

L'accidentalité en Ille-et-Vilaine

Bilan 2020



Sommaire, indicateurs et définitions

Sommaire

	Page
Indicateurs et définitions.....	1
L'essentiel de 2020.....	2
2020, une année atypique.....	3
Bilan global 2020 et évolutions.....	4
Localisation des accidents mortels.....	5
Données sur les accidents mortels....	6
Causes des accidents mortels.....	8
Victimes par âge.....	9
Les jeunes de moins de 18 ans.....	10
Les jeunes de 18 à 24 ans.....	11
Les séniors.....	12
Victimes par sexe.....	13
Victimes par mode de déplacement...	14
Zoom sur les poids lourds.....	15
Les réseaux.....	16
Milieu (urbain ou rase campagne).....	17
Circonstances.....	18
Ille-et-Vilaine vs France	20
Chiffres clés 2020.....	21

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 2018 :

1 069 228 habitants

Par arrondissement :

Rennes.....	612 281
Saint-Malo.....	168 153
Fougères / Vitré.....	185 402
Redon.....	103 392

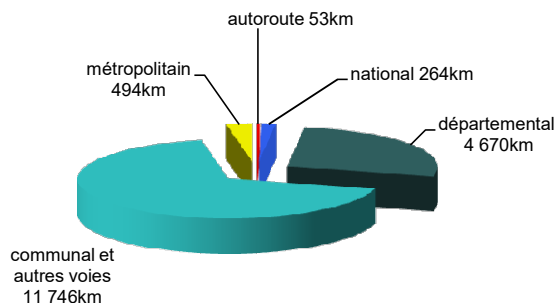
Densité (habitants/km²). 156,5

Population municipale :

Comprend les personnes ayant leur résidence habituelle sur le territoire de la commune, dans un logement ou une communauté, les personnes détenues dans les établissements pénitentiaires de la commune, les personnes sans abri recensées sur le territoire de la commune et les personnes résidant habituellement dans une habitation mobile recensées sur le territoire de la commune.

A l'inverse de la population totale, elle ne prend pas en compte la population comptée à part qui comprend des doubles comptes.

Le réseau routier en Ille-et-Vilaine



Sources :

- ORTB (www.observatoire-transport-bretagne.fr)
- INSEE décembre 2020
- Conseil Départemental d' Ille-et-Vilaine
- Direction Inter régionale des Routes

L'essentiel de 2020



**650 accidents
829 victimes
dont 38 tués**

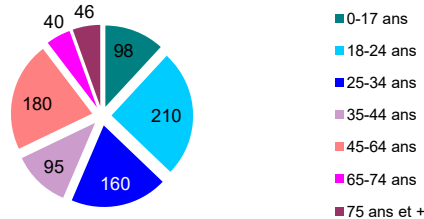
Avertissement : la crise sanitaire ayant conduit le gouvernement à prendre des mesures de restriction des déplacements et des activités, l'évolution de l'accidentalité routière reflète depuis mars 2020 l'impact des mesures et la manière dont les français ont adapté leurs mobilités selon les périodes.

La population a été confinée sur deux périodes, du 16 mars au 10 mai et du 30 octobre au 13 décembre.

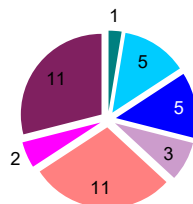
En dehors de ces périodes, des couvre-feu ont été mis en place et le télétravail fortement recommandé.

L'âge

Part des victimes selon l'âge



Part des tués selon l'âge



En 2020, le nombre d'accidents enregistre une baisse historique (-16,5%) due en grande partie aux restrictions de circulation imposées pour freiner la pandémie. Avec 4 vies épargnées, la baisse de la **mortalité est plus contrastée** (-9,5% de tués) d'autant que l'on enregistre 1 accident mortel de plus cette année.

La mortalité est en baisse chez les très jeunes (3 tués de moins chez les moins de 18 ans) ainsi que dans les classes d'âge intermédiaires (7 tués de moins chez les 25-44 ans).

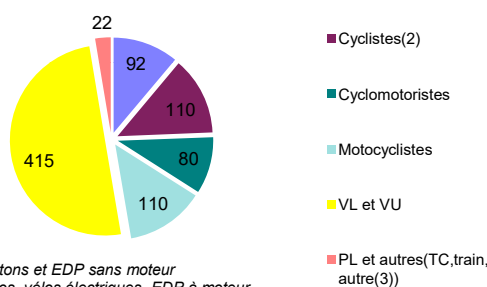
Le nombre de tués reste identique chez les 18-24 ans.

La mortalité des 45-64 ans est en forte hausse (+5 tués), de même que celle des seniors de 75 ans et plus (+3 tués).

L'année 2020 est marquée par le report de la mortalité des usagers de véhicules à moteur (-5 tués VL-VU et -3 tués motards) sur les usagers de modes de déplacement doux (+4 tués piétons et +1 tué cycliste)

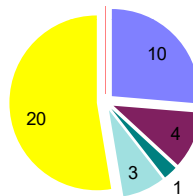
Le mode de déplacement

Part des victimes selon le mode de déplacement



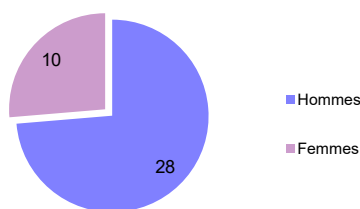
(1) : piétons et EDP sans moteur
(2) : vélos, vélos électriques, EDP à moteur
(3) : voiturette

Part des tués selon le mode de déplacement



Le sexe

Tués selon le sexe

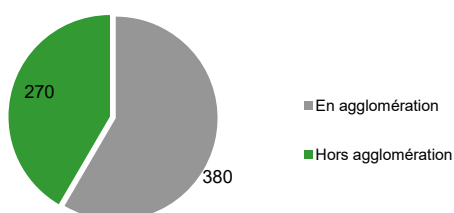


En 2020, les accidents de la route ont fait 511 victimes masculines dont 28 tués (-2 tués) et 318 victimes féminines dont 10 tuées (-2 tuées). Par rapport à 2019, hommes et femmes bénéficient de la baisse du nombre de victimes dans les mêmes proportions.

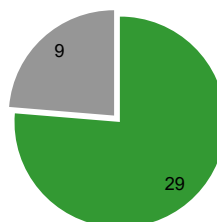
Le taux de tués pour 100 accidents corporels reste 1,5 fois plus élevé chez les hommes que chez les femmes.

Le milieu

Part des accidents corporels selon le milieu



Part des tués selon le milieu



En 2020, la proportion d'accidents en/hors agglomération est identique à celle de 2019 soit respectivement 42% et 58% des accidents. Par contre, le nombre d'accidents mortels diminue légèrement en rase campagne (1 accident de moins) mais augmente en agglomération (2 accidents de plus).

2020 une année atypique

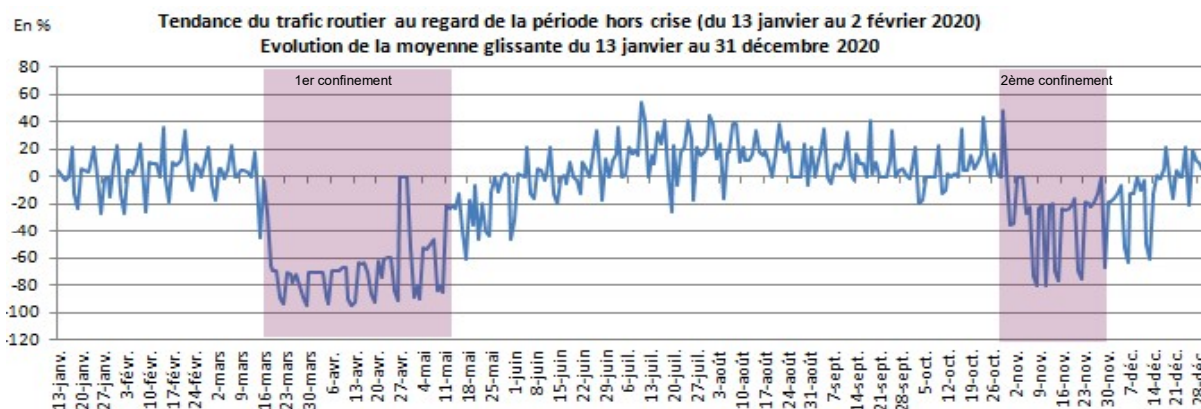
	2020	2019	2018	Variation Ile-et-Vilaine 2020 / 2019	Variation Ile-et-Vilaine 2019 / 2018	Variation France métropole 2020 / 2019	Variation France métropole 2019 / 2018
Accidents	650	779	814	- 16,5%	- 4,3%	- 19%	+ 1%
Tués	38	42	48	- 9,5%	- 12,5%	- 21%	- 0%
Blessés	791	969	997	- 18,3%	- 2,8%	- 20%	+ 1%

En 2020, les chiffres de l'accidentalité routière sont historiquement bas. Cette évolution est due, pour une grande part, aux restrictions de circulation imposées par le gouvernement pour limiter la pandémie. Les français ont été confinés une première fois du 16 mars au 10 mai puis une deuxième fois du 30 octobre au 27 novembre 2020.

Ces périodes de confinement, tout comme les périodes de dé-confinement qui ont suivi, ont eu des répercussions en terme de déplacements de la population et, du même fait, d'accidentalité routière.

Pourtant, **si le nombre d'accidents et de blessés a fortement diminué en Ile-et-Vilaine, la baisse de la mortalité est plus mesurée** (4 personnes tuées de moins mais 1 accident mortel de plus).

Evolution du trafic routier en 2020



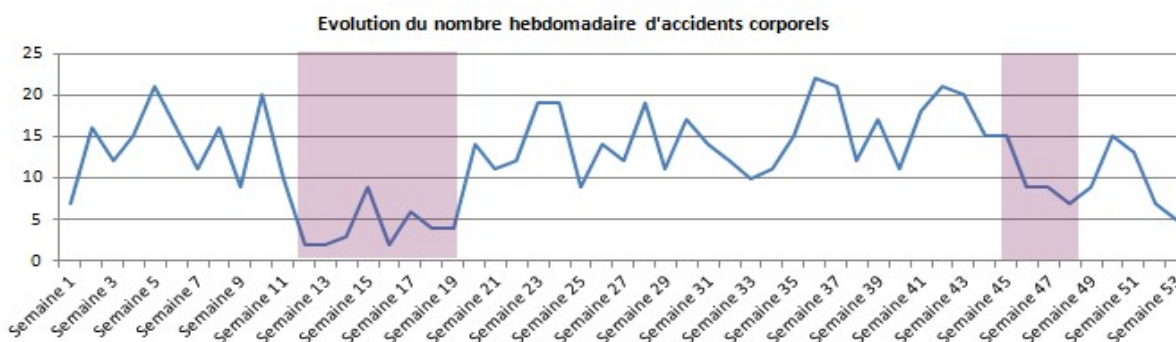
Le graphique ci-dessus montre l'évolution du trafic sur le réseau national breton sur 7 jours par rapport à la moyenne journalière avant la crise (du 13 janvier au 2 février 2020)⁽¹⁾. Lors du premier confinement, le trafic diminue de 75% en moyenne et de 50% en moyenne lors du 2ème confinement.

