

# *La sécurité routière en Ille-et-Vilaine*

## *Bilan 2015 et évolutions*





# Sommaire, indicateurs et définitions

## Sommaire

	Page
Indicateurs et définitions.....	1
L'essentiel de 2015.....	2
Bilan global 2015 et évolutions.....	3
Localisation des accidents mortels.....	4
Données concernant les accidents mortels	5
Causes des accidents mortels	7
Victimes par âge.....	8
Victimes par sexe.....	9
Victimes par catégorie d'usagers.....	10
Zoom sur les poids lourds.....	11
Réseaux.....	12
Le milieu.....	13
Circonstances.....	14
Mois de l'année.....	15
Jours de la semaine.....	16

## 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.

### Usagers :

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 km<sup>2</sup>

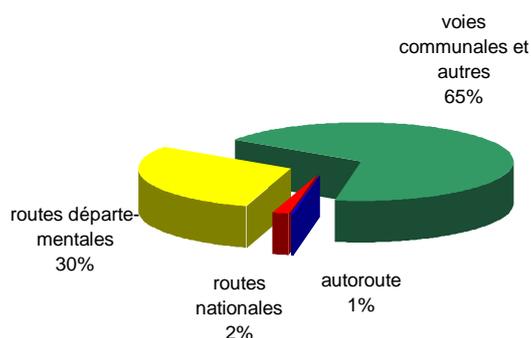
### Population légales au 1er janvier 2016 :

1 047 873 habitants

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

**Densité (habitant/km<sup>2</sup>).....** 154

## Le réseau routier en Ille-et-Vilaine



### Sources :

- site ORTB ([www.observatoire-transports-bretagne.fr](http://www.observatoire-transports-bretagne.fr))
- INSEE 2016
- Conseil Départemental d'Ille-et-Vilaine
- Direction Régionale des Routes Ouest

# L'essentiel de 2015

Après une année de forte hausse, en 2015 tous les indicateurs sont à la baisse.

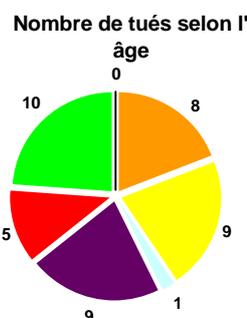
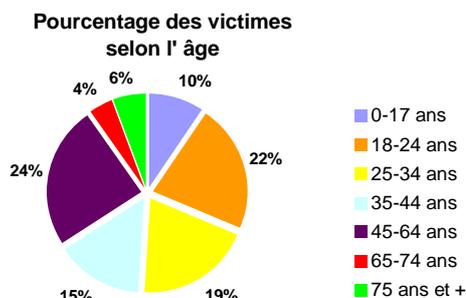
On déplore 94 accidents, 21 tués et 109 victimes dont 75 blessés graves de moins qu'en 2014.

L'année 2015 en Ile-et-Vilaine devient pour la mortalité routière, l'année de référence.



**729 accidents**  
**42 tués**  
**924 blessés**

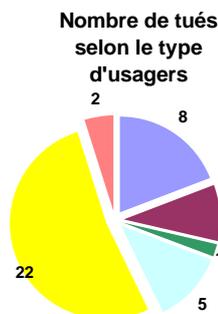
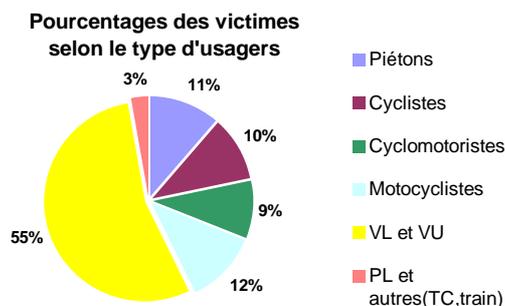
## L' Age



Les classes d'âge les plus touchées dans les accidents en 2015 sont les 18-24 ans et les 45-59 ans.

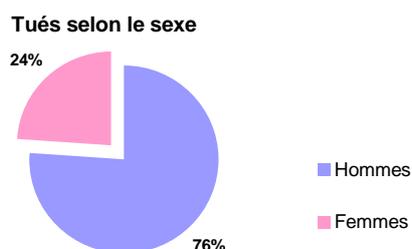
Les séniors de 65 ans et plus représentent la seule classe d'âge qui enregistre une hausse de la mortalité en 2015 avec 2 tués de plus qu'en 2014.

