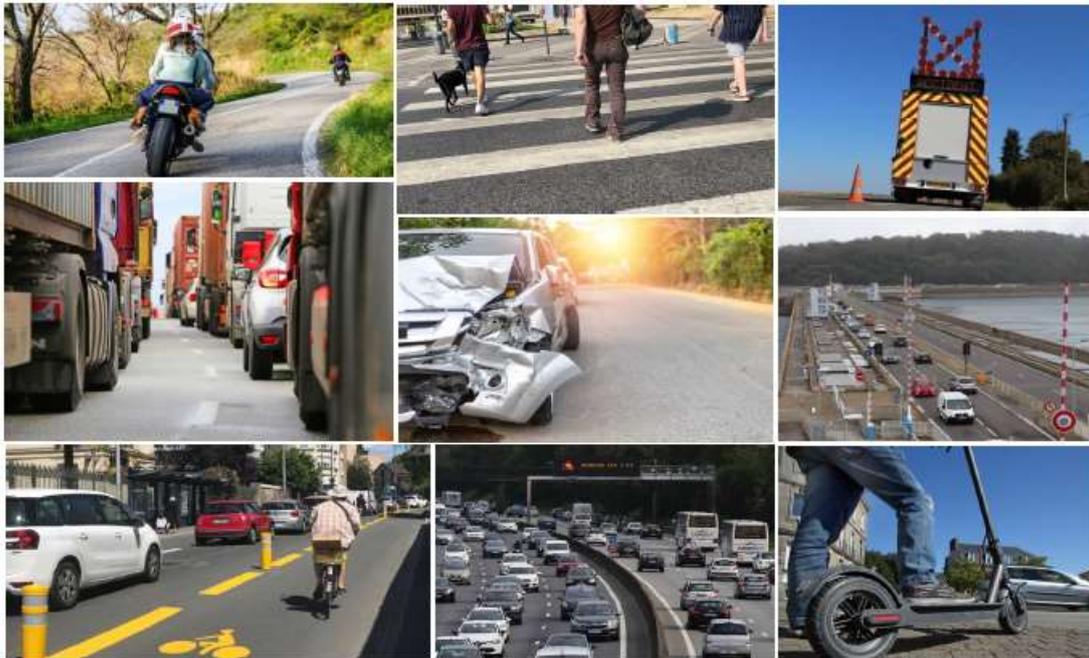


## *L'accidentalité routière en Ille-et-Vilaine*

# Bilan 2021



# Sommaire, indicateurs et définitions

## Sommaire

	Page
Indicateurs et définitions.....	1
L'essentiel de 2021.....	2
Une année encore marquée par la crise sanitaire	3
Bilan global 2021 et évolutions.....	4
Localisation des accidents mortels.....	5
Données sur les accidents mortels.....	6
Causes des accidents mortels.....	8
Victimes par âge.....	9
Victimes par mode de déplacement.....	10
Les réseaux.....	11
Le milieu (urbain ou rase campagne).....	12
Les circonstances	13
Ille-et-Vilaine vs France .....	15

## Caractéristiques démographiques de l'Ille-et-Vilaine

**Superficie**.....6 774,72 km<sup>2</sup>

### Populations légales au 1er janvier 2022 :

1 104 397 habitants

Par arrondissement :

Rennes..... 662 990

Saint-Malo..... 174 153

Fougères / Vitré..... 190 751

Redon..... 106 503

**Densité** (habitants/km<sup>2</sup>)..... 163

### 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.

## 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.

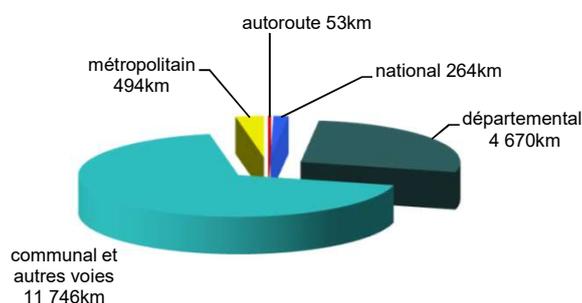
Parmi les victimes, on distingue :

- **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.

## Le réseau routier en Ille-et-Vilaine



Sources :

- ORTB ([www.observatoire-transports-bretagne.fr](http://www.observatoire-transports-bretagne.fr))
- INSEE décembre 2020
- Conseil Départemental d' Ille-et-Vilaine
- Direction Interdépartementale des Routes

# L'essentiel de 2021



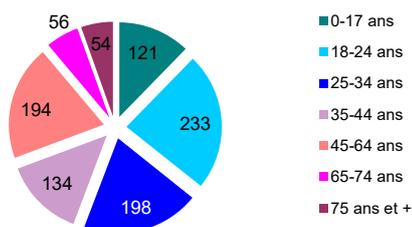
**779 accidents  
990 victimes  
dont 40 tués**

**Avertissement** : en raison de la crise sanitaire, l'année 2020 présente des résultats en rupture avec les années précédentes, tant au niveau national qu'au niveau local.

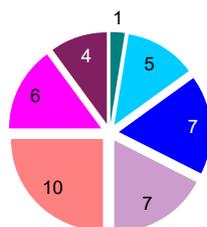
De fait, une analyse de l'évolution de l'accidentalité de 2021 par rapport à 2020 n'est pas représentative d'une évolution pérenne (voir page suivante).

## L'âge

Victimes selon l'âge



Tués selon l'âge



Globalement, en 2021, le nombre d'accidents corporels est supérieur de 20% à celui de 2020 et identique à celui de 2019.

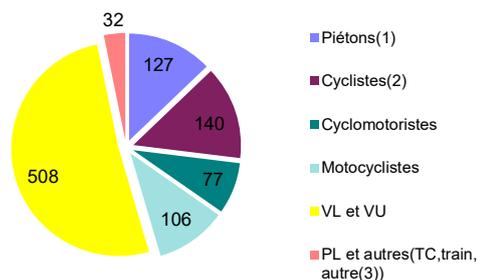
**40 personnes sont décédées sur les routes bretiliennes au cours de l'année 2021**, soit 2 de plus qu'en 2020 et 2 de moins qu'en 2019.

Mise à part l'année 2020, marquée par la pandémie, **la mortalité en Ille-et-Vilaine est la plus basse jamais observée.**

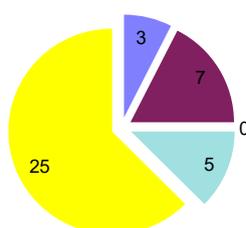
Par rapport à 2020, la mortalité augmente dans les classes d'âge 25-44 ans (+ 6 personnes tuées) et 65-74 ans (+ 4 personnes tuées). **La mortalité des séniors de 75 ans et plus enregistre une diminution très sensible** (- 7 personnes tuées), liée à la diminution de la mortalité piétonne (- 7 piétons tués).

## Le mode de déplacement

Victimes selon le mode de déplacement



Tués selon le mode de déplacement



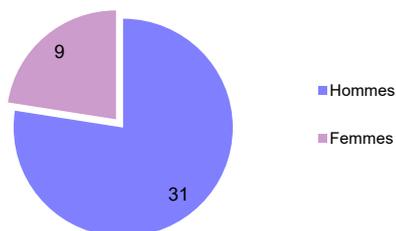
L'année 2021 est marquée par une forte baisse de la mortalité des piétons : 3 d'entre eux sont décédés soit 7 de moins qu'en 2020 et 3 de moins qu'en 2019. **Le nombre de piétons décédés est ainsi le plus bas jamais enregistré en Ille-et-Vilaine.**

La mortalité des cyclistes est en hausse : avec 3 tués de plus qu'en 2020 et 4 de plus qu'en 2019, **le nombre de cyclistes tués est au plus haut depuis 2016.**

La mortalité des usagers de voiture de tourisme présente une forte hausse, avec 25 tués en 2021, ils représentent 62% de la mortalité contre 50% en 2020 et 42% en 2019.

## Le sexe

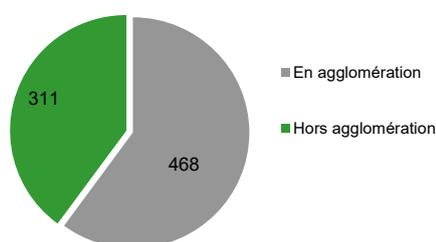
Tués selon le sexe



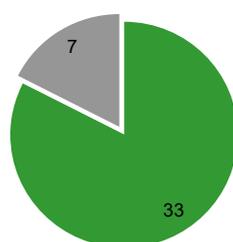
Les accidents de la route ont fait 619 victimes masculines dont 31 tués (3 de plus qu'en 2020 et 1 de plus qu'en 2019) et 371 victimes féminines dont 9 tuées (soit 1 de moins qu'en 2020 et 3 de moins qu'en 2019). La part des femmes dans la mortalité est en baisse depuis plusieurs années tandis que celle des hommes augmente.