La baisse du trafic lors des confinements est légèrement moindre sur le réseau départemental bretilien⁽²⁾, elle est de l'ordre de -70% en moyenne lors du 1er confinement et de -30% en moyenne lors du 2ème confinement. En effet, tandis que le réseau national permet le trafic de transit, le réseau départemental supporte le trafic local, moins impacté par la baisse de trafic liée aux restrictions de déplacement.

⁽¹⁾ CEREMA : indice du trafic routier tous véhicules sur stations de comptage fixes du réseau national breton, cumul 7 jours glissants.

⁽²⁾ Conseil départemental d'Ile-et-Vilaine-traffic moyen sur 4 sites de comptage permanents.

Evolution du nombre d'accidents en 2020



L'évolution du nombre hebdomadaire d'accidents corporels est similaire à l'évolution du trafic routier. Les restrictions de circulation lors des confinements ont donc eu une incidence sur l'accidentalité en Ile-et-Vilaine. A l'image de la tendance du trafic, la baisse du nombre d'accidents est plus franche lors du 1er confinement que lors du deuxième.

Bilan global 2020 et évolution

2020 versus 2019

En 2020, tous les indicateurs sont au vert. Le nombre d'accidents et de victimes tuées ou blessées est le plus bas enregistré en Ille-et-Vilaine. Le nombre d'accidents est inférieur de 16% à celui de 2019 et 4 vies ont été épargnées. Cependant, compte tenu du contexte sanitaire et des restrictions de circulation imposées par le gouvernement, il est difficile d'affirmer que cette baisse témoigne d'une réelle tendance.

Nombre d'accidents et de personnes tuées par arrondissement

	Accidents		Tués	
	2019	2020	2019	2020
Arrondissement de Rennes	599	497 ↓	17	18 ↑
Arrondissement de Fougères-Vitré	83	61 ↓	11	6 ↓
Arrondissement de Saint-Malo	62	53 ↓	10	7 ↓
Arrondissement de Redon	35	39 ↑	4	7 ↑

Par rapport à 2019, le nombre d'accidents ainsi que la mortalité évoluent de manière inégale selon le secteur géographique : les accidents sont en baisse dans les arrondissements de Rennes (- 17%), Saint-Malo (- 14%) et surtout Fougères-Vitré (-26%) mais augmente dans l'arrondissement de Redon (+11%).

L'arrondissement de Rennes reste le plus touché par la mortalité avec 1 tué de plus qu'en 2019. Il concentre presque la moitié des décès (47%) du département.

La mortalité augmente également dans l'arrondissement de Redon avec 3 tués de plus qu'en 2019. Il enregistre 18% des décès routiers.

La mortalité diminue dans les arrondissements de Saint-Malo (-3 tués) et surtout dans celui de Fougères-Vitré (-5 tués). Ces deux arrondissements concentrent respectivement 18% et 16% de la mortalité.

Zone de compétence

	Accidents		Tués	
	2019	2020	2019	2020
Gendarmerie Nationale	237	216	35	30
Sécurité Publique	542	434	7	8

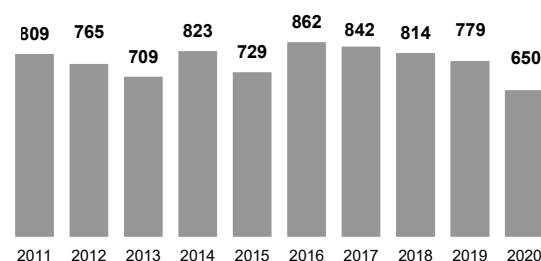
Les deux tiers des accidents se produisent en zone Police mais les trois quarts des tués se situent en zone gendarmerie.

La baisse de la mortalité en 2020 concerne uniquement le secteur gendarmerie (5 personnes tuées de moins qu'en 2019). La mortalité en zone police enregistre une légère hausse (1 personne tuée de plus).

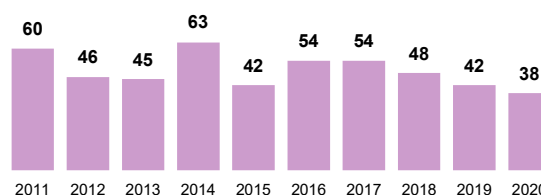
Evolution depuis 10 ans

Sur 10 ans, globalement le nombre d'accidents corporels diminue de 19% (- 3,7% entre 2011 et 2019) mais de façon disparate sur deux périodes distinctes : la période 2011-2015 présentant d'importantes fluctuations, notamment en raison d'une forte hausse observée en 2014 et la période 2016-2019 durant laquelle on observe une diminution constante du nombre d'accidents.

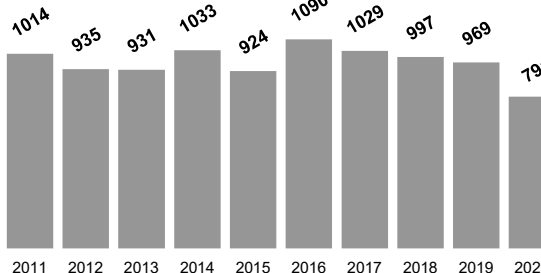
Evolution des accidents



Evolution des personnes tuées

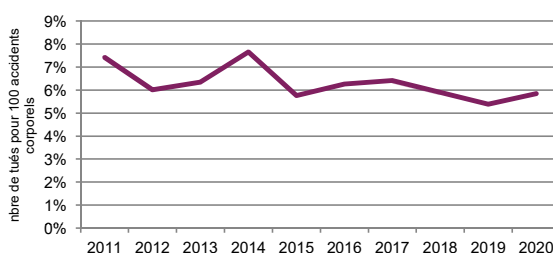


Evolution des personnes blessées



Le taux de mortalité (nombre de personnes tuées pour 100 accidents corporels) diminue de 1,7 point entre 2011 et 2015 tandis qu'il reste stable depuis 2016 (-0,4 point).