## Le type d'usagers



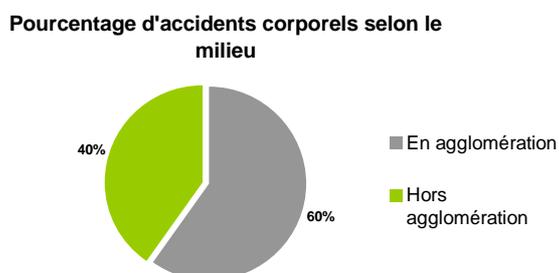
Sur les 42 personnes décédées, 12 sont des usagers vulnérables tels que piétons et cyclistes; ils représentent 28% des tués contre 19% en 2014.

## Le sexe



Après une augmentation significative de la mortalité féminine en 2014, le ratio hommes femmes retrouve les valeurs plus fréquemment constatées ces 10 dernières années de trois quarts - un quart.

## Le milieu



Les accidents sont plus fréquents en milieu urbain mais plus graves en rase campagne: 11 tués en ville pour 31 tués en rase campagne.

## Et aussi...

27 personnes ont trouvé la mort dans un accident du fait d'une vitesse excessive et / ou d'absorption d'alcool.

Ces deux facteurs sont présents dans les deux tiers des accidents mortels.

# Bilan global 2015 et évolution

## Bilan 2015

		Evolution 2014-2015
Nombre d'accidents corporels	729	- 11.42%
Nombre de tués	42	- 33%
Nombre de blessés	924	- 10.55%
Dont blessés hospitalisés	332	- 18.42%

## Evolution depuis 10 ans

En 2015, tous les indicateurs sont à la baisse.

Malgré une forte hausse en 2014, en Ile-et-Vilaine, la baisse de l'accidentalité se poursuit.

En 10 ans, le nombre d'accidents, de tués et de blessés a baissé d'un quart.

Le nombre d'accidents a diminué de 11% par rapport à 2014, c' est la baisse la plus importante enregistrée en Ile-et-Vilaine depuis 2009.

C'est au niveau du nombre de tués que la baisse est la plus favorable puisque l'on déplore un tiers de tués de moins qu'en 2014; 21 vies ont été épargnées en 2015. Cela représente la baisse la plus significative enregistrée depuis 10 ans.

2015 est désormais l'année de référence en matière de mortalité routière.

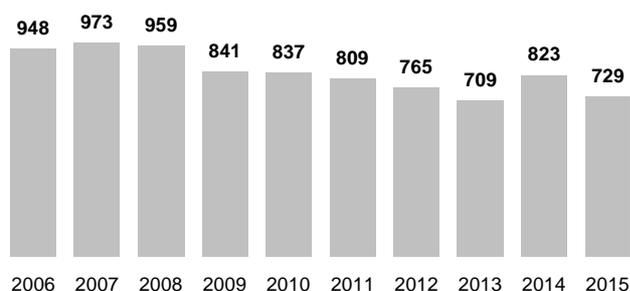
L'arrondissement de Redon compte 9 décès, soit 21,5% du total avec 1 tué de moins qu'en 2014.

L'arrondissement de Fougères-Vitré n'enregistre pas de baisse, il totalise 11 tués, soit 26% du total.

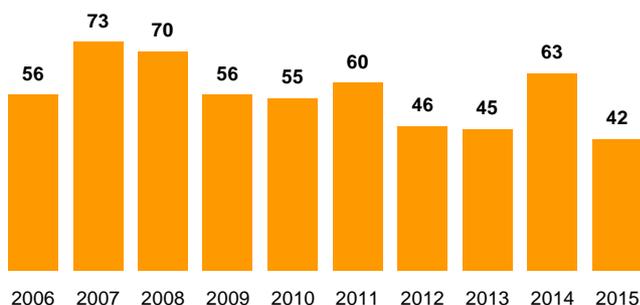
L'arrondissement de St Malo, avec 13 tués (soit 3 vies épargnées) représente 31% du total.