## Le milieu

Accidents corporels selon le milieu



Tués selon le milieu



En 2021, la proportion d'accidents en agglomération augmente légèrement par rapport à 2019 et 2020 (+ 2 points) ; **6 accidents corporels sur 10 se produisent en milieu urbain.**

Par rapport à 2020, la mortalité augmente en zone rurale (+ 4 tués ) et diminue en agglomération (- 2 tués). La mortalité en fonction du milieu retrouve une proportion identique à celle de 2019 : **8 accidents mortels sur 10 se produisent en zone rurale.**

# Une année encore marquée par la crise sanitaire

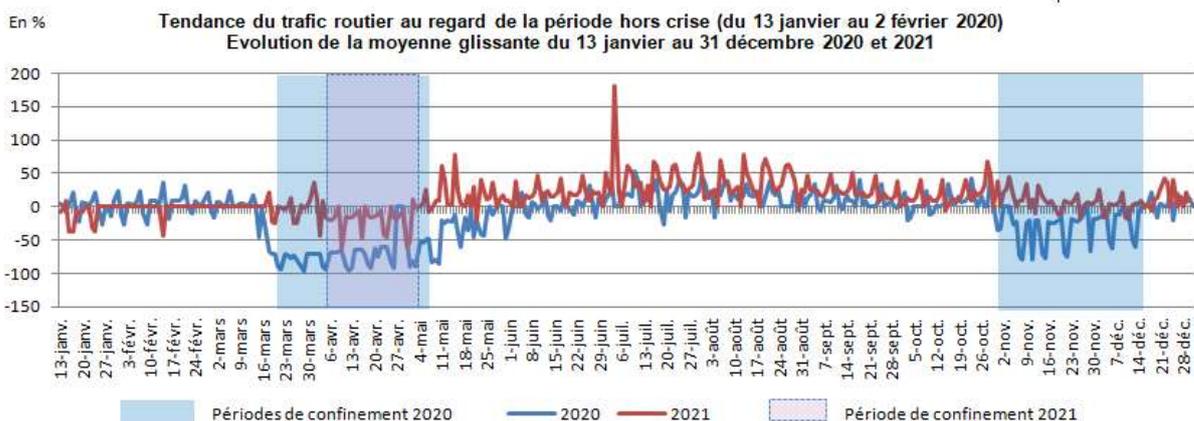
La crise sanitaire ayant conduit le gouvernement à prendre des mesures de restriction des déplacements et des activités, l'évolution de l'accidentalité routière reflète depuis mars 2020 l'impact des mesures et la manière dont les français ont adapté leurs mobilités selon les périodes.

Le premier trimestre 2021 reste marqué par les restrictions de déplacement : après avoir opté pour des mesures de confinement localisées par territoire, le gouvernement a étendu cette restriction à l'ensemble du pays à partir du 3 avril avec des déplacements autorisés sans attestation dans un rayon de 10 km. Le confinement a pris fin le 3 mai.

En dehors de ces périodes et jusqu'au 30 juin, des couvre-feu ont été mis en place et le télétravail fortement recommandé.

Toutes les restrictions de déplacements ont été levées le 1er juillet.

## Evolution du trafic en 2020 et 2021



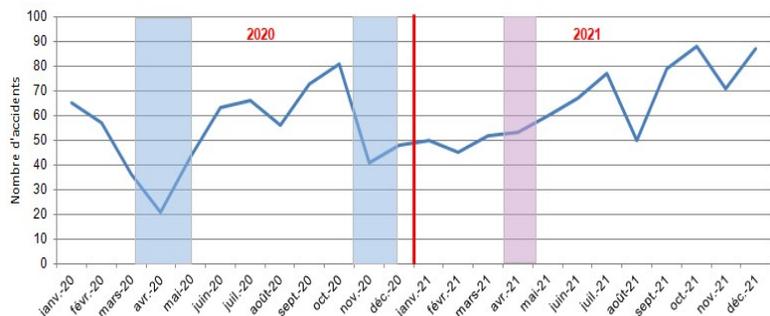
Le graphique ci-dessus montre l'évolution du trafic sur le réseau national breton sur 7 jours, par rapport à la moyenne journalière avant crise sanitaire (du 13 janvier au 2 février 2020)<sup>(1)</sup>. En 2021, lors du confinement entre le 3 avril et le 3 mai, le trafic diminua de 21% par rapport à la période de référence avant crise sanitaire soit sans commune mesure avec la baisse observée lors des deux périodes de confinement de 2020 (jusqu'à - 70% au cours du premier confinement).

Sur toute l'année 2021, **le trafic est supérieur de 14,5% en moyenne par rapport à la période de référence avant crise sanitaire.**

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

## Evolution de l'accidentalité

Evolution des accidents corporels en 2020 et 2021



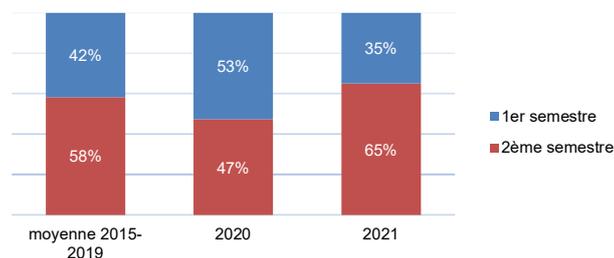
L'évolution de la fréquence mensuelle des accidents corporels est similaire à l'évolution du trafic routier : tandis qu'en 2020 le nombre d'accidents corporels a chuté brutalement lors des deux confinements, en 2021 (hormis une baisse récurrente au mois d'août) **le nombre d'accidents a progressé sur toute l'année.**

Au cours du 1er semestre 2021 encore marqué par les restrictions de circulation, le nombre d'accidents est supérieur de 15% par rapport au 1er semestre 2020 (mais inférieur de 13% à la moyenne des 1ers semestres des 5 années précédentes : 2015-2019).

Au cours du deuxième semestre, alors que toutes les restrictions ont été levées, **le nombre d'accidents est supérieur de 23%** par rapport au deuxième semestre 2020 et de 6% par rapport à la moyenne du nombre d'accidents des 2èmes semestres des 5 années précédentes.

Cette tendance est encore plus marquée en ce qui concerne la mortalité : en 2021 **les deux tiers des victimes sont décédées au cours du 2ème semestre** contre un peu plus de la moitié, en moyenne, sur les 5 années précédant la crise sanitaire.

Evolution de la mortalité aux 1ers et 2èmes semestres



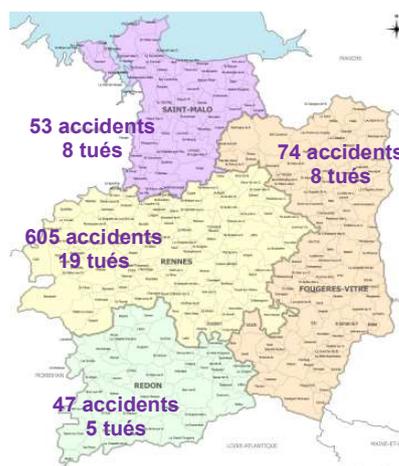
# Bilan global 2021 et évolution

## Evolution 2021

	2021	2020	2019	Variation Ille-et-Vilaine 2021 / 2020	Variation Ille-et-Vilaine 2021 / 2019
Accidents	779	650	779	+ 19,8%	=
Tués	40	38	42	+ 5,2%	- 4,7%
Blessés	950	791	969	+ 20%	- 2%

En 2021, le nombre d'accidents corporels est supérieur de près de 20% à celui de 2020 et identique à celui de 2019, cela malgré une période de restriction des déplacements au cours du 1er semestre (couvre-feu de janvier à juin et confinement partiel du 3 avril au 3 mai).

Mise à part l'année 2020, très impactée par les restrictions de déplacements, **le nombre de personnes décédées sur les routes breilliennes est le plus bas jamais observé.**



Seul l'arrondissement de Redon enregistre une baisse de la mortalité en 2021 avec 2 personnes tuées de moins qu'en 2020. Il totalise 12% de la mortalité contre 18% en 2020 (9% en 2019). La mortalité augmente dans l'arrondissement de Saint-Malo avec 1 personne décédée de plus qu'en 2020. Il enregistre 20% des tués contre 18% en 2020 (24% en 2019).

Le nombre de tués augmente également dans l'arrondissement de Fougères-Vitré où 2 personnes de plus sont décédées par rapport à 2020. Il représente 20% des tués contre 15% en 2020 (26% en 2019).

L'arrondissement de Rennes reste le plus touché et la mortalité routière y est en hausse (+2 tués par rapport à 2019). Avec 19 personnes décédées, l'arrondissement de Rennes compte près de la moitié des tués en 2021 (contre 40% en 2019).

### Accidentalité par zone de compétence

	Accidents			Tués		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Gendarmerie Nationale	237	216	245	35	30	31
Sécurité Publique	542	434	534	7	8	9

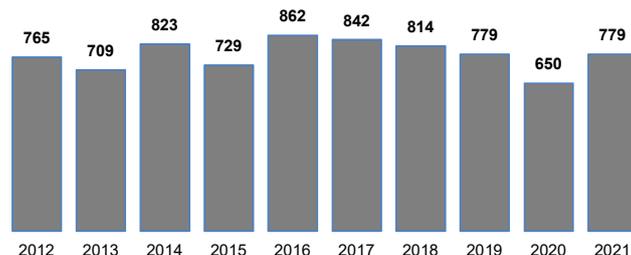
Plus des deux tiers des accidents corporels se produisent en zone police mais **3 accidents mortels sur 4 ont lieu en zone gendarmerie.**

Par rapport à 2020, chacune des deux zones de compétence compte 1 tué de plus.

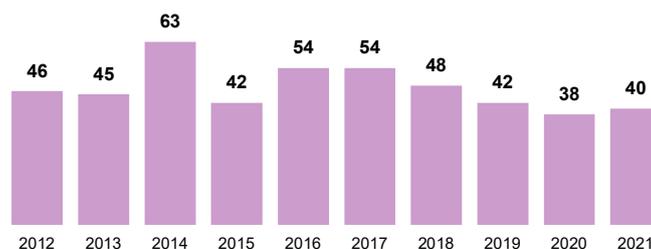
## Evolution depuis 10 ans

Globalement sur 10 ans, **le nombre d'accidents corporels augmente de 1,8%** avec des fluctuations importantes entre 2012 et 2016, année où l'accidentalité est au plus haut, et diminue depuis 2017 (- 9%).