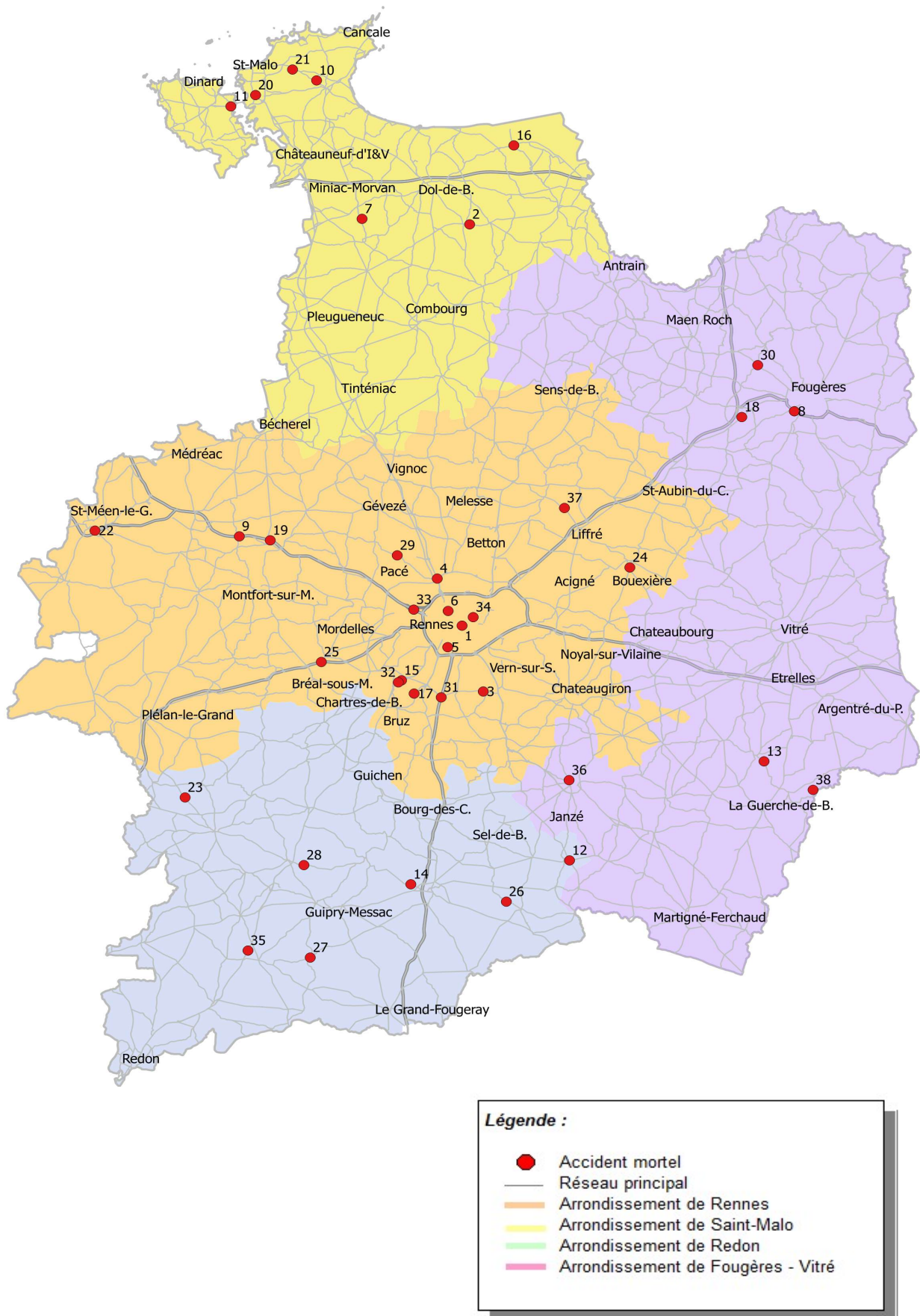
Evolution du taux de mortalité*



Localisation des accidents mortels

Année 2020

Les numéros renvoient au tableau pages suivantes



Données concernant les accidents mortels localisés sur la carte

N° de l'accident	Date	Heure	Commune	Voie(s)	Catégorie des tués	Age	Sexe	Nombre cumulé de tués
1	09/01/2020	00h35	Rennes	VC La Chapelle Boby	1 piéton	21	F	1
2	12/01/2020	21h00	Epiniac	RD 4	1 conducteur VL	52	F	2
3	14/01/2020	11h15	Noyal-Châtillon-sur-Seiche	RD 34	1 conducteur VL	91	M	3
4	18/01/2020	05h45	Montgermont	RD 137	1 passager scooter < 50 cm ³	17	M	4
5	21/01/2020	08h20	Rennes	avenue du Canada	1 piéton	81	F	5
6	28/01/2020	11h50	Rennes	rue de Saint-Malo	1 piéton	85	M	6
7	28/01/2020	19h00	Plerguer	RD 75	1 conducteur VL	81	F	7
8	11/02/2020	06h20	Lécousse	RN 12	1 conducteur VL	22	M	8
9	17/02/2020	16h10	Bédée	RN 12	1 conducteur VL	50	M	9
10	28/02/2020	08h50	Saint-Méloir-des-Ondes	RD 6	1 conducteur VL	39	F	10
11	30/03/2020	21h10	La Richardais	RD 168 / RD 114	1 piéton	64	M	11
12	09/04/2020	21h40	La Couyère	RD 163 / RD 47	1 conducteur moto > 125 cm ³	25	M	12
13	11/04/2020	10h10	Domalain	RD 106	1 conducteur VL	97	M	13
14	03/05/2020	22h05	Bain-de-Bretagne	RD 42	1 conducteur moto > 125 cm ³	37	M	14
15	11/05/2020	23h00	Bruz	RD 177	1 piéton	45	F	15
16	16/05/2020	15h45	Saint-Marcen	RD 797 / RD 89	1 cycliste	80	F	16
17	20/05/2020	12h30	Bruz	VC La Pavais	1 piéton	53	M	17
18	27/05/2020	15h55	Romagné	RD 812	1 conducteur VL	39	M	18
19	01/06/2020	21h10	Pleumeleuc	RN 12	1 conducteur VL	58	M	19
20	27/06/2020	10h20	Saint-Malo	rue de la Balue	1 piéton	63	F	20
21	09/07/2020	22h00	Saint-Malo	RD 155	1 conducteur VL	27	M	21
22	01/08/2020	10h20	Saint-Meen-le-Grand	RD 59	1 cycliste	83	M	22
23	02/08/2020	05h00	Val d'Anast	RD 61	1 conducteur VL	22	M	23
24	15/08/2020	00h15	La Bouexière	rue Jean Langlais	1 conducteur moto > 125 cm ³	23	M	24
25	16/08/2020	05h50	Breéal-sous-Montfort	RN 24	1 piéton	22	M	25
26	19/08/2020	21h00	Ercée-en-Lamée	RD 82	1 conducteur VU	30	M	26
27	20/08/2020	13h20	Langon	RD 53	1 conducteur VL	54	F	27
28	27/08/2020	09h30	Guipry-Messac	RD 49 / VC	1 conducteur VL	76	M	28
29	11/09/2020	17h00	Pacé	RD 231	1 cycliste	47	M	29
30	30/09/2020	07h37	Saint-Germain-en-Cogles	RD 155	1 conducteur VL	58	M	30
31	05/10/2020	07h30	Chartres-de-Bretagne	RN 137	1 conducteur VL	27	M	31
32	06/10/2020	23h25	Bruz	RD 177	1 piéton	60	M	32

N° de l'accident	Date	Heure	Commune	Voie(s)	Catégorie des tués	Age	Sexe	Nombre cumulé de tués
33	11/10/2020	01h25	Vezein-le-Coquet	RN 1012	1 piéton	33	M	33
34	14/10/2020	17h20	Rennes	Boulevard de Vitré / av. professeur	1 cycliste	67	M	34
35	06/11/2020	16h15	Pipriac	RD 177	1 conducteur VL	78	M	35
36	12/11/2020	09h35	Janzé	RD 411	1 piéton	82	F	36
37	04/12/2020	08h39	Liffré	RD 106	1 conducteur VL	78	M	37
38	07/12/2020	01h15	Availles-sur-Seiche	VC le Haut Fourneau	1 passager VL	68	M	38

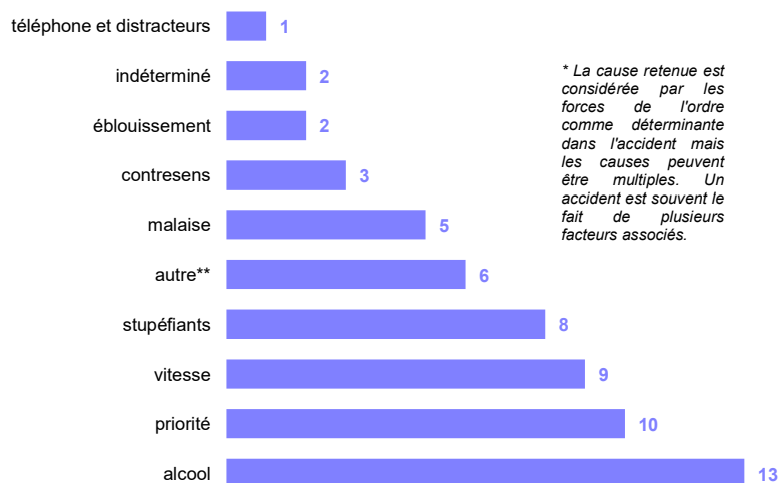
Causes des accidents mortels

2020 versus 2019

	Type de conflits							TOTAL
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VL	VU	PL	
Sans tiers				2	8	1		11
Collision avec ...								
Piéton								
Vélo								
Cyclo								
Moto								
VL	9	3	1	1	4			18
VU					1			1
PL	1	1			4			6
Autre*					2			2
TOTAL	10	4	1	3	19	1	0	38

* 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.

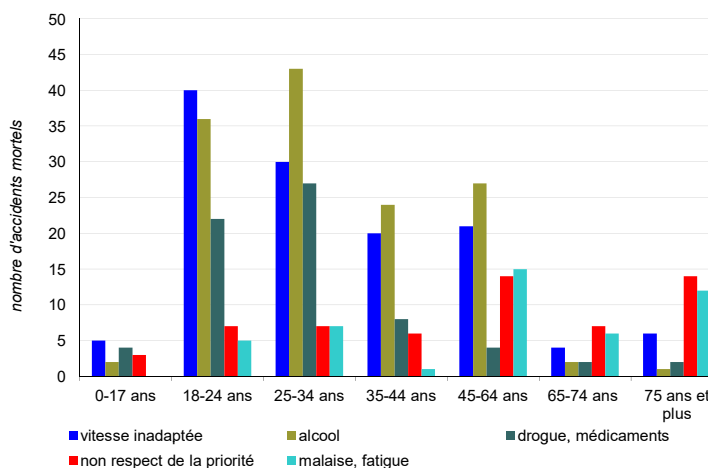
** inattention, défaut d'éclairage, météo, non respect des distances de sécurité, suicide, changement de file.

Sur 10 ans

Sur 10 ans, l'alcool reste la première cause de mortalité routière en Ille-et-Vilaine. Il est responsable de 170 décès, soit plus d'un tiers de la mortalité routière (34%). Près de la moitié des accidents mortels dus à l'alcool (49%) 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 27% des accidents mortels et concerne principalement les jeunes de 18 à 34 ans. 27% des accidents dans lesquels un senior de 65 ans et plus est responsable est lié à un refus de priorité.

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



L'année 2020 enregistre 4 tués de moins qu'en 2019 mais il s'est produit **1 accident mortel de plus**. En effet, tandis qu'en 2019 plusieurs personnes sont décédées dans un même accident, en 2020 chaque accident mortel a causé le décès d'une seule victime.

Il est donc impossible d'affirmer que les restrictions de déplacement aient eu un réel impact sur la mortalité routière en Ille-et-Vilaine.

En 2020, les accidents mortels les plus fréquents impliquent un piéton décédé des suites d'un choc contre une voiture de tourisme (23%) ainsi qu'une voiture de tourisme seule, sans tiers impliqué (21%).

Un accident mortel sur trois implique un conducteur ou un piéton alcoolisé. Ce facteur est en augmentation par rapport à 2019 (+7 points). Les accidents mortels liés à une absorption de substance psychoactive (alcool/stupéfiants) sont plus fréquents lors du premier confinement (4 accidents mortels sur 5 contre 1 accident mortel sur 10 sur la période avant confinement).

Le facteur vitesse est stable par rapport à 2019. Il est présent dans un accident mortel sur 4.

La mortalité liée à un refus de priorité subit une forte hausse. Ce facteur est responsable de 26% des accidents mortels (notamment dans lesquels un piéton est décédé) contre 8% en 2019.

Victimes par âge

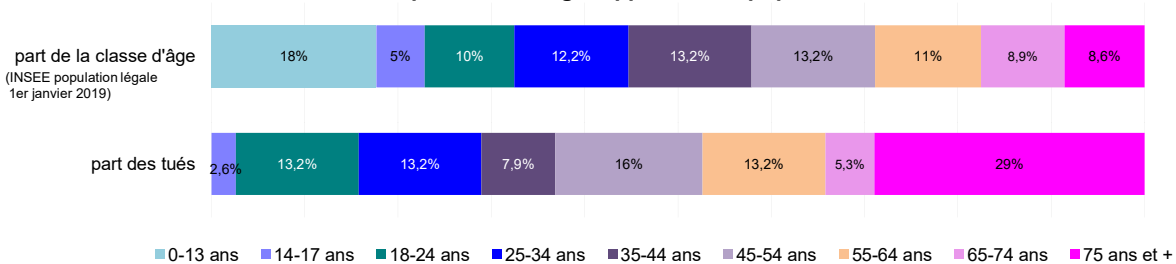


2020 versus 2019

	Total des victimes	Dont tués à 30 jours	Part du total des tués	Tués/ 100 000 hab.
0 - 13 ans	45	0	0%	0
14 - 17 ans	53	1	3%	1,8
18 - 24 ans	210	5	13%	4,9
25 - 34 ans	160	5	13%	3,8
35 - 44 ans	95	3	8%	2,1
45 - 54 ans	98	6	16%	4,2
55 - 64 ans	82	5	13%	4,1
65 - 74 ans	40	2	5%	2,1
75 ans et plus	46	11	29%	12
Total	829	38	100%	

En 2020, la mortalité touche très fortement les seniors de 75 ans et plus qui comptent 3 tués de plus qu'en 2019. Ils représentent 29% des tués contre 19% en 2019. Le taux de mortalité pour cette classe d'âge est 4 fois plus élevé que la moyenne des autres classes d'âge. La mortalité augmente également chez les 45-64 ans, avec 5 tués de plus, ils représentent 29% des tués contre 14% en 2019.