C'est sur l'arrondissement de Rennes que la baisse de la mortalité est la plus significative: avec 13 tués de moins qu'en 2014, il totalise désormais 21,5% des tués.

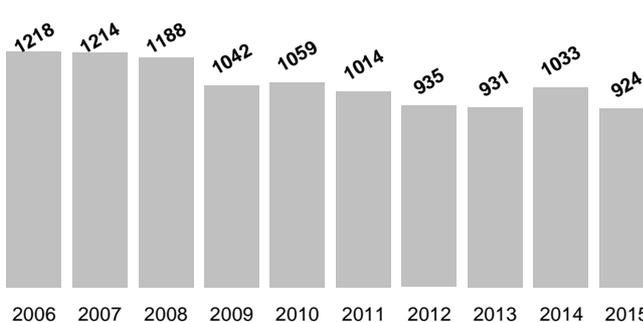
Nombre d'accidents



Nombre de tués



Nombre de blessés



# Localisation des accidents mortels en Ile-et-Vilaine Année 2014

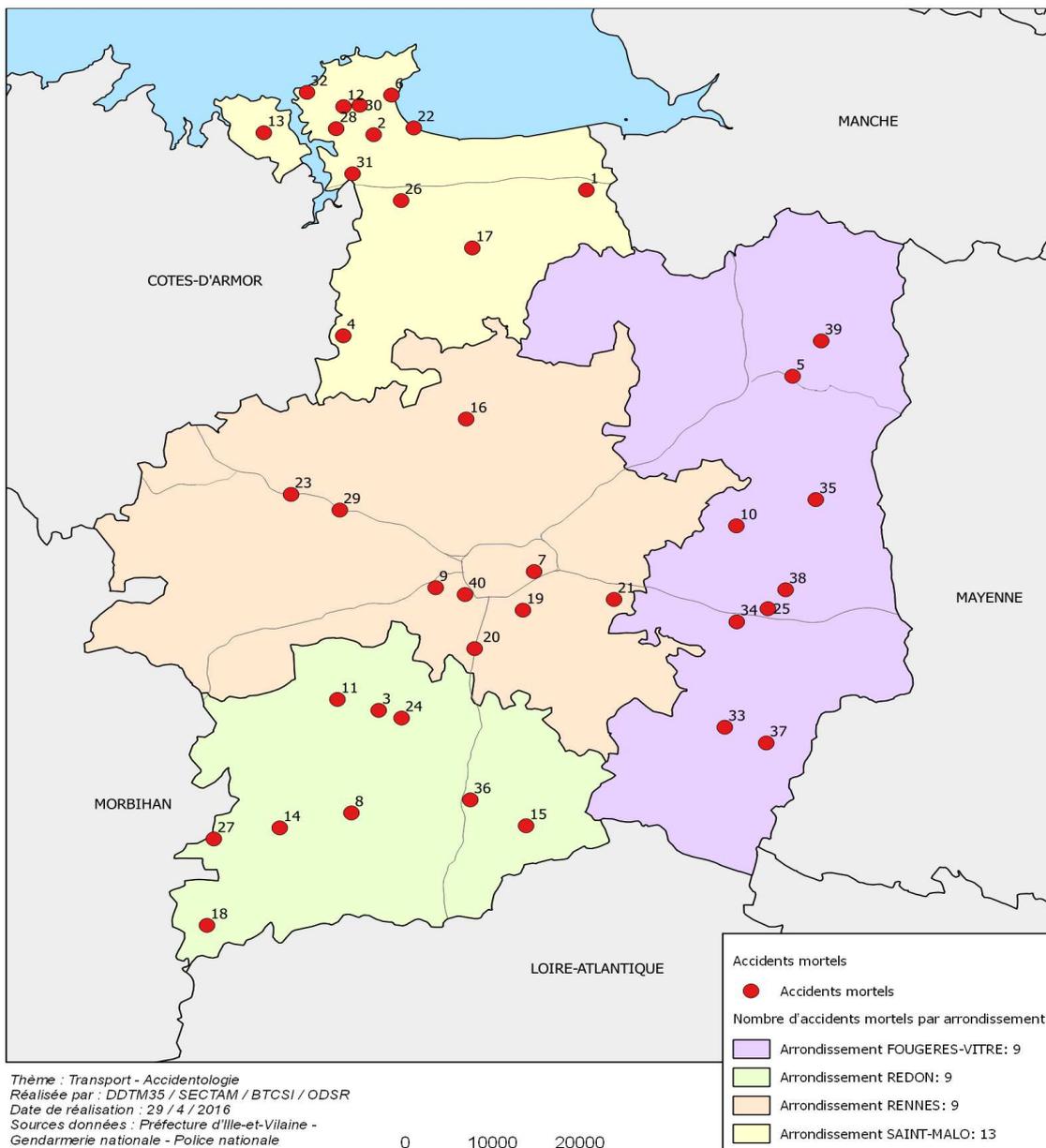


## Département d'Ile-et-Vilaine

Localisation des accidents routiers mortels et nombre de tués

Nombre de tués en 2015 42 (dans 40 accidents)

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



## Données concernant les accidents mortels de 2015 localisés sur la carte

N° de l'accident	Date	Heure	Commune	Voie(s)	Catégorie des tué(s)	Age(s)	Sexe(s)	Nbre cumulé de tués
1	03/01/14	14h45	<b>Pleine Fougères</b>	RD 576	1 conducteur VL	72	M	1
2	04/01/15	6h30	<b>La Gouesnière</b>	RD 76	1 conducteur VL	25	F	2
3	07/01/15	19h00	<b>Guignen</b>	RD 177	1 conducteur VL	70	M	3
4	31/01/15	9h40	<b>Trévérien</b>	RD 11	1 conducteur VL	94	M	4
5	06/02/15	16h55	<b>Lécousse</b>	RN 12	1 piéton	90	M	5
6	13/02/15	7h20	<b>Saint-Méloir-des-Ondes</b>	RD 76	1 conducteur VU	19	M	6
7	06/03/15	10h10	<b>Cesson-Sévigné</b>	Avenue des Peupliers	1 conducteur VL	61	M	7
8	07/03/15	6h30	<b>Guipry</b>	RD 777	1 piéton	31	M	8
9	24/03/15	19h00	<b>Le Rheu</b>	RD 129	1 conducteur moto	21	M	9
10	05/04/15	10h45	<b>Val d'Izé</b>	RD 794	1 piéton	79	M	10