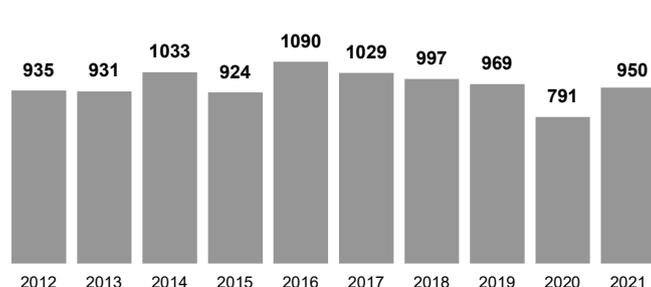
### Evolution des accidents



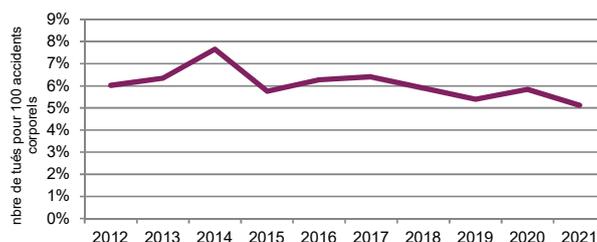
### Evolution des personnes tuées



### Evolution des personnes blessées



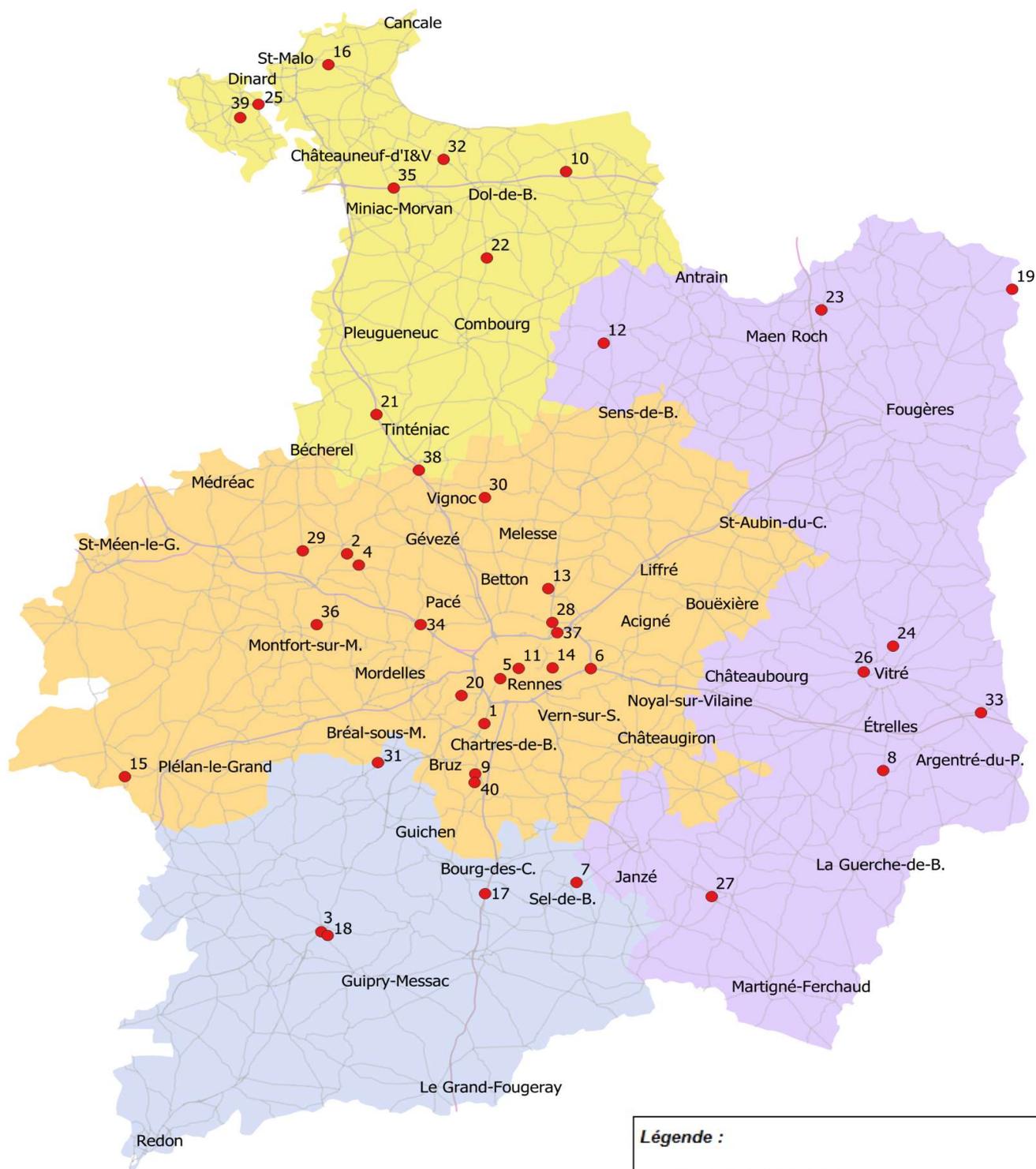
### Evolution du taux de mortalité\*



**Le taux de mortalité (\*nombre de personnes tuées pour 100 accidents corporels) est au plus bas depuis 10 ans.** Il est de 5,1 tués pour 100 accidents corporels en 2021 contre 5,8 en 2020 et 6 en 2012.

# Localisation des accidents mortels en 2021

Les numéros présents sur la carte renvoient au tableau page suivante



# Données concernant les accidents mortels localisés sur la carte

N°	Date - Heure	Commune	Nom de route	Mode de déplacement	Catégorie	Age	H/F
1	19/01/2021 14:15	Noyal-Châtillon-sur-Seiche	D837	Vélo	Conducteur	67	Masculin
2	22/01/2021 09:10	Romillé	D21	Vélo	Conducteur	69	Feminin
3	06/02/2021 18:05	Lohéac	VC	Véhicule tourisme	Conducteur	58	Masculin
4	10/02/2021 12:30	Pleumeleuc	D21	Véhicule tourisme	Conducteur	37	Feminin
5	20/02/2021 23:55	Rennes	VC	Moto lourde	Conducteur	27	Masculin
6	24/02/2021 09:40	Cesson-Sévigné	N136	Moto lourde	Conducteur	21	Masculin
7	03/03/2021 19:20	Saulnières	D777	Moto lourde	Conducteur	31	Masculin
8	28/03/2021 06:45	Domalain	D178	Véhicule tourisme	Conducteur	21	Masculin
9	29/03/2021 18:55	Pont-Péan	VC	Vélo	Conducteur	57	Masculin
10	05/04/2021 19:00	Saint-Broladre	D87	Moto lourde	Conducteur	35	Masculin
11	12/04/2021 07:55	Rennes	VC	Véhicule tourisme	Conducteur	70	Masculin
12	27/05/2021 23:30	Bazouges-la-Pérouse	D91	Véhicule tourisme	Conducteur	27	Feminin
13	08/06/2021 08:25	Betton	VC	Véhicule tourisme	Conducteur	49	Masculin
14	17/06/2021 08:15	Cesson-Sévigné	VC	Vélo	Conducteur	43	Feminin
15	08/07/2021 14:05	Paimpont	D773	Piéton à pied+EDP-sm	Piéton	2	Feminin
16	21/07/2021 22:19	Saint-Malo	D155	Véhicule tourisme	Conducteur	58	Masculin
17	30/07/2021 18:10	Poligné	N137	Véhicule tourisme	Conducteur	80	Masculin
18	11/08/2021 12:30	Guipry-Messac	D772	Véhicule tourisme	Conducteur	58	Masculin
19	12/08/2021 19:55	Louvigné-du-Désert	D14	Véhicule tourisme	Conducteur	74	Masculin
20	27/08/2021 00:50	Rennes	VC	Véhicule tourisme	Conducteur	26	Masculin
21	29/08/2021 16:55	Tinténiac	D137	Véhicule tourisme	Conducteur	31	Masculin
22	02/09/2021 00:10	Bonnemain	D795	Véhicule tourisme	Conducteur	25	Masculin
23	07/09/2021 08:45	Les Portes du Coglais	D103	Vélo	Conducteur	59	Masculin
24	14/09/2021 05:40	Balazé	D178	Véhicule tourisme	Conducteur	46	Feminin
25	24/09/2021 17:15	La Richardais	D168	Vélo	Conducteur	70	Masculin
26	01/10/2021 08:10	Vitré	D178	Véhicule tourisme	Conducteur	88	Feminin
27	10/10/2021 00:20	Le Theil-de-Bretagne	D41	Véhicule tourisme	Conducteur	18	Masculin
28	10/10/2021 10:14	Betton	D97	Véhicule tourisme	Conducteur	37	Masculin
29	07/11/2021 15:00	Bédée	D28	Véhicule tourisme	Conducteur	25	Feminin

