							Non identifié, autre
	2		2	2			6

# Département d'Ille-et-Vilaine

Localisation des accidents routiers mortels et nombre de tués

**Nombre de tués au 28 février 2021 : 6**

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



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

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

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

- Fougères-Vitré : 0
- Rennes : 5
- Saint-Malo : 0
- Redon : 1

## Données concernant les accidents mortels du 1<sup>er</sup> janvier au 28 février 2021 localisés sur la carte

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

## La sécurité routière à la une

### Circulation inter-files des deux roues motorisés :

#### La délégation à la Sécurité Routière et les fédérations de motards ont échangé des modalités d'une nouvelle expérimentation

La circulation inter-files, bien que n'étant pas prévue par le Code de la route, est une pratique largement répandue, à laquelle les usagers de deux-roues motorisés sont attachés.

Une première expérimentation menée dans 11 départements entre 2015 et 2020, qui consistait à y autoriser la circulation inter-files dans le respect de certaines règles, a donné des résultats décevants : l'accidentalité des deux-roues motorisés sur les sections où l'inter-files était autorisée a augmenté sur la période observée.

#### Les résultats de l'évaluation :

##### Un bilan de l'accidentalité décevant

Le CEREMA (le Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), en charge de l'évaluation de l'expérimentation de la circulation inter-files, vient de remettre son rapport à la Déléguée interministérielle à la sécurité routière (DISR). Ce rapport montre que l'accidentalité des deux-roues motorisés a augmenté de 12% sur les routes où l'expérimentation de la CIF a eu lieu alors qu'elle a baissé de 10% sur les autres routes des départements concernés. Cette hausse s'est stabilisée néanmoins au fil des années.

Les accidents impliquant au moins un 2RM sur l'ensemble des routes des zones concernées sont en baisse en Île-de-France, en Gironde (fortement) et dans les Bouches-du-Rhône. Leur nombre est stable dans le Rhône et en Haute-Garonne (site témoin).

#### Perspectives pour la circulation inter-files

La Délégation à la Sécurité routière, attachée à son projet d'autorisation et de sécurisation de la circulation inter-files, a donc souhaité déployer une autre expérimentation, en proposant une modification des conditions pour la pratiquer.

Ainsi, un panneau informant que l'itinéraire emprunté autorise l'inter-files serait déployé dans les zones de l'expérimentation.

La délégation à la Sécurité routière propose également d'intensifier la communication et la formation pour mieux faire connaître ces nouvelles règles. Elle envisage également d'élargir le nombre de zones concernées par l'expérimentation, pour bénéficier d'un recueil statistique plus significatif. Celle-ci serait donc reconduite dans les 11 départements précédemment concernés (ceux de l'Île-de-France, du Rhône, des Bouches-du-Rhône, de la Gironde) et de l'étendre à de nouveaux départements, en tenant compte des préconisations des représentants des usagers de deux-roues motorisés. La Haute-Garonne, qui était incluse dans l'expérimentation précédente comme zone témoin, rejoindrait également les départements où l'inter-files serait autorisée.

Le projet de décret précisant les modalités de la nouvelle expérimentation sera transmis au début du mois de mars au Conseil d'État. Son déploiement est attendu en juin.