11	12/04/15	16h55	<b>Guignen</b>	RD 776	1 passager voiturette	76	M	11
12	17/04/15	18h15	<b>Saint-Malo</b>	RD 2	1 conducteur moto	24	M	12
13	19/04/15	12h10	<b>Pleurtuit</b>	RD 266	1 conducteur VL	85	M	13
14	06/05/15	17h45	<b>Bruc-sur-Aff</b>	RD 777	1 conducteur VL	26	F	14
15	23/05/15	1h40	<b>Ercée-en-Lamée</b>	RD 772	1 conducteur VL	33	M	15
16	02/06/15	16h20	<b>Guipel</b>	RD 82	1 conducteur VL	21	F	16
17	11/06/15	14h45	<b>Bonnemain</b>	RD 795	1 conducteur VL	22	F	17
18	22/06/15	7h35	<b>Bains-sur-Oust</b>	VC	1 piéton	80	M	18
19	27/06/15	23h39	<b>Vern-sur-Seiche</b>	RD 163	1 cycliste	21	F	19
20	03/07/15	22h12	<b>Pont-Péan</b>	RN 137	1 piéton	25	F	20
21	04/07/15	9h45	<b>Noyal-sur-Vilaine</b>	VC	1 cycliste	79	F	21
22	08/07/15	15h40	<b>Hirel</b>	Grande rue	1 passager VL	88	F	22
23	16/07/15	17h40	<b>Bédée</b>	RN 12	1 conducteur VL	80	M	23
24	23/07/15	21h30	<b>Saint-Senoux</b>	RD 84	1 conducteur VU	24	M	24
25	29/07/15	16h05	<b>Etelles</b>	RD 777	1 conducteur VL	59	M	25
26	31/07/15	10h50	<b>Plerguer</b>	RD 75	1 piéton	91	F	26
27	03/08/15	23h39	<b>Sixt-sur-Aff</b>	RD 352	1 conducteur VL	50	M	27
28	04/08/15	4h15	<b>Saint-Malo</b>	RD 4	1 conducteur moto	57	M	28
29	13/09/15	15h30	<b>Pleumeleuc</b>	RN 12	1 conducteur VL	84	M	29
30	24/09/15	21h00	<b>Saint-Méloir-des-Ondes</b>	RD 2	1 cycliste	34	M	30
31	03/10/15	6h10	<b>Châteauneuf-d'Ille-et-Vilaine</b>	RD 137	1 conducteur moto	50	M	31
32	16/10/15	14h45	<b>Saint-Malo</b>	RN 137	1 cycliste	71	M	32