# Données concernant les accidents mortels localisés sur la carte

N°	Date - Heure	Commune	Nom de route	Mode de déplacement	Catégorie	Age	H/F
30	16/11/2021 12:45	Guipel	D82	Moto lourde	Conducteur	52	Masculin
31	20/11/2021 02:00	Goven	D21	Véhicule tourisme	Conducteur	35	Masculin
32	20/11/2021 07:00	Hirel	D4	Véhicule tourisme	Conducteur	21	Masculin
33	24/11/2021 07:50	Mondevert	D111	Véhicule tourisme	Conducteur	42	Masculin
34	26/11/2021 16:55	Pacé	N12	Véhicule tourisme	Passager	83	Feminin
35	05/12/2021 01:40	Plerguer	N176	Piéton à pied+EDP-sm	Piéton	39	Masculin
36	08/12/2021 18:50	Breteil	D125	Piéton à pied+EDP-sm	Piéton	74	Masculin
37	08/12/2021 22:09	Cesson-Sévigné	N136	Véhicule tourisme	Conducteur	55	Masculin
38	16/12/2021 23:40	Saint-Symphorien	D137	Véhicule tourisme	Conducteur	51	Masculin
39	18/12/2021 14:40	Pleurtuit	VC	Vélo	Conducteur	84	Masculin
40	27/12/2021 07:10	Pont-Péan	D277	Véhicule tourisme	Passager	18	Masculin

# Causes des accidents mortels

En 2021

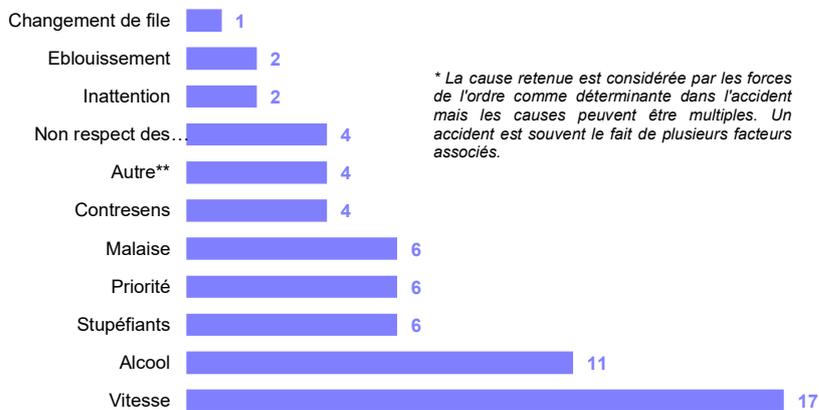
Catégorie des tués dans une collision avec...

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VL	VU	PL	TOTAL
Sans tiers		1		4	16			21
<b>Collision avec ...</b>								
Piéton								
Vélo								
Cyclo								
Moto								
VL	2	3			6			11
VU		3		1				4
PL					3			3
Autre*	1							1
<b>TOTAL</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>40</b>

L'année 2021 enregistre 2 personnes tuées de plus qu'en 2020 et 2 de moins qu'en 2019. Pour autant, il s'est produit 2 accidents mortels de plus qu'en 2020 et 3 de plus qu'en 2019. En effet, tandis qu'en 2019 plusieurs personnes sont décédées dans un même accident, en 2020 et 2021, chaque accident mortel a causé le décès d'une seule victime. Il est donc impossible d'affirmer que les restrictions de déplacement liées à la crise sanitaire en 2020 et 2021 aient eu un réel impact sur la mortalité routière en Ille-et-Vilaine.

En 2021, les accidents mortels les plus fréquents impliquent **une voiture de tourisme seule sans tiers impliqué**. Les accidents sans tiers impliqués représentent plus de la moitié des accidents mortels, soit deux fois plus qu'en 2020.

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.

\*\* 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.

**La part du facteur alcool dans les accidents mortels régresse** : il est responsable d'1 accident sur 4 en 2021 contre 1 sur 3 en 2020 et 2019.

Le facteur stupéfiants est également en baisse par rapport à 2020 (- 4 accidents mortels). Au total 11 accidents mortels impliquent un conducteur ayant fait usage de substances psychoactives (alcool et/ou stupéfiants) en 2021 contre 18 en 2020 et 13 en 2019. A l'inverse, **le facteur vitesse est en augmentation**, notamment hors agglomération : on enregistre 6 accidents mortels hors agglomération liés à la vitesse de plus qu'en 2020.

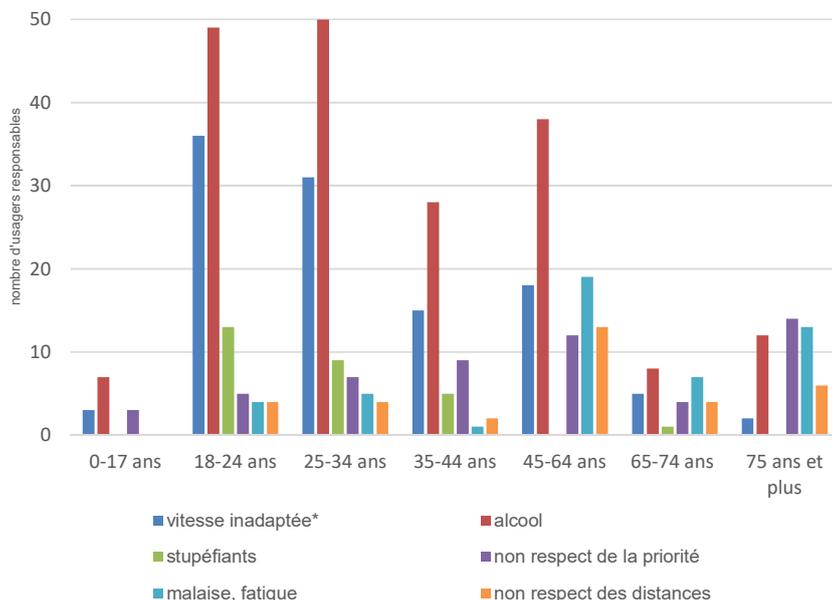
## Sur 10 ans

Bien qu'en diminution depuis 2018, **l'alcool reste la première cause de mortalité routière en Ille-et-Vilaine**. Ce facteur est responsable de 263 décès soit 57% de la mortalité routière. 40% des accidents mortels liés à la présence d'alcool sont imputables à la classe d'âge des 18 à 34 ans <sup>(1)</sup>.

**La vitesse excessive ou inadaptée est la deuxième cause de mortalité routière**. Qu'elle soit la cause principale ou une cause aggravante, la vitesse est responsable d'un quart des accidents mortels et concerne principalement les jeunes adultes de 18 à 34 ans (60% des accidents mortels liés à la vitesse).

**Le non respect de la priorité est la troisième cause de mortalité**. Ce facteur est présent dans 12% des accidents des accidents mortels et concerne surtout les seniors de 75 ans et plus.

(1) : 99 accidents mortels avec un présumé responsable âgé de 18 à 34 ans positif à l'alcool sur 247 accidents mortels avec présence d'alcool.



# Victimes par âge



En 2021

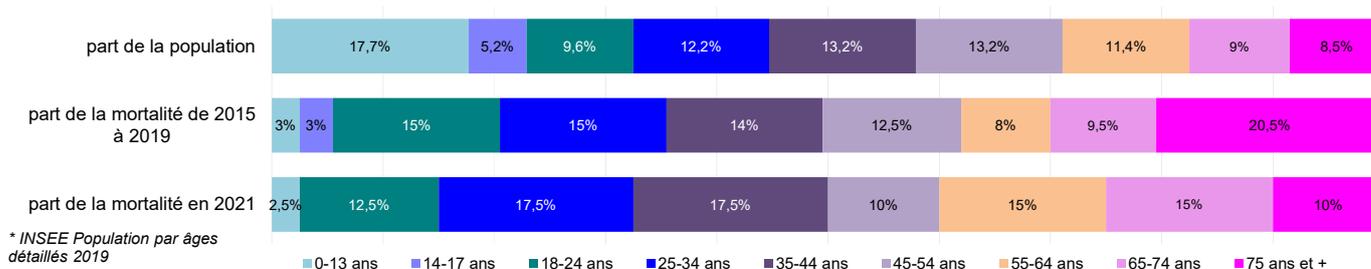
	Total des victimes	Dont tués à 30 jours	Part du total des tués en 2021	Part du total des tués en 2020	Part du total des tués 2015-2019
0 - 13 ans	68	1	3%	0%	2,5%
14 - 17 ans	53	0	0%	3%	3%
18 - 24 ans	233	5	13%	13%	15%
25 - 34 ans	198	7	18%	13%	15%
35 - 44 ans	134	7	18%	8%	14%
45 - 54 ans	124	4	10%	16%	12,5%
55 - 64 ans	70	6	15%	13%	8%
65 - 74 ans	56	6	15%	5%	9,5%
75 ans et +	54	4	10%	29%	20,5%
<b>Total</b>	<b>990</b>	<b>40</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

En 2021, les classes d'âge les plus impactées par la mortalité concernent les 25-44 ans (+ 7 tués par rapport à 2020) ainsi que les 65-74 ans (+ 4 tués par rapport à 2020). Ces classes d'âge représentent respectivement 36% et 15% de la mortalité contre 21% pour les premiers et 5% pour les seconds en 2020.

La mortalité diminue sensiblement pour les séniors de plus de 75 ans, classe d'âge particulièrement touchée en 2020. Avec 7 tués de moins, ils représentent 10% de la mortalité contre 29% en 2020. La mortalité routière des séniors de 75 ans et plus est ainsi au plus bas depuis 10 ans.

Pour autant, la mortalité des séniors est intervenue exclusivement au cours du deuxième semestre, alors que toutes les mesures de restriction des déplacements ont été levées. Il n'est donc pas permis de conclure à une tendance baissière significative de la mortalité des aînés.