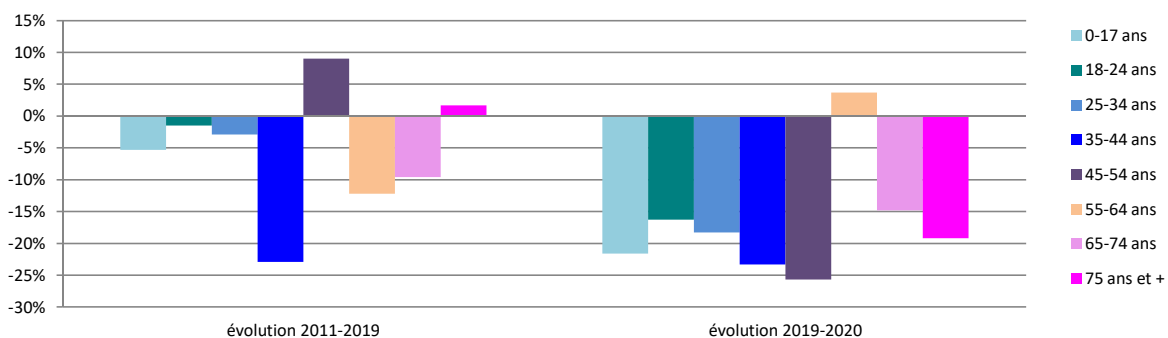
Part de la mortalité par classe d'âge rapportée à la population* en 2020



Par rapport à la composition de sa population, en 2020 l'Ille-et-Vilaine présente une **surmortalité chez les 18-24 ans et surtout chez les seniors**, notamment les seniors les plus âgés : **les 75 ans et plus représentent 29% des tués pour seulement 8% de la population bretonne**, soit 12 tués pour 100 000 habitants contre 2,8 tués pour 100 000 habitants en moyenne pour les autres classes d'âge. A noter que 8 personnes décédées en 2020 étaient âgées de 80 ans et plus.

Evolution sur 10 ans

Evolution du nombre de victimes blessées ou tuées par classe d'âge



Entre 2011 et 2019, le nombre de victimes diminue pour l'ensemble des classes d'âge excepté pour les seniors de 75 ans et plus et surtout pour les 45 à 54 ans, dont le nombre de victimes augmente de 9%. La classe d'âge des 18 à 24 ans enregistre malgré tout une diminution assez faible (- 1,5%) et reste la classe d'âge la plus représentée parmi les victimes de la route (un quart des victimes).

La classe d'âge des 35 à 44 ans enregistre la plus forte baisse (- 23%).

En 2020, le nombre de victimes diminue dans toutes les classes d'âge, excepté pour les 55 à 64 ans dont le nombre de blessés est stable par rapport à 2019 mais dont la mortalité augmente (+ 5 tués).

Les jeunes de moins de 18 ans

2020 versus 2019

		Accidents*		Tués		Blessés	
		2020	Evolution	2020	Evolution	2020	Evolution
0 - 17 ans		106	- 20	1	- 3	97	- 19,8%
Dont	0 -13 ans	51	- 11	0	- 3	45	- 23,7%
	14 -17 ans	64	- 9	1	=	52	- 16%

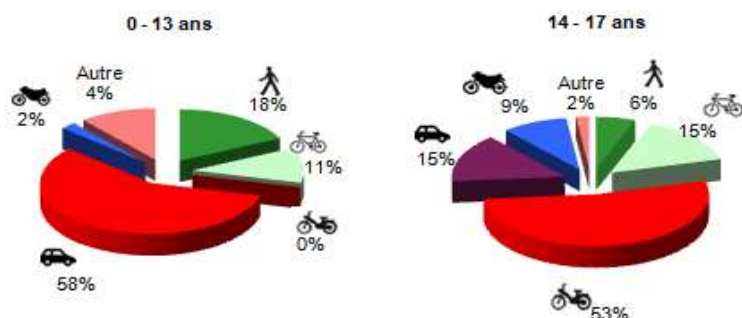
Un accident peut impliquer à la fois un jeune de 0 à 13 ans et un jeune de 14 à 17 ans.

En 2020, le nombre d'accidents impliquant un jeune de moins de 18 ans est en baisse (avec une diminution légèrement plus marquée pour les plus jeunes de 0 à 13 ans) mais la part de ce type d'accident reste identique à celle de 2019 (16% des accidents).

Les accidents ont cependant fait moins de victimes parmi les enfants et les adolescents : c'est la classe d'âge des moins de 18 ans qui enregistre la baisse la plus favorable du nombre de tués et de blessés devant la classe d'âge des 35 à 44 ans.

Un jeune de moins de 18 ans est décédé en 2020, soit 3 de moins qu'en 2019.

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).

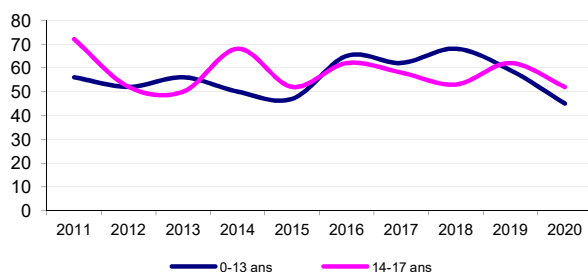
Tandis qu'en 2019, la classe d'âge des moins de 18 ans était la plus touchée parmi les victimes piétons (un quart des victimes), en 2020 ils représentent 12% des victimes piétons, soit moins que les seniors (34% des victimes piétons).

En 10 ans, 30 jeunes de moins de 18 ans sont décédés sur les routes bretonnes



Evolution sur 10 ans

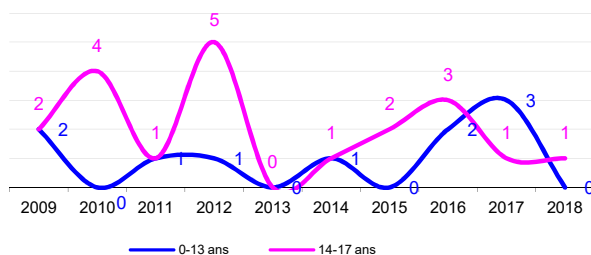
Des blessés



Après une forte hausse en 2016, 2017 et 2018, le nombre de blessés de moins de 14 ans diminue de 13% en 2019 et de 23% en 2020.

Sur 10 ans, le nombre de blessés dans la classe d'âge des 14 à 17 ans est stable, malgré d'importantes fluctuations d'une année sur l'autre.

Des tués



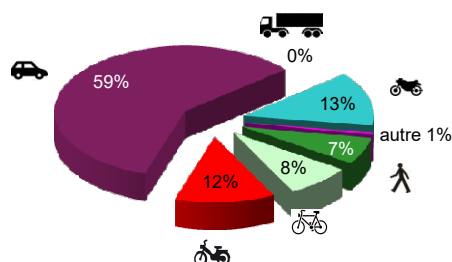
En 10 ans, 30 jeunes de moins de 18 ans sont décédés sur les routes bretonnes. La mortalité concerne surtout : la tranche d'âge **14-17 ans** (20 tués contre 10 tués de 0 à 13 ans), **les garçons** (22 tués contre 8 filles tuées), **usagers de deux-roues motorisé** (14 tués), notamment de cyclomoteur (11 tués).

Les jeunes de 18 ans à 24 ans

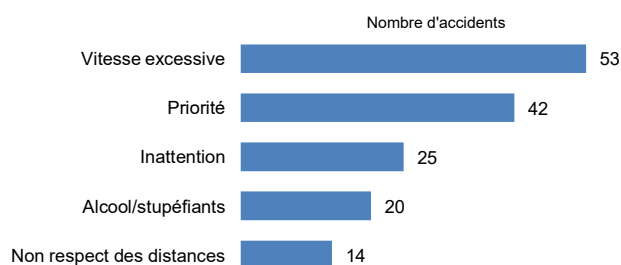
2020 versus 2019

Accidents		Tués		Blessés	
2020	Evolution	2020	Evolution	2020	Evolution
246	- 41	5	=	205	- 41

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



Principales causes des accidents avec un usager de 18 à 24 ans présumé responsable



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 2020, le nombre d'accidents impliquant un jeune est en baisse (- 14% par rapport à 2019) mais la part des accidents impliquant un jeune de 18 à 24 ans est stable (37% des accidents en 2020 contre 36% en 2019).

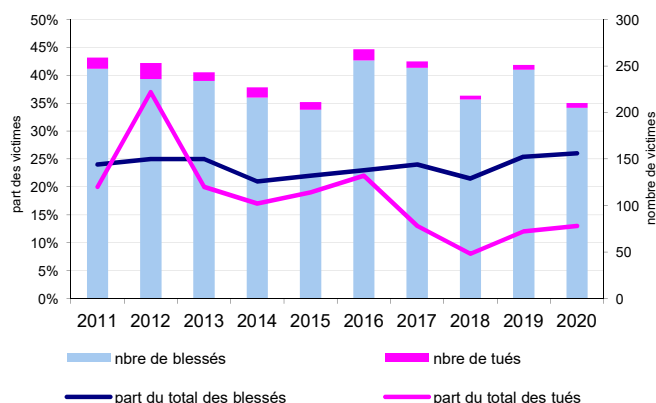
Globalement, par rapport à 2019, la proportion des victimes de 18 à 24 ans selon le mode de déplacement reste identique, excepté pour les cyclistes (- 4 points) qui se reporte notamment sur la voiture de tourisme (+ 2 points).

Le facteur vitesse est la première cause d'accidents imputables à un jeune adulte, en hausse par rapport à 2019 (27% des accidents dans lesquels un jeune adulte est impliqué en tant que conducteur contre 21% en 2019). 20% des accidents impliquant un jeune adulte sont liés à un refus de priorité soit autant qu'en 2019.

L'alcool et les stupéfiants sont présents dans 9% des accidents impliquant un jeune de 18 à 24 ans, soit autant qu'en 2019.

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 entre 2011 et 2016 malgré un pic en 2012 (17 tués), enregistre une baisse notable ces quatre 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 2020, malgré une diminution du nombre d'accidents impliquant un jeune adulte, le nombre de tués de 18 à 24 ans est identique à celui de 2019.