N° de l'accident	Date	Heure	Commune	Voie(s)	Catégorie des tué(s)	Age(s)	Sexe(s)	Nbre cumulé de tués
33	19/10/15	15h00	<b>Visseiche</b>	VC	1 conducteur VL	27	M	33
34	20/10/15	19h40	<b>Torcé</b>	RD 777	1 piéton	50	M	34
35	24/10/15	19h15	<b>Châtillon-en-Vendelais</b>	VC	2 conducteurs VL 1 passager VL	33 63 72	M F M	37
36	03/11/15	14h09	<b>Bain-de-Bretagne</b>	RD 53	1 conducteur VL	24	M	38
37	09/11/15	21h06	<b>Rannée</b>	RD 178	1 piéton	51	M	39
38	02/12/15	12h30	<b>Vitré</b>	RD 777	1 conducteur moto	25	M	40
39	02/12/15	21h15	<b>Landéan</b>	RD 108	1 conducteur VL	54	M	41
40	06/12/15	3h30	<b>Saint-Jacques-de-la-Lande</b>	RD 177	1 conducteur scooter > 125 cm <sup>3</sup>	43	M	42

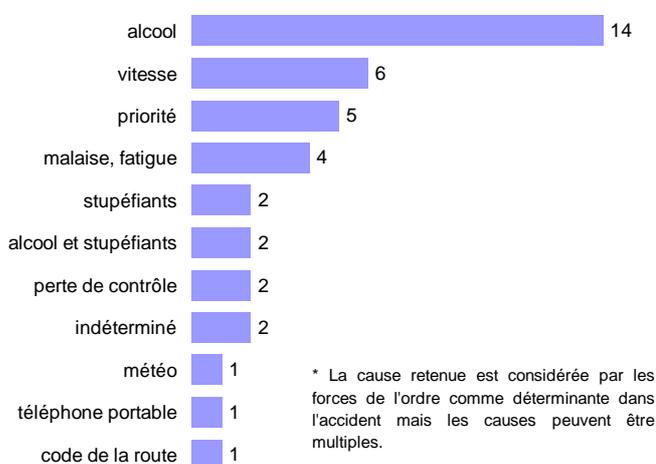
# Causes des accidents mortels en 2015

Type de conflits

Piétons	Cyclistes	Cyclos	Motos	VL	VU	PL	Contre
	1		4	11	1		Seul
							Piétons
							Cyclistes
							Cyclos
							Motos
7	3		2	6			VL
1				1	1		VU
				2			PL
<b>8</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>20</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>40</b>

La plupart des conflits impliquent 2 véhicules légers ou 1 véhicule léger et 1 piéton.

42% des accidents mortels concernent un véhicule seul dont plus de la moitié des accidents de véhicules légers et de motos. Ce type d'accident est en légère diminution; en 2014 cela représentait 46% des accidents mortels. Depuis 10 ans, la part des accidents mettant un seul véhicule en cause représente plus de la moitié des accidents mortels.