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

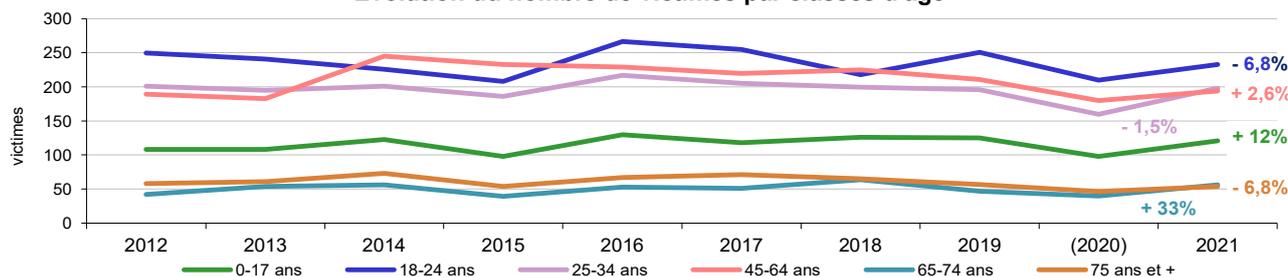


\* INSEE Population par âges détaillés 2019

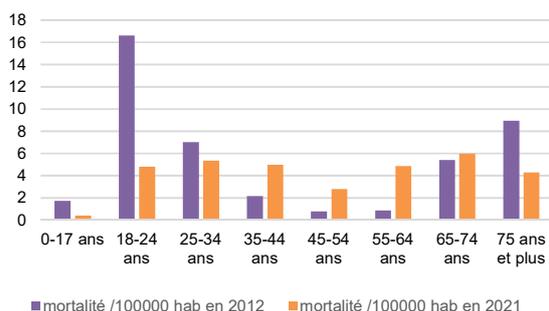
Par rapport à la composition de la population et la mortalité moyenne par classe d'âge sur la période 2015-2019, en 2021 l'Ille-et-Vilaine présente une surmortalité dans les classes d'âge comprises entre 25 et 44 ans et 55-74 ans.

## Evolution sur 10 ans

Evolution du nombre de victimes par classes d'âge



Taux de mortalité en 2012 et 2021



Entre 2012 et 2021, le nombre de victimes diminue pour toutes les classes d'âge, excepté pour les moins de 18 ans, les 45-64 ans et les 65-74 ans.

Le taux de mortalité moyen, rapporté à la population, est passé de 5 tués pour 100 000 habitants en 2012 à 4 tués pour 100 000 habitants en 2021, avec des baisses très sensibles chez les jeunes de moins de 35 ans, notamment les 18-24 ans pour qui le taux de mortalité a été divisé par 4.

A l'inverse, le taux de mortalité est en hausse pour les classes d'âge comprises entre 35 et 74 ans, surtout pour les 55-64 ans pour qui le taux de mortalité a été multiplié par 5.

Malgré un nombre de tués conséquent chez les séniors de 75 ans et plus (20% des tués sur la période), l'évolution du taux de mortalité est atténué par l'évolution de la population de cette classe d'âge (+ 19%).

# Victimes par mode de déplacement

En 2021

	Accidents			Tués			Blessés		
	2021	Evolution / 2019	Evolution / 2020	2021	Evolution / 2019	Evolution / 2020	2021	Evolution / 2019	Evolution / 2020
	124	+ 6%	+ 33%	3	- 3	- 7	124	+ 7,5%	+ 51%
	143	+ 16%	+ 29%	7	+ 4	+ 3	133	- 16,5%	+ 25,5%
	73	- 11%	=	0	=	- 1	77	- 6%	- 2,5%
	98	- 16%	- 1%	5	- 1	+ 2	101	- 13%	- 5,5%
	618	- 4%	+ 21,5%	25	+ 3	+ 6	433	- 11%	+ 15,5%
	97	+ 56,5%	+ 76,5%	0	- 3	- 1	50	- 100%	- 90%
	34	=	- 3%	0	- 1	=	4	- 1	- 1
	12	- 20%	+ 20%	0	=	=	16	+ 12%	+ 55%
Autres*	18	- 14,5%	+ 20%	0	- 1	=	12	=	+ 33%
Total	779	=	+ 20%	40	- 4,7%	+ 5%	950	- 2%	+ 20%

Du fait de la pandémie, l'Ille-et-Vilaine, à l'image de la France entière, a connu en 2020 une rupture dans les déplacements habituels de la population. L'année 2021, avec la reprise des déplacements, enregistre un retour de l'accidentalité routière proche de l'année 2019. Néanmoins, **l'accidentalité des modes doux évolue depuis la pandémie**, notamment en ce qui concerne le vélo dont la pratique s'est développée pour éviter les transports en commun en agglomération (+ 8% de fréquentation) et en milieu rural comme loisir (+ 25% de fréquentation)<sup>1</sup>. Ainsi, le nombre d'accidents de cycliste augmente de 18% en ville par rapport à 2019 tandis que l'on enregistre seulement 2 accidents de plus en milieu rural. Pour autant, **la mortalité cycliste augmente davantage en milieu rural (+ 3 tués) qu'en milieu urbain (+ 1 tué)**.

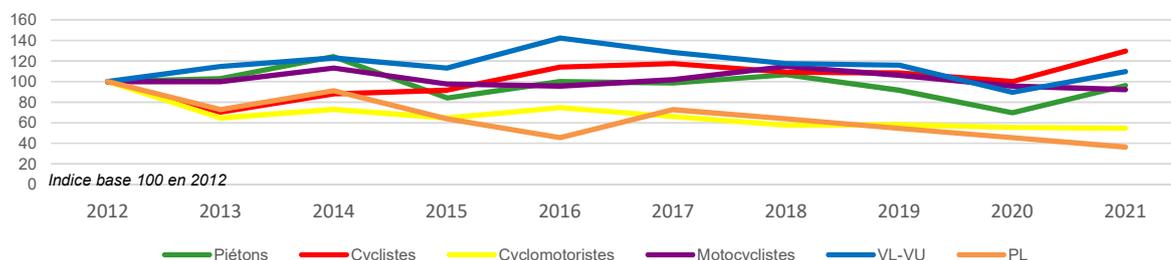
Le nombre d'accidents impliquant un piéton augmente légèrement par rapport à 2019 (+ 7 accidents) mais la mortalité des piétons est en baisse (après une année 2020 particulièrement meurtrière). Ils représentent 7% des tués en 2021 contre 14% en 2019 et jusqu'à 26% en 2020.

Du fait du **développement de l'usage des engins de déplacement personnel (EDP)**, le nombre d'accidents et de blessés pour cette catégorie est en augmentation (+ 16 accidents par rapport à 2019) avec une hausse plus marquée pour les EDP à moteur qui représentent les trois quarts des EDP impliqués dans les accidents.

<sup>1</sup> : Evolution de la fréquentation cyclable en Bretagne entre 2019 et 2021 - Vélos et Territoires, chiffres clés.

## Evolution depuis 10 ans

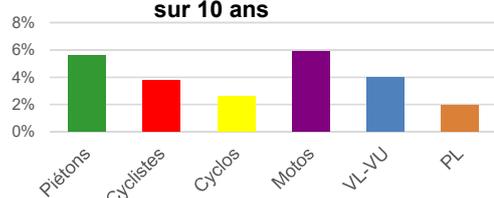
Evolution du nombre de victimes selon les principaux modes de déplacement



La mortalité des cyclistes est au plus haut depuis 5 ans



Taux de mortalité\* moyen sur 10 ans



Sur 10 ans, le nombre de victimes régresse pour la majorité des modes de déplacement et notamment les deux-roues motorisés (- 7,8% pour les motos et - 45% pour les cyclos) ainsi que dans une moindre mesure pour les piétons (- 3,8%).

Par contre, le nombre de victimes progresse pour les usagers de voitures de tourisme ou de véhicules utilitaires (+ 9,7%) et surtout pour les cyclistes (+ 29,6%).

Le taux de mortalité\* moyen sur 10 ans est néanmoins plus élevé pour les motocyclistes et les piétons (respectivement 5,8 et 5,6 tués pour 100 accidents corporels) que pour les autres modes de déplacement.

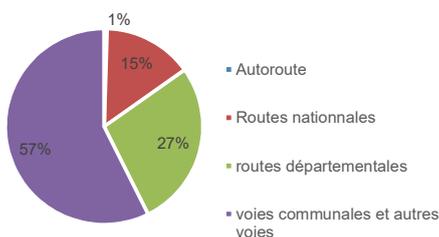
\* Nombre de tués pour 100 accidents corporels de chaque mode de déplacement

# Les réseaux routiers

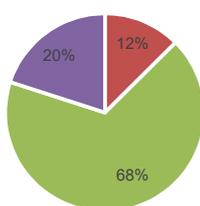
## En 2021

Par rapport à 2019, **l'accidentalité diminue sensiblement sur le réseau des routes nationales (-14,5%)**. Les accidents sur ce réseau représentent 15% du total des accidents contre 18% en 2019. L'accidentalité diminue également mais dans une moindre mesure, sur le réseau des routes départementales (-2%) et métropolitaines (-1%) qui représentent respectivement 18% et 11% de l'accidentalité. Par contre, **le nombre d'accidents sur le réseau des voies communales augmente de 7,5%** : 6 accidents corporels sur 10 se produisent sur une voie communale.