Les séniors de 65 ans et plus

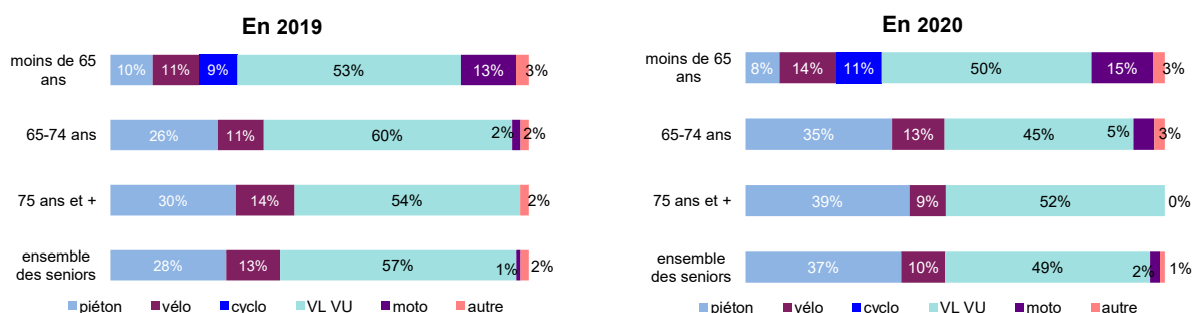
2020 versus 2019

		Accidents*		Tués		Blessés	
		2020	Evolution	2020	Evolution	2020	Evolution
65 ans et plus		125	- 9	13	+ 1	73	- 19
Dont	65 - 74 ans	66	=	2	- 2	38	- 5
	75 ans et +	64	- 11	11	+ 3	35	- 14

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

En 2020, 19% des accidents corporels impliquent un usager de 65 ans ou plus. Si l'impact de la crise sanitaire sur les déplacements des seniors a été particulièrement marqué, la mortalité routière des seniors, notamment des seniors les plus âgés, reste très élevée et a même augmenté par rapport à 2019. **Les séniors de 65 ans et plus représentent 34% des tués contre 28% en 2019.** Avec 3 tués de plus en 2020, la classe d'âge des 75 ans et plus est particulièrement touchée. Elle totalise 29% des tués contre 19% en 2019.

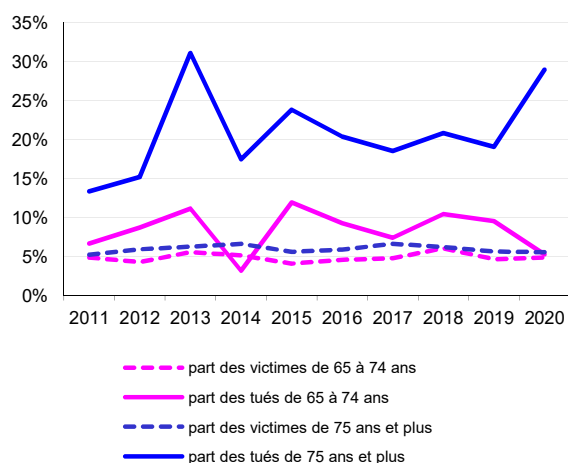
Répartition des victimes séniors selon le mode de déplacement



D'une manière générale, en 2020 la crise sanitaire a modifié les comportements en terme de modes de déplacements pour toutes les classes d'âge. Cette tendance est encore plus marquée chez les seniors. La part des victimes seniors en tant qu'usagers de véhicule léger est en baisse, notamment très marquée pour les 65-74 ans (- 15 points). La crise sanitaire a provoqué un report de l'usage de la voiture particulière sur les autres modes de déplacement : la part des victimes piétons subit une forte hausse (+ 9 points), tant chez les 65-74 ans que chez les 75 ans et plus. Par contre, si le nombre de victimes cyclistes augmente pour les 65-74 ans (+ 2 points), il diminue pour les 75 ans et plus (- 5 points).

Evolution sur 10 ans

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



Entre 2011 et 2020, le nombre de victimes diminue de près d'un quart pour toutes les classes d'âge excepté pour les seniors de 75 ans et plus pour qui la baisse est moins importante (- 17%).

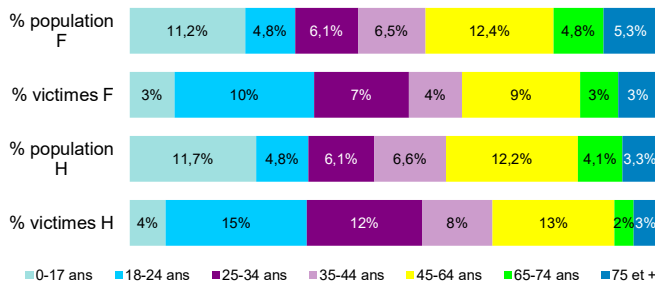
La mortalité des seniors de 65-74 ans et des seniors de 75 ans et plus suit la même tendance avec toutefois des fluctuations plus importantes pour ces derniers. La tendance s'inverse en 2020 où l'on assiste à une diminution de la mortalité des 65-74 ans mais une forte augmentation chez leurs aînés.



Victimes par sexe

2020 versus 2019

Répartition des victimes par sexe et par classe d'âge

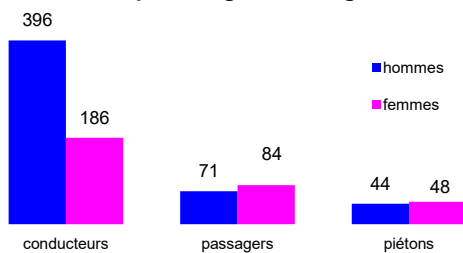


En 2020, la baisse du nombre de victimes profite aux hommes et aux femmes dans les mêmes proportions.

Par rapport à la composition de la population bretonne, les victimes sont sur représentées dans les classes d'âge 18-24 ans tant pour les hommes que pour les femmes et dans la classe d'âge des 25-34 ans pour les hommes.

A l'inverse, les femmes sont sous représentées dans les victimes de la classe d'âge des 45-64 ans.

Répartition des victimes par sexe et par catégorie d'usager



En 2020, le nombre de victimes diminue de manière proportionnelle chez les hommes et chez les femmes quelque soit le mode de déplacement (excepté une hausse du nombre de victimes femmes cyclistes). Chez les hommes, c'est dans la catégorie des passagers qu'a lieu la baisse la plus importante (-21%) tandis que le nombre de victimes femmes diminue le plus dans la catégorie des piétons (-28%). Paradoxalement, la hausse de la mortalité des piétons en 2020 concerne surtout les femmes (+3 femmes piétons tuées).

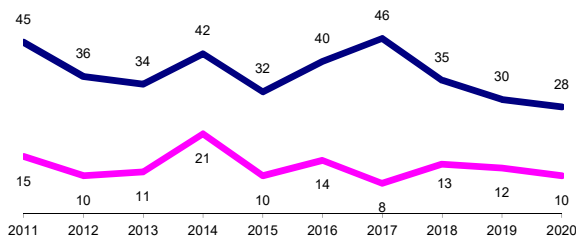
Répartition des tués par sexe



En 2020, on déplore 28 décès chez les hommes, dont les trois quarts en tant que conducteurs et 10 décès chez les femmes dont un peu plus de la moitié en tant que conductrices.

Evolution depuis 10 ans

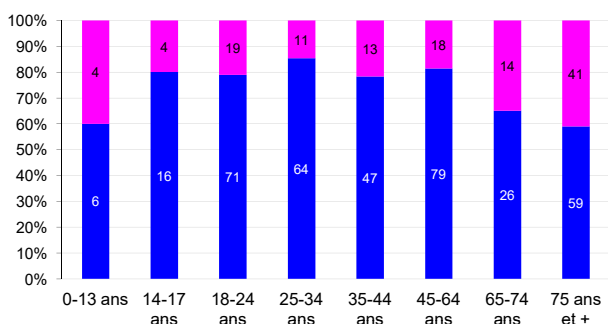
Répartition des tués par sexe



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 diminuer avec une baisse du nombre de tués entre 2011 et 2020 de 37% chez les hommes et de 33% chez les femmes.

La proportion d'hommes tués est plus élevée dans toutes les classes d'âge, néanmoins la proportion hommes / femmes est plus équilibrée chez les jeunes de moins de 14 ans et chez les séniors de 65 ans et plus.

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

2020 versus 2019

	Accidents		Tués		Blessés	
	2020	Evolution	2020	Evolution	2020	Evolution
	93	-24	10	+4	82	-33
	111	-12	4	+1	106	-8
	502	-142	19	-3	374	-112
	54	-8	1	-2	21	-4
	72	-10	1	+1	79	-3
	99	-18	3	-3	107	-9
	33	-1	0	-1	5	=
	10	-5	0	=	9	-5
Autres*	14	-7	0	-1	8	-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.

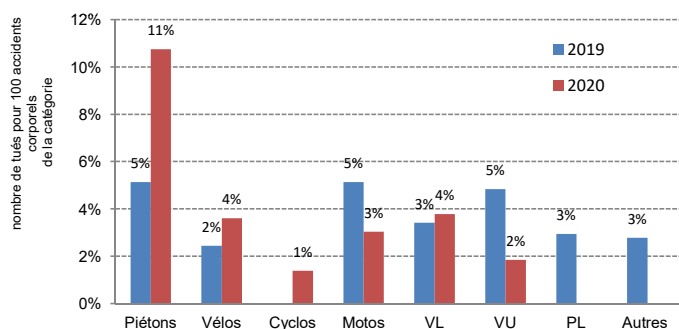
Les mesures de restriction de circulation prises par le gouvernement dans le cadre de la pandémie (confinement, couvre-feu, rayon de déplacement limité) ont eu des incidences sur l'accidentalité. En Ile-et-Vilaine, la fréquence des accidents lors des confinements a diminué de manière proportionnelle pour tous les modes de déplacement.

Sur toute l'année 2020, la baisse de l'accidentalité touche surtout les usagers de voiture particulière (-22%) et les piétons (-20%).

Le nombre d'accidents diminue également mais de façon moins franche pour les véhicules utilitaires (-13%), les cyclomoteurs (-12%) et les motos (-12%). L'accidentalité des poids lourds reste stable par rapport à 2019.

Le vélo est le mode de déplacement le moins impacté par la baisse de l'accidentalité (-9%). Le nombre d'accidents de vélo a même augmenté pour les 15-17 ans, les 25-34 ans et surtout les 45-54 ans, dont le nombre a triplé.