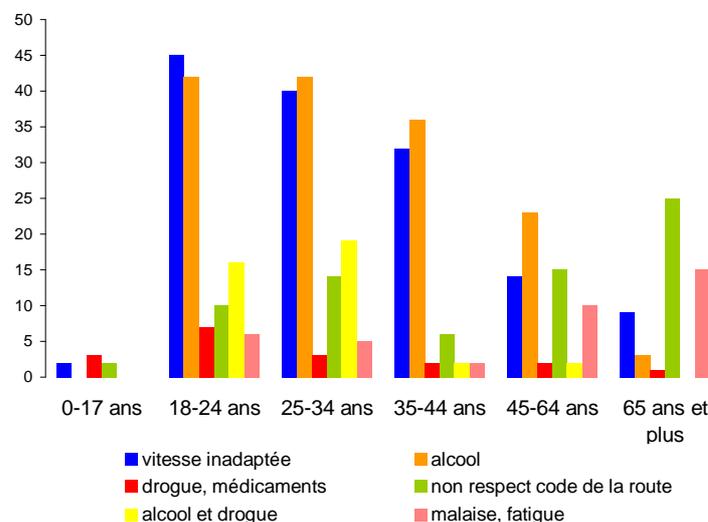
**Les causes principales des accidents mortels en 2015 sont l'alcool (35%) puis la vitesse (15%) et le non respect des règles de priorité (12.5%).**

En comparaison, sur le territoire français, la part des accidents mortels dûs à une vitesse excessive ou inadaptée est de 32%, celle des accidents dûs à l'alcool est de 21% et celle des accidents dûs à un refus de priorité de 13%.

Sur 10 ans, l'alcool est le premier facteur d'accident mortel, il est responsable d'un tiers des accidents.

La part de l'alcool et/ou des stupéfiants est en augmentation de près de 15 points, ces deux facteurs sont la cause de 39% des accidents mortels.

La vitesse, comme cause principale ou aggravante est retenue par les forces de l'ordre dans



31% du total des accidents mortels et dans 40% des accidents mortels dont les 35-44 ans sont présumés responsables.

Le non respect du code de la route (de la signalisation ou des règles de priorité) est le principal facteur responsable d'accident mortel chez les 65 ans et plus (47%).

Les malaises ou la fatigue sont responsables de 7% des accidents mortels : endormissement principalement avant 35 ans et malaises après 50 ans.

# Victimes par âge

## En 2015

La baisse la plus significative concerne les moins de 17 ans puisqu'aucun jeune de cette classe d'âge n'a perdu la vie en 2015 dans un accident de la route.

La baisse de l'accidentalité se fait moins ressentir chez les 18-24 ans, seules 3 vies ont été épargnées (- 27%).

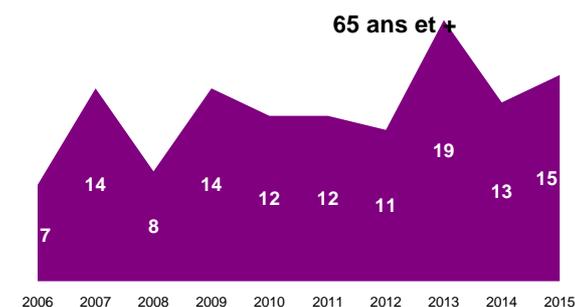
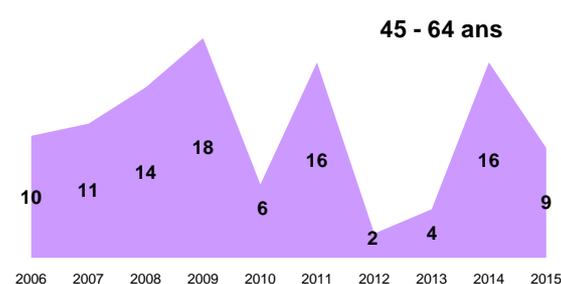
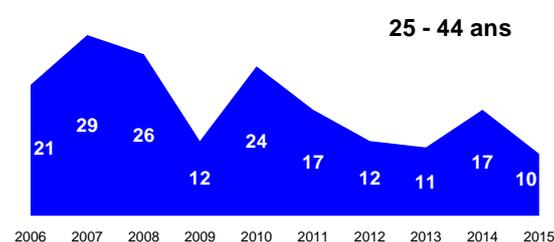
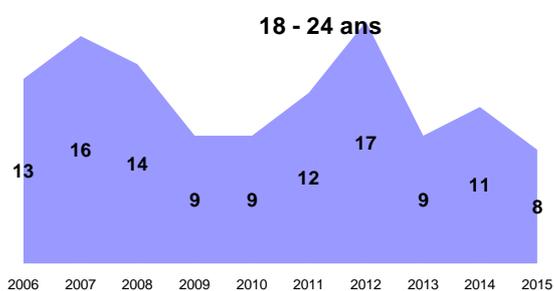