### Répartition des accidents



### Répartition des tués



Par rapport à 2019, **la mortalité augmente sur le réseau départemental hors Rennes Métropole (+4 tués)** et diminue sur les autres routes. C'est sur ces routes que le taux de mortalité est le plus élevé : il y est recensé près de 12 tués pour 100 accidents corporels.

### Répartition des accidents\* en 2021

	Nombre d'accidents*	Nombre de tués	Taux de mortalité pour 100 accidents corporels
Autoroutes	4	0 →	0
Routes nationales	122	5 ↓	4
Routes départementales	228	27 ↑	11,8
dont Rennes Métropole	86	4 ↓	4,6
Voies communales et autres	476	8 ↓	1,7

### Répartition des accidents\* de 2012 à 2021

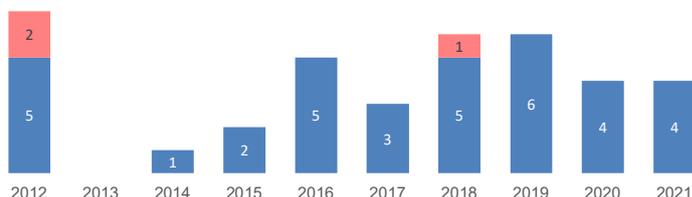
	Nombre d'accidents*	Nombre de tués	Taux de mortalité pour 100 accidents corporels
Autoroutes	38	3	7,9
Routes nationales	1 118	52	4,6
Routes départementales	2 332	317	13,6
Voies communales et autres	4 778	142	3,0

\* Un même accident et un même tué peuvent être comptabilisés sur plusieurs routes, notamment si l'accident s'est produit en intersection.

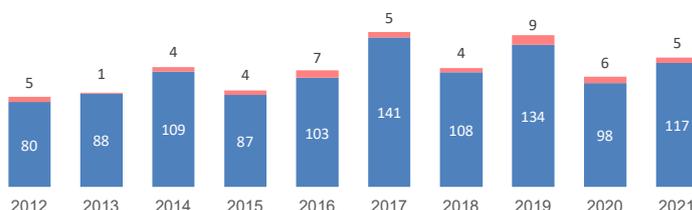
## Les accidents\* depuis 10 ans sur...

■ Nombre d'accidents corporels ■ dont accidents mortels

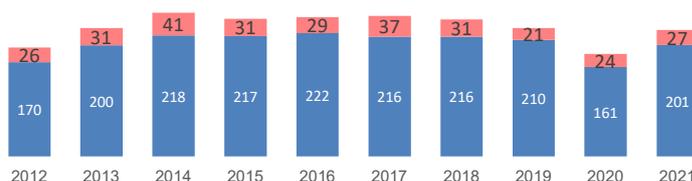
### l'autoroute



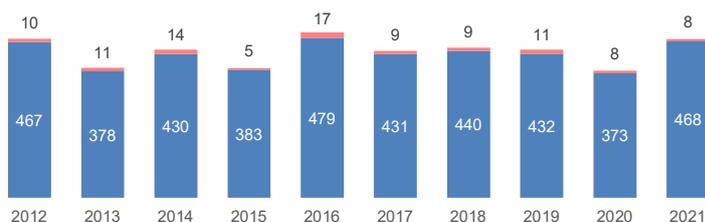
### les routes nationales



### les routes départementales et métropolitaines



### les voies communales et autres voies



Sur 10 ans, les accidents corporels sur l'autoroute sont marginaux, ils représentent 0,5% du total des accidents et 0,5% de la mortalité.

Le nombre d'accidents sur route nationale a été multiplié par 1,5 en 10 ans. En moyenne, 5 personnes décèdent chaque année sur le réseau national (hors autoroute).

L'accidentalité sur le réseau départemental (hors Rennes métropole) est stable depuis 10 ans et bien que la mortalité y ait diminué de 18% par rapport à 2012, les routes départementales enregistrent 60% de la mortalité.

Les accidents corporels enregistrent une forte augmentation sur les routes métropolitaines (hors voies communales) : +82% tandis que la mortalité y est stable. En moyenne, 4 personnes décèdent chaque année sur le réseau métropolitain.

L'accidentalité est stable sur les voies communales et représente plus de la moitié du total des accidents. La mortalité y est par contre en baisse : de 16% entre 2012 et 2021.

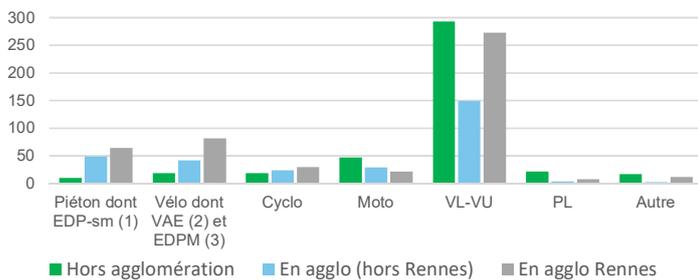
# Le milieu (urbain ou rural)

**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).

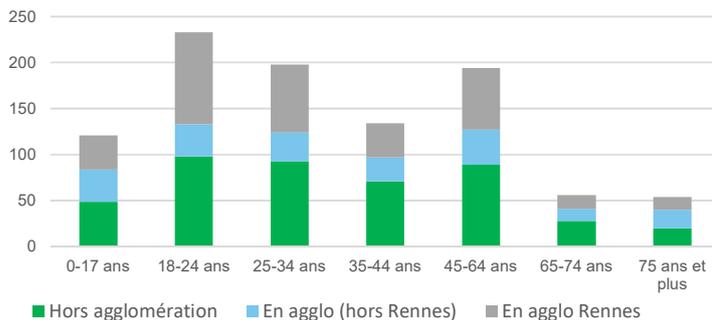
## En 2021

	Accidents	Dont mortels	% d'accidents mortels	Tués
Milieu rural	311	33	10,5%	33
Milieu urbain	468	7	1,5%	7

Répartition des accidents selon la localisation et le mode de déplacement



Répartition des victimes selon le milieu et l'âge



(1) : Engin de déplacement personnel sans moteur (trottinette, rollers, skateboard...)  
 (2) : Vélo à assistance électrique  
 (3) : Engin de déplacement personnel à moteur (trottinette électrique, gyropode, hoverboard...)

En 2021, le nombre total d'accidents corporels est identique à celui de 2019 mais avec un **léger report de l'accidentalité en rase campagne** (18 accidents de moins soit une baisse de 5,5% par rapport à 2019) **sur les zones urbaines** (18 accidents de plus soit une hausse de 4% par rapport à 2019) et notamment les zones urbaines peu ou moyennement denses (+ 16 accidents).

**La mortalité diminue légèrement en rase campagne** (- 2 personnes tuées) et reste stable en zone urbaine.

Tandis que le taux de mortalité est stable en zone urbaine (1,5 tué pour 100 accidents corporels), le taux de mortalité en rase campagne augmente de 9 tués pour 100 accidents corporels en rase campagne en 2019 à plus de 10 tués pour 100 accidents corporels en 2021.

Par rapport à 2019, **le nombre de victimes en tant qu'usagers de modes de déplacements doux augmente en agglomération** : + 7,5% pour les piétons et + 17% pour les cyclistes. Cette augmentation est due pour une grande part à l'augmentation du nombre d'accidents impliquant de nouveaux engins de déplacement personnel (+ 6 EDP sans moteur <sup>(1)</sup> et + 9 EDP motorisé <sup>(3)</sup>) ainsi que des vélos à assistance électrique (+ 10 VAE <sup>(2)</sup>). La ville de Rennes concentre 80% des accidents impliquant de nouveaux modes de déplacement. Ils sont 2,5 fois plus nombreux qu'en 2019.

En 2021, la baisse de l'accidentalité en zone rurale concerne toutes les classes d'âge notamment en tant qu'usagers de voiture de tourisme (- 26% par rapport à 2019).

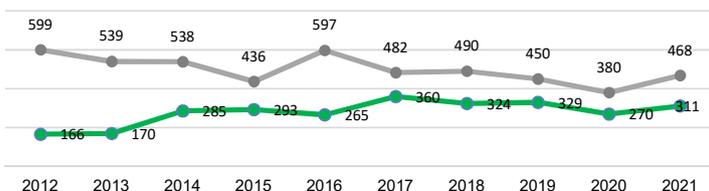
En agglomération, l'augmentation de l'accidentalité touche également toutes les classes d'âge (excepté les seniors de 75 ans et plus) : en EDP sans moteur pour les jeunes de moins de 18 ans (+ 5 victimes), en EDP à moteur pour les jeunes adultes de 18 à 34 ans (+ 9 victimes) et à vélo pour les plus de 34 ans : sans assistance électrique pour les moins de 45 ans (+ 6 victimes) et avec assistance électrique pour les 45 ans et plus (+ 7 victimes).

La mortalité diminue hors agglomération excepté pour les 45-64 ans qui comptent 3 personnes tuées de plus.

(4) : les engins de déplacement personnel sans moteur sont répertoriés par l'ONISR en tant que piétons et les EDP à moteur en tant que cyclistes.

## Evolution depuis 10 ans

Evolution des accidents corporels selon le milieu



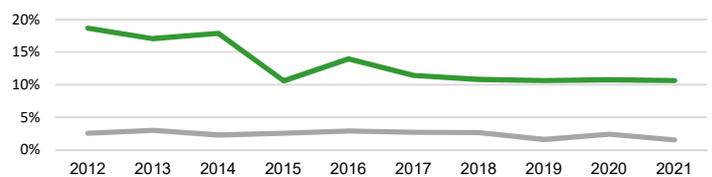
Entre 2012 et 2021, l'accidentalité en milieu rural augmente de 87% avec une hausse marquée en 2014 (+ 67% par rapport à 2013) et 2017 (+ 36% par rapport à 2016).