Evolution du taux de mortalité selon le mode de déplacement



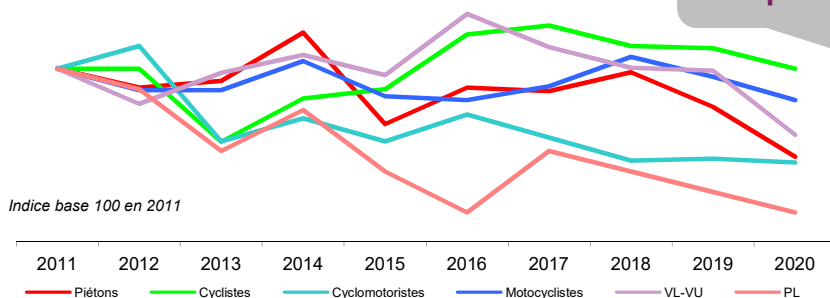
Les accidents impliquant un vélo à assistance électrique sont en hausse, ils représentent 10% des accidents de vélos contre 4% en 2019.

Le nombre d'accidents impliquant un engin de déplacement personnel (EDP) sont en légère baisse (-2 accidents). Ce mode de déplacement est présent dans 1% des accidents.

En 2020, la mortalité routière impacte fortement les piétons (+4 tués). Le risque pour les piétons d'être tué dans un accident de la route est multiplié par 2 par rapport à 2019.

Evolution depuis 10 ans

Evolution du nombre de victimes selon les principaux modes de déplacement



La mortalité des piétons est au plus haut depuis 10 ans



Mise à part l'année 2020 (particulière du fait des restrictions de circulation), entre 2011 et 2019, le nombre de victimes régresse pour les motos (-3%), les piétons (-15%) et surtout les cyclos et scooters de moins de 50 cm³ (-36%). Le nombre de victimes dans les accidents de VL-VU est stable (+0,3%). Avec un usage de plus en plus développé du vélo (19% de part modale de plus entre 2013 et 2019 - source Vélos et territoires - données fréquentation 2019), le nombre de cyclistes victimes d'un accident de la route est en augmentation (+7%).

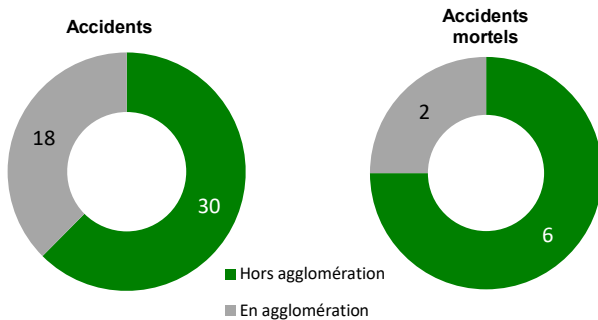
Zoom sur les poids lourds*

* 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.

2020 versus 2019

	Accidents	Tués	dont tués dans le PL	Blessés	dont blessés dans le PL
	48	8	0	62	15
dont transport de marchandises	37 (+ 3)	7 (- 3)	0 (- 1)	45 (+ 11)	6 (+ 1)
dont transport de personnes	11 (- 4)	1 (=)	0 (- 1)	17 (- 8)	9 (- 5)

Répartition des accidents de poids-lourd selon le milieu

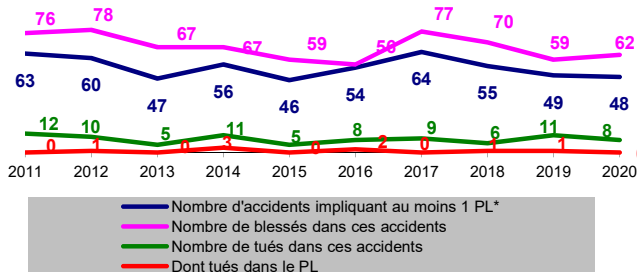


Le trafic des poids lourds en Bretagne a diminué de 20% en moyenne lors des premières semaines du premier confinement pour revenir à la normale dès la mi avril. Lors du deuxième confinement, le trafic poids-lourd est resté constant.

Au regard du contexte de restriction des déplacements, le nombre d'accidents impliquant un poids lourd a très peu baissé (1 accident de moins par rapport à 2019). Les accidents impliquant un poids lourd représentent 7% des accidents et 21% des accidents mortels. La mortalité liée aux accidents de poids lourds diminue : 8 personnes sont décédées dans un accident impliquant un poids lourd, soit 3 de moins qu'en 2019.

Evolution depuis 10 ans

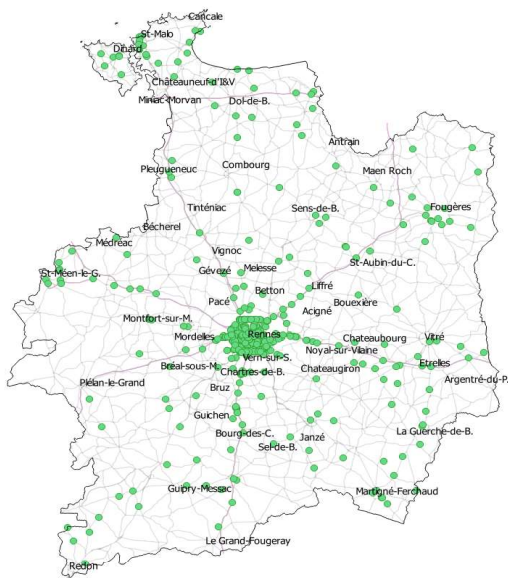
Evolution du nombre d'accidents impliquant au moins un poids lourd de 2010 à 2019



La majorité des accidents impliquant un poids lourd se produit en rase campagne (62%).

Sur 10 ans, le nombre d'accidents impliquant un poids lourd diminue de 23% tandis que le nombre d'accidents toutes catégories de véhicules confondues diminue de 19% (- 3,7% entre 2011 et 2019). Ils représentent 7% du total des accidents corporels et 17% de la mortalité (en moyenne 8 tués par an).

Localisation des accidents de poids-lourd de 2011 à 2020



65% des accidents de poids lourds impliquent un véhicule de transport de marchandise tandis que 25% des accidents impliquent un véhicule de transport en commun de personnes.

La fréquence des accidents de PL est plus élevée sur les voies communales mais la mortalité se situe surtout sur les routes départementales (60% des accidents mortels).

Répartition des accidents selon le type de route*

	Autoroute et RN	RD	VC et autres
	149	125	104
	5	17	122
	1	32	26
Autre	1	4	2

* Un accident peut impliquer plusieurs poids lourds et se produire à l'intersection de plusieurs types de routes.

Les réseaux



Les accidents diminuent surtout sur le réseau des routes nationales

2020 versus 2019

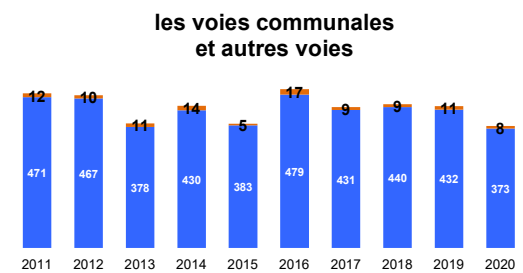
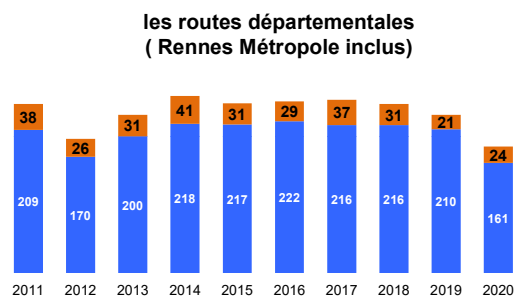
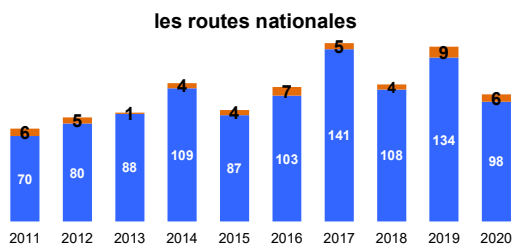
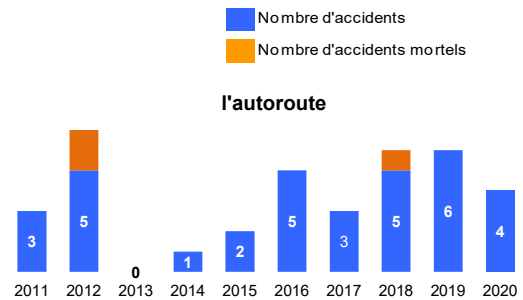
En 2020, l'accidentalité a diminué sur tous les types de routes. Cependant, avec un trafic en baisse de 75% lors du premier confinement et de 50% lors du deuxième confinement, c'est **sur le réseau routier national que la baisse du nombre d'accidents est la plus importante**. Les routes nationales forment le réseau qui accueille les trafics de longue distance, déplacements les plus impactés par les restrictions de circulation liées à la pandémie. L'accidentalité y a diminué de 27% par rapport à 2019 (contre - 20% sur les routes départementales et - 14% sur les routes communales). Les accidents sur la cinquantaine de kilomètres de réseau autoroutier breillien restent marginaux : seuls 4 accidents corporels y sont enregistrés en 2020 (soit 0,6% des accidents).

Avec 3 accidents mortels de moins et 5 vies épargnées, la mortalité diminue sur le réseau des routes nationales qui concentre 15% des tués contre 26% en 2019.

La mortalité diminue également sur les voies communales, il s'y est produit 3 accidents mortels de moins qu'en 2019 et 5 vies y ont été épargnées. Le réseau communal enregistre 21% des tués contre 31% en 2019. Par contre, **la mortalité des piétons sur le réseau communal est en forte hausse** (+ 4 personnes décédées).

La mortalité sur le réseau départemental est stable par rapport à 2019 mais cette stabilité est relative car, bien que le nombre de personnes tuées soit identique à celui de 2019, le réseau départemental compte 3 accidents mortels de plus en 2020 (chaque accident ayant causé le décès d'une seule personne, contrairement à l'année précédente). **Le taux de mortalité est en hausse sur les routes départementales concédées à Rennes Métropole**. On y recense 9 tués pour 100 accidents corporels contre 6 tués pour 100 accidents en 2019.

Les accidents* depuis 10 ans sur...



Répartition des accidents* en 2020

	Nombre d'accidents*	Nombre de tués	Taux de mortalité pour 100 accidents
Autoroutes	4	0 →	0
Routes nationales	104	6 ↓	5,7
Routes départementales	185	24 →	12,9
dont Rennes Métropole	52	5 →	9,6
Voies communales et autres	381	8 ↓	2,0

Répartition des accidents* sur 10 ans

	Nombre d'accidents*	Nombre de tués	Taux de mortalité pour 100 accidents
Autoroutes	37	3	8,1
Routes nationales	1 070	51	4,7
Routes départementales	2 336	318	13,6
Voies communales et autres	4 826	120	2,4

* 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.

Les accidents sur route nationale ont plus que doublé entre 2011 et 2019.