A l'inverse, l'accidentalité en milieu urbain diminue de 6% entre 2012 et 2021. Sur 10 ans, les accidents en ville représentent en moyenne les deux tiers du total des accidents.

La mortalité hors agglomération diminue de façon franche avec un taux de 18 tués pour 100 accidents corporels en 2012 s'établissant à 10 tués pour 100 accidents en 2021.

La mortalité en zone urbaine est en baisse depuis 2019 mais le taux de mortalité est relativement stable depuis 10 ans (2,5 tués par an en moyenne).

Evolution du taux de mortalité selon le milieu

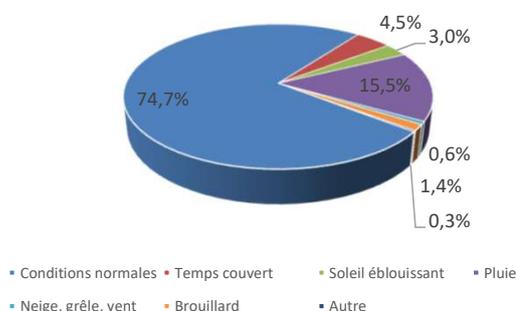


# Les circonstances

**Avertissement :** outre le comportement humain, 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 2021



Les trois quarts des accidents et la moitié des accidents mortels se produisent alors que les conditions atmosphériques sont normales.

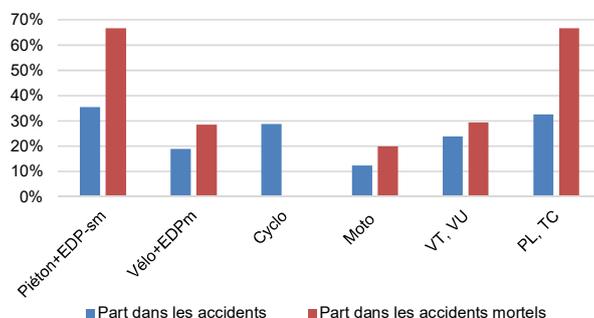
5 accidents mortels sont liés à un soleil éblouissant ayant perturbé la vision du conducteur.

**8 accidents mortels se sont produits alors que les conditions météo étaient défavorables** (pluie, neige/verglas, brouillard).

Si elles ne sont pas la cause directe de l'accident, ces conditions dégradées, ont pu avoir des conséquences aggravantes telles qu'une mauvaise visibilité ou une adhérence réduite lors du freinage.

## Etat de la route

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



Un quart des accidents et 27% des accidents mortels se sont produits sur sol glissant\*.

Le manque d'adhérence est un facteur de risque qui intervient notamment au moment du freinage.

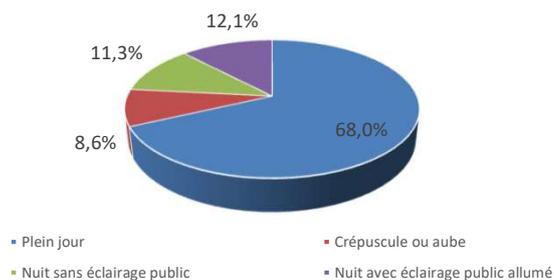
La fréquence des accidents sur sol glissant est plus élevée pour les poids lourds (24% des accidents dans lesquels ils sont impliqués) et surtout pour les piétons (35% des accidents dans lesquels ils sont impliqués).

Le facteur sol glissant est encore plus marqué dans les accidents mortels : **2 des 3 accidents mortels impliquant un poids lourds ou un piéton se sont produits sur sol glissant.**

\* mouillé, enneigé, verglassé, boueux, corps gras, huile...

## Luminosité

Accidents en 2021

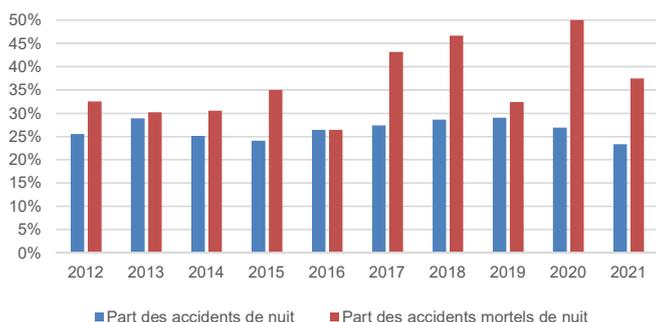


En 2021, les deux tiers des accidents se produisent de jour. La part des accidents de nuit est la plus basse depuis 10 ans : ils représentent 23% des accidents contre près de 30% en 2013 et 27% en 2020, cette diminution ne s'explique donc pas par la baisse du trafic de nuit due aux couvre-feux lors du premier semestre 2021.

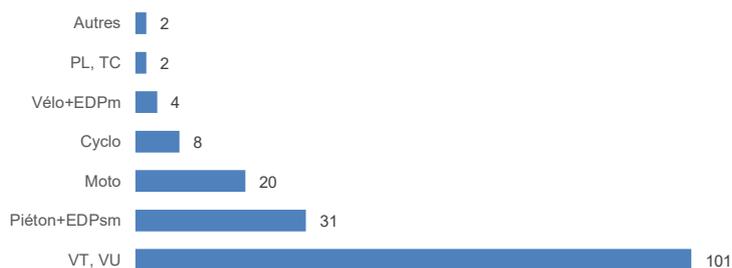
En 10 ans, la part de la mortalité de nuit a beaucoup progressé en 2017, 2018 et surtout en 2020 où un accident mortel sur deux s'est produit de nuit.

**168 personnes sont décédées lors d'un accident de nuit, soit plus d'un tué sur trois**, principalement en tant qu'usager de voiture de tourisme ou utilitaire (60%), piéton (18%) et usager de deux-roues motorisé (16%).

Evolution de la part des accidents de nuit\*\*



Mortalité de nuit\*\* selon le mode de déplacement

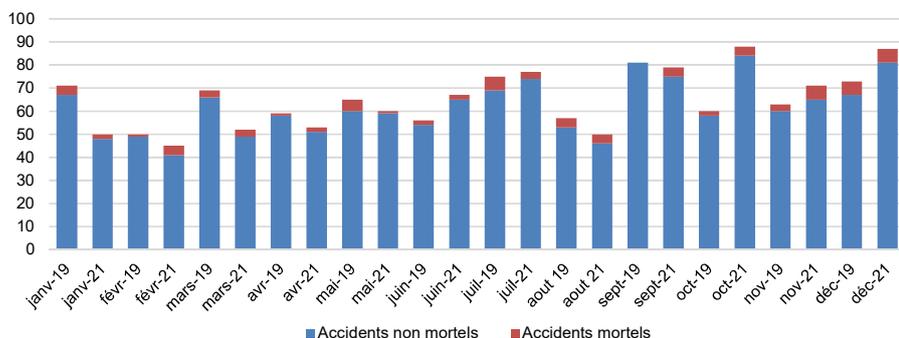


\*\* luminosité faible ou inexistante

# Les circonstances

## Saisonnalité

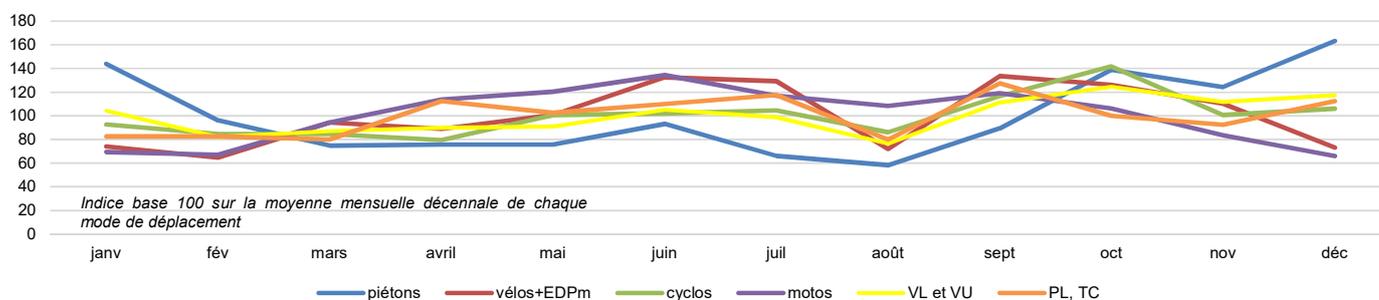
Nombre mensuel d'accidents 2019/2021



Les restrictions de déplacements mises en place par le gouvernement pour faire face à la pandémie au 1er semestre 2021, ont eu des répercussions sur l'accidentalité routière. En comparaison avec l'année 2019, le nombre d'accidents corporels en 2021 enregistre **une baisse de 11,6% au 1er semestre et une hausse de 10,5% au 2ème semestre.**

Le premier semestre 2021 a également été **moins meurtrier** avec 5 personnes décédées de moins qu'au 1er semestre 2019.