Les accidents sur route départementale ont diminué de 6% entre 2011 et 2019 avec une légère augmentation du trafic (+1% entre 2012 et 2019). La mortalité diminue de 43% entre 2011 et 2019.

Les accidents sur les voies communales et les autres voies diminuent de 8% entre 2011 et 2019 tandis que la mortalité augmente dans les mêmes proportions.

Sur 10 ans, **c'est sur le réseau départemental que le taux mortalité est le plus élevé (14 personnes tuées 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 voie ou section de voie située hors agglomération relève du milieu rural (ou rase campagne).

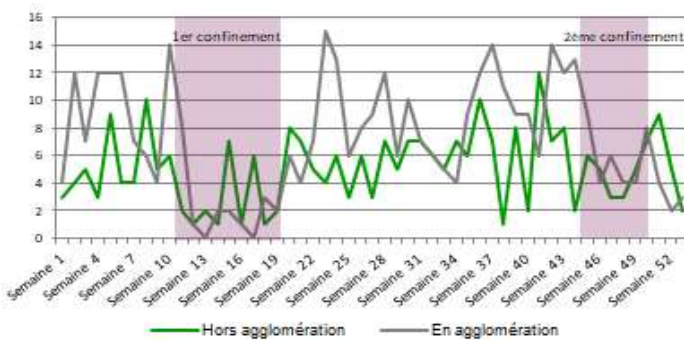
2020 versus 2019

	Accidents	Dont mortels	% d'accidents mortels	Tués
Milieu rural	270	29	11%	29
Milieu urbain	380	9	2%	9

En 2020, le nombre d'accidents diminue de façon plus prononcée en rase campagne (-18%) qu'en agglomération (-15,5%). Globalement, la proportion d'accidents en/hors agglomération reste identique à celle de 2019 (respectivement 58% contre 42%). La ville de Rennes concentre les deux tiers des accidents urbains.

La mortalité diminue en rase campagne (6 personnes tuées de moins) tandis qu'elle augmente en ville (2 personnes tuées de plus).

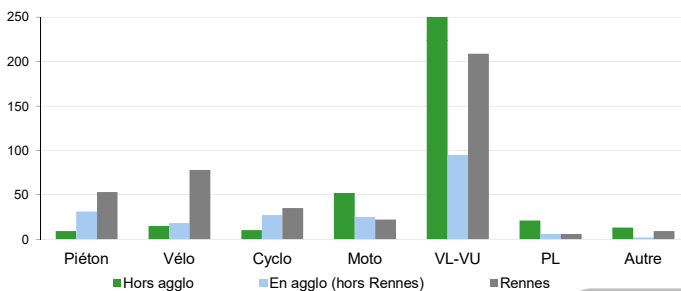
Fréquence des accidents selon la localisation



Lors du 1er confinement, le nombre d'accidents diminue de 79% en agglomération et de 56% en rase campagne. A l'inverse, lors du deuxième confinement, la baisse du nombre d'accidents est plus prononcée en agglomération (-61% contre -45% en rase campagne).

En 2020, la baisse de l'accidentalité touche tous les modes de déplacement, tant en ville qu'en rase campagne. Toutefois, **le nombre d'accidents impliquant un piéton ou un cycliste augmente dans l'agglomération de Rennes** (respectivement + 6% et + 47%).

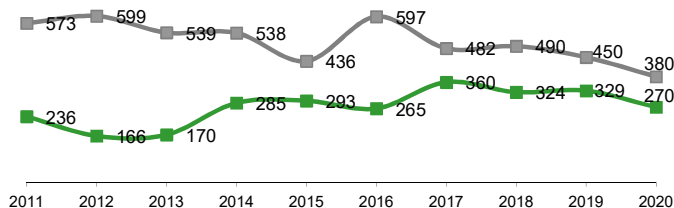
Accidents selon le mode de déplacement et la localisation



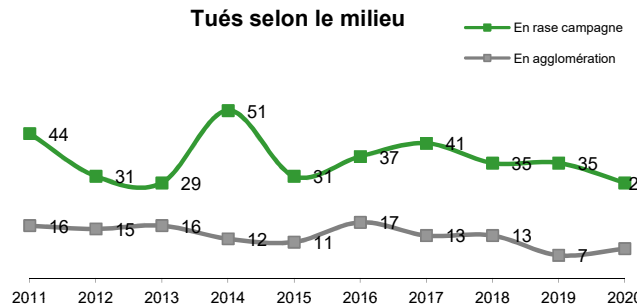
La mortalité diminue en rase campagne où 6 vies ont été épargnées par rapport à 2019 (notamment usagers de VL et de moto). Par contre, **la mortalité en agglomération est en hausse** (+ 2 tués), notamment celle des piétons. L'agglomération de Rennes compte 2 piétons tués de plus qu'en 2019.

Evolution depuis 10 ans

Accidents corporels selon le milieu



Tués selon le milieu



6 vies épargnées en rase campagne mais 2 personnes décédées de plus en ville



Sur 10 ans, l'accidentalité en milieu urbain diminue de 21% entre 2011 et 2019 et d'un tiers entre 2011 et 2020. A l'inverse, l'accidentalité en milieu rural augmente de 39% entre 2011 et 2019 et de 14% entre 2011 et 2020 malgré les restrictions de circulation liées à la pandémie.

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

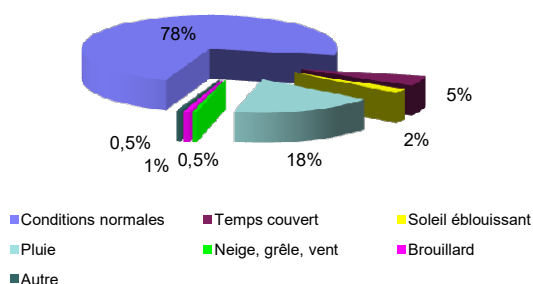
La mortalité en milieu urbain, relativement stable jusqu'en 2018, enregistre un nombre de tués historiquement bas en Ile-et-Vilaine ces deux dernières années. En milieu rural, la mortalité subit plus de fluctuations mais diminue malgré tout de 20% entre 2011 et 2019 et d'un tiers entre 2011 et 2020.

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 2020

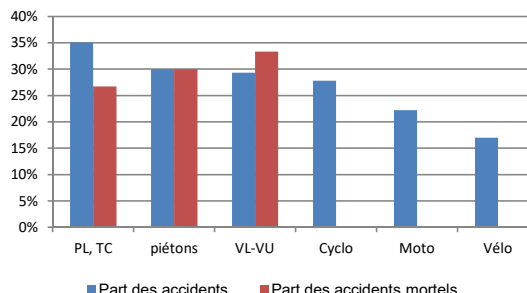


78% des accidents et 63% des accidents mortels se produisent dans des conditions atmosphériques normales.

En 2020, 2 accidents mortels sont liés à un soleil éblouissant ayant perturbé la vision du conducteur. 5 accidents mortels se sont produits alors que les conditions météorologiques étaient défavorables (pluie et/ou vent fort). Ces conditions dégradées, si elles ne sont pas la cause directe des accidents, ont pu avoir des conséquences aggravantes (mauvaise visibilité, adhérence réduite lors du freinage...).

Etat de la route

Part des accidents sur sol glissant* selon le mode de déplacement



73% des accidents corporels et 71% des accidents mortels ont eu lieu alors que les conditions d'adhérence étaient normales.

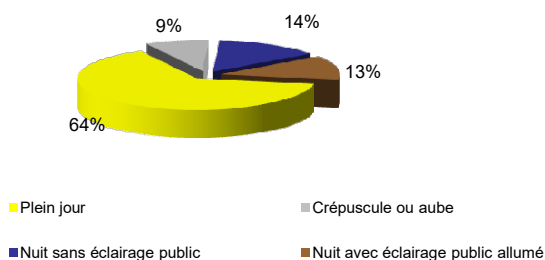
Le manque d'adhérence est un facteur de risque qui intervient notamment au moment du freinage. La fréquence des accidents sur sol glissant* est plus élevée pour les poids-lourds (35% des accidents dans lesquels ils sont impliqués) que pour les deux-roues (21% des accidents).

Un peu moins d'1 accident impliquant un piéton sur 3 se produit sur sol glissant.

* mouillé, enneigé, boue, verglas, corps gras, autre

Luminosité

Accidents en 2020



En 2020, plus des deux tiers des accidents se produisent de jour. La part des accidents de nuit⁽¹⁾ diminue de 2 points, ils représentent 27% des accidents en 2020 contre 29% en 2019. Cette diminution peut s'expliquer par la baisse du trafic de nuit due aux couvre-feux successifs.

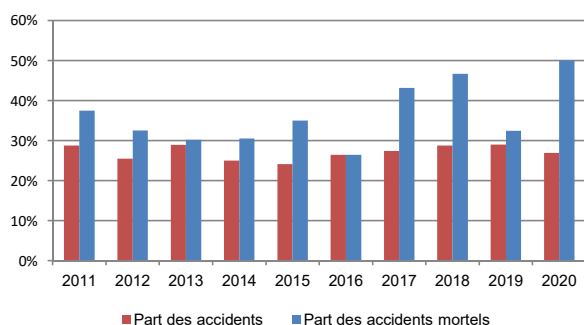
La part des accidents de nuit⁽¹⁾ est globalement stable sur 10 ans, ils représentent en moyenne un quart des accidents.

La part des accidents mortels de nuit⁽¹⁾ augmente fortement en 2020, ils représentent 1 accident mortel sur 2 contre 1 accident mortel sur 3 en 2019.

Sur les 10 piétons tués en 2020, 6 ont été renversés de nuit.

Le taux de mortalité est plus élevé la nuit : sur une période de 10 ans, c'est plus de 7 tués pour 100 accidents corporels de nuit contre 5 tués pour 100 accidents corporels de jour.

Evolution de la part des accidents de nuit ⁽¹⁾

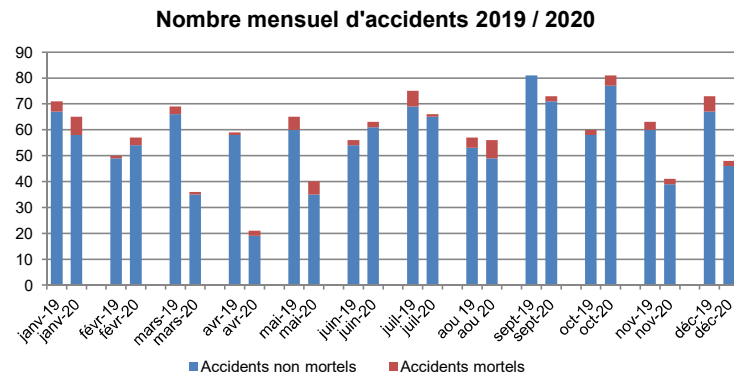


En 2020, 6 piétons sont décédés lors d'un accident de nuit ⁽¹⁾

(1) luminosité faible ou inexistante

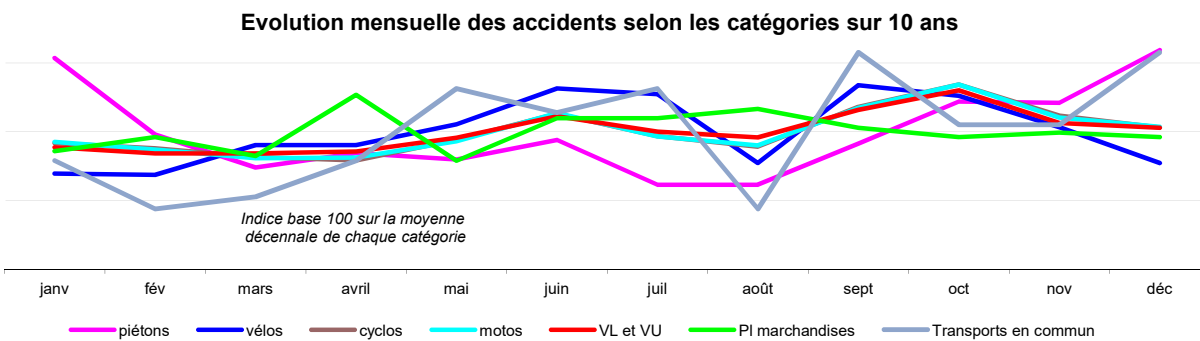
Circonstances (suite)

Saisonnalité



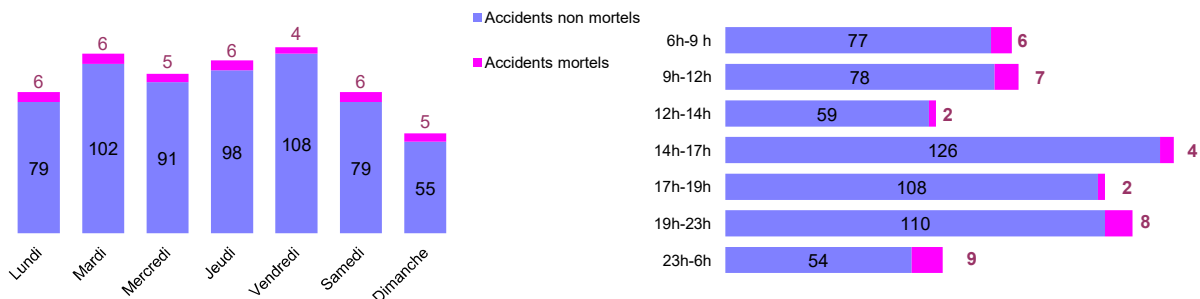
En 2020, malgré les restrictions de circulation, tant lors des confinements que des périodes qui ont suivi (télétravail, couvre-feux, limitations des distances de déplacements), le nombre d'accidents est supérieur à celui de 2019 aux mois de février (+ 5), juin (+ 7) et surtout octobre (+ 19).

De la même manière, les accidents mortels ont été plus nombreux aux mois de février (+ 2), avril (+ 1), août (+ 3), septembre (+ 2) et octobre (+ 2).



- Sur une période de 10 ans, la saisonnalité des accidents est disparate selon le mode de déplacement :
- les accidents impliquant un piéton se produisent davantage aux mois de décembre et janvier (26% des accidents), notamment en fin d'après-midi. Parallèlement, la mortalité des piétons est au plus haut au mois de décembre (20% des tués piétons).
 - l'accidentalité des cyclistes est directement liée au climat avec une fréquence plus élevée des accidents de juin à octobre et une mortalité accrue au mois d'août (22% des tués cyclistes).
 - les accidents impliquant une moto, également liés à la météo, augmentent légèrement aux mois d'avril, mai, juin et septembre (41% des accidents) et se produisent plutôt le vendredi (18% des accidents). La relative stabilité des accidents de motos sur l'année ainsi que sur les jours de la semaine laisse à penser que l'utilisation de la moto utilitaire se développe.
 - l'accidentalité des voitures de tourisme et des véhicules utilitaires se concentre sur les quatre derniers mois de l'année (38% des accidents).

Jours de la semaine et horaires



En 2020, les accidents corporels sont **plus fréquents en semaine** (77%) que le week-end (23%).

Les accidents mortels sont répartis sur la semaine avec une augmentation le samedi (+ 7 points).

La baisse du nombre d'accidents en 2020 se situe principalement sur les créneaux horaires d'embauche entre 6h et 9h (-32%) et de sortie du travail de 17h à 20h (-32%).

Le nombre d'accidents augmente entre 12h et 14h (+12%).

Les accidents de nuit (23h-6h) diminuent de 19% mais, malgré les couvre-feux successifs, les accidents mortels de nuit augmentent (+5 accidents).

Ille-et-Vilaine vs France métropolitaine

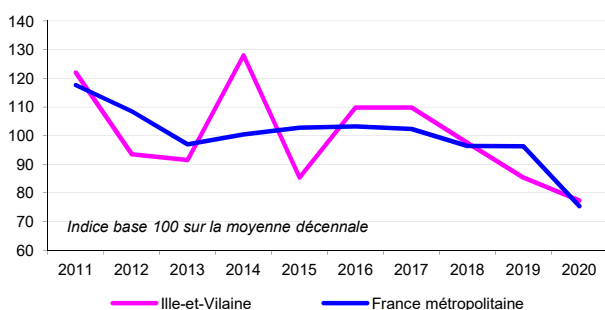
Bilan 2020 et évolution

	Accidents		Tués		Blessés	
	Ille-et-Vilaine	France*	Ille-et-Vilaine	France*	Ille-et-Vilaine	France*
2018	814	55 766	48	3 248	998	69 887
2019	779	56 016	42	3 244	969	70 490
2020	650	45 121	38	2 541	791	55 836
Evolution 2018/2019	-4,5%	+0,4%	-12,5%	-0,1%	-2,9%	+0,9%
Evolution 2019/2020	-16,5%	-19,0%	-9,5%	-22,0%	-18,0%	-21,0%

* données France métropolitaine

En 2020, la baisse de l'accidentalité est moins prononcée en Ille-et-Vilaine qu'en France métropolitaine avec une différence de 3 points concernant le nombre d'accidents et de blessés et de plus de 12 points concernant le nombre de tués.

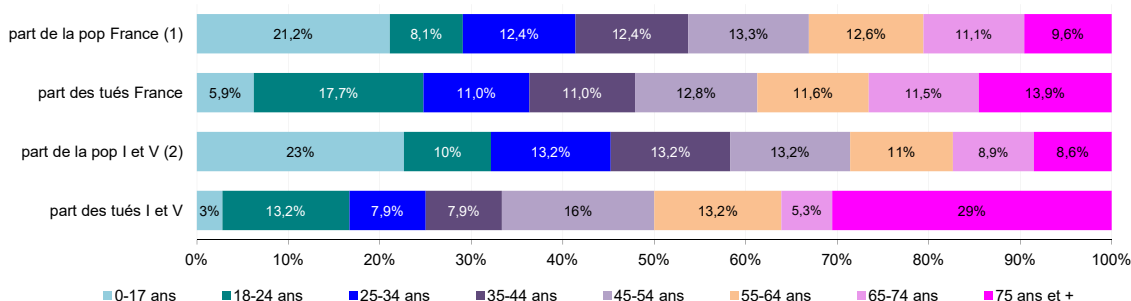
Evolution de la mortalité de 2011 à 2020



Malgré d'importantes fluctuations, le nombre de personnes tuées sur les routes diminue en Ille-et-Vilaine : de 30% entre 2011 et 2019 et de 36% entre 2011 et 2020.

Excepté la baisse historique enregistrée en 2020, la mortalité est stable depuis 2013 en France métropolitaine. Le nombre de personnes tuées diminue de 18% entre 2011 et 2019 et de 36% entre 2011 et 2020.

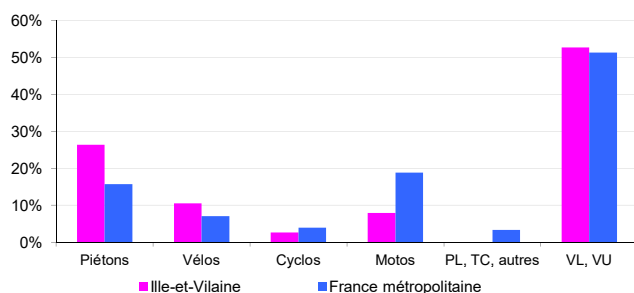
Part des tués selon la tranche d'âge en 2020



En 2020, la part des personnes tuées de moins de 45 ans est nettement inférieure en Ille-et-Vilaine (32%) qu'en France métropolitaine (45%) tandis que la part de la population de cette classe d'âge est plus élevée en Ille-et-Vilaine (+5 points).

La part des seniors de 75 ans et plus, tués, est nettement supérieure en Ille-et-Vilaine (+15 points) pour une part de cette classe d'âge dans la population légèrement inférieure à celle de la France métropolitaine (-1 point). A l'inverse, les seniors de moins de 75 ans sont très peu touchés par la mortalité en Ille-et-Vilaine (-6 points).

Part des tués selon le mode de déplacement en 2020



La mortalité des piétons et des cyclistes montre une différence importante entre les deux périmètres géographiques : ce mode de déplacement regroupe 36% de la mortalité bretonne contre 22% en France métropolitaine.

A l'inverse, la mortalité des deux-roues motorisés est inférieure en Ille-et-Vilaine (10% des tués) par rapport à la France métropolitaine (22% des tués).

(1) INSEE population France métropolitaine au 1er janvier 2020.

(2) INSEE rp 2017 exploitation principale au 01/01/2020

Chiffres clés 2020



650

accidents corporels



38

personnes tuées,
soit 4 de moins qu'en 2019



791

blessés



4

cyclistes tués,
soit 1 de plus qu'en 2019



10

piétons tués,
soit 4 de plus qu'en 2020



13

seniors de 65 ans et plus tués sur
les routes. C'est la classe d'âge la
plus fortement touchée en 2020



1 sur 3

la part d'accidents mortels liés à
l'absorbtion d'alcool

Sources :
ONISR bilan 2020
Conseil départemental d'Ille-et-Vilaine
EMD Ille-et-Vilaine 2018
INSEE rp 2017, bilan démographique 2019 et estimation de la population par âge



**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

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

JUIN 2021