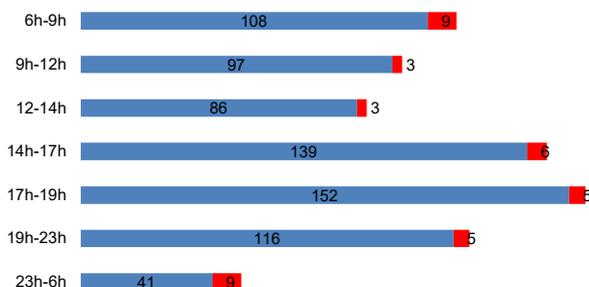
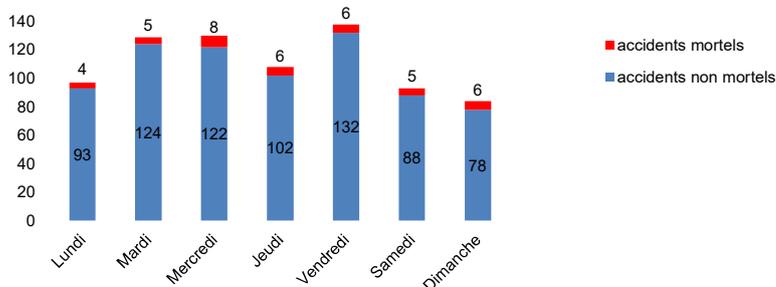
Evolution mensuelle des accidents selon le mode de déplacement de 2012 à 2021



La saisonnalité des accidents est disparate selon le mode de déplacement :

- les accidents impliquant un piéton se produisent davantage d'octobre à janvier (47%) avec un pic au mois de décembre. Parallèlement, la mortalité piétonne intervient plus fréquemment au mois de décembre (22%).
- l'accidentalité des cyclistes est directement liée au climat avec une fréquence plus élevée des accidents et des tués aux mois d'août, septembre et octobre (44% des accidents et des tués). Pourtant, le vélo se pratique de plus en plus toute l'année notamment pour se rendre au travail, de sorte que le nombre d'accidents de vélo sur les mois d'hiver (novembre à mars) est 1,5 fois plus élevé en 2021 que sur la moyenne des mois d'hiver de 2012 à 2019. De la même manière, 4 personnes sont décédées au cours des mois d'hiver 2021 contre 1 personne en moyenne annuellement entre 2012 et 2019.
- les accidents impliquant une moto, également liés à la météo, sont plus fréquents d'avril à septembre (60%) avec une mortalité s'étendant sur cette même période avec un pic au mois d'août (17% des tués).
- l'accidentalité des voitures de tourisme et des utilitaires présente une hausse sur les quatre derniers mois de l'année (38% des accidents) tandis que la mortalité s'étend sur toute l'année avec une diminution aux mois d'avril, mai et octobre.

## Jours de la semaine et horaires



Les accidents corporels en 2021 sont plus fréquents en semaine (77%), notamment le vendredi (18%).

La mortalité augmente le mercredi (+ 4 tués par rapport à 2019) mais c'est **le dimanche que le taux de mortalité est le plus élevé** avec 7,7 tués pour 100 accidents corporels (contre 5 tués pour 100 accidents corporels en moyenne le reste de la semaine).

Par rapport à 2019, le nombre d'accidents corporels augmente de 26% entre 14h et 17h et diminue de 44% entre 23h et 6h, notamment au 1er semestre encore marqué par le couvre-feu : **78% des accidents et 77% des accidents mortels entre 23h et 6h se sont produits au cours du 2ème semestre.**

# Ille-et-Vilaine vs France métropolitaine

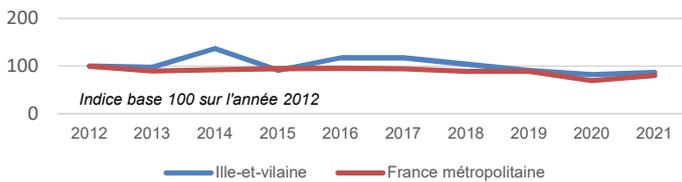
	Accidents		Tués		Blessés	
	Ille-et-Vilaine	France*	Ille-et-Vilaine	France*	Ille-et-Vilaine	France*
2021	779	53 540	40	2 944	950	69 887
2019	779	56 016	42	3 244	969	70 490
Evolution 2019/2021	0%	- 4%	-4,7%	- 9%	-2%	- 5%
Evolution 2012/2021	+ 1,8%	- 11,4%	- 15%	- 19,4%	+ 1,6%	- 11,6%

\* données France métropolitaine

En 2021, en France métropolitaine, le nombre d'accidents corporels, de personnes tuées et de personnes blessées est au plus bas depuis 2010 (hors année 2020, atypique du fait des restrictions de déplacements mises en place par le gouvernement pour faire face à la pandémie).

En Ille-et-Vilaine, en 2021, la baisse de l'accidentalité est moins prononcée qu'à l'échelle de la France métropolitaine par rapport à 2019 avec une différence de 4 points concernant le nombre d'accidents, 5 points concernant le nombre de personnes tuées et 3 points concernant le nombre de personnes blessées.

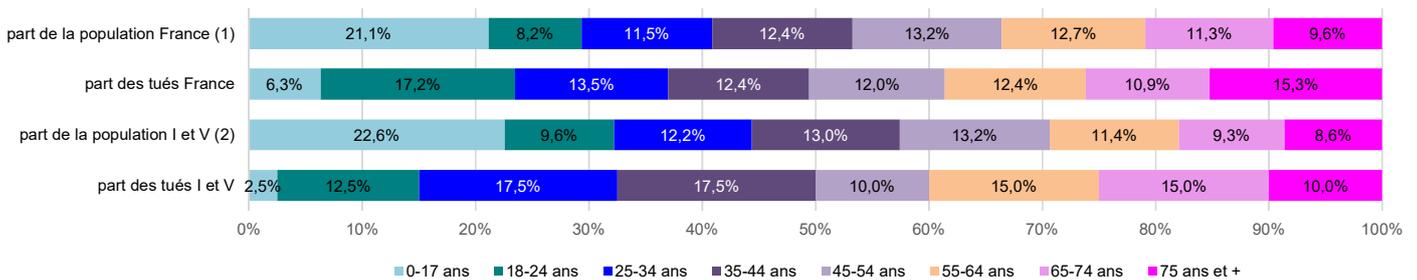
Evolution de la mortalité de 2012 à 2021



Malgré d'importantes fluctuations entre 2014 et 2017, le nombre de personnes tuées sur les routes breilliennes diminue de 13% en 10 ans.

En France métropolitaine, malgré une hausse en 2014, 2015 et 2016, globalement la mortalité diminue de près de 20% en dix ans.

Part des tués selon la tranche d'âge en 2021



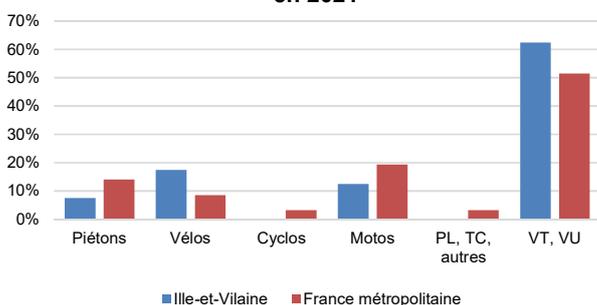
En Ille-et-Vilaine, en comparaison avec la France métropolitaine, la mortalité touche davantage les classes d'âge 25-44 ans et 55-74 ans. A l'inverse, les jeunes de moins de 25 ans ainsi que les séniors de 75 ans et plus sont moins touchés en Ille-et-Vilaine qu'à l'échelle de la France métropolitaine.

Par rapport à la composition de la population, **la classe d'âge 18 à 34 ans présente une surmortalité, tant en Ille-et-Vilaine qu'à l'échelle de la France métropolitaine**. Les jeunes adultes représentent 30% de la mortalité pour 20% de la population française et 22% de la population breilliennne avec une surmortalité plus marquée pour les 18-24 ans en France métropolitaine et pour les 25-34 ans en Ille-et-Vilaine.

L'Ille-et-Vilaine présente également une **surmortalité chez les 35-44 ans et les 55-74 ans** qui ne se vérifie pas à l'échelle de la France : ils représentent respectivement 17% et 15% des personnes tuées pour 13% et 11% de la population.

La part de la mortalité des séniors de 75 ans et plus, très élevée en Ille-et-Vilaine jusqu'en 2020 (23% des tués) diminue en 2021, de sorte que le ratio de la part des séniors tués comparé à la part de cette classe d'âge dans la population breilliennne tend à se réduire. La part des tués séniors de 75 ans et plus diminue également en France métropolitaine en 2021 mais cette classe d'âge présente encore une surmortalité (15% des tués pour 9% de la population française).

Part des tués selon le mode de déplacement en 2021



**La part des tués cyclistes et usagers de véhicule de tourisme ou utilitaire est plus élevée en Ille-et-Vilaine** qu'à l'échelle de la France métropolitaine : ils représentent respectivement 17% et 62% de la mortalité breilliennne contre 8% et 51% en France métropolitaine.

A l'inverse, le nombre de tués piétons ayant chuté en Ille-et-Vilaine en 2021, leur part dans la mortalité est deux fois moins élevée qu'en France métropolitaine.

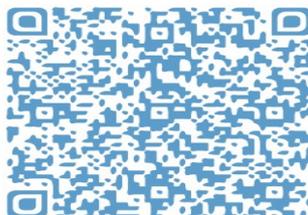
La part des deux-roues motorisés est de 7 points supérieure en France métropolitaine : ces chiffres englobent en effet des régions telles que l'Ille-de-France et PACA où la pratique du deux-roues est plus développée.



**SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE VIVRE,  
ENSEMBLE**

**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 2022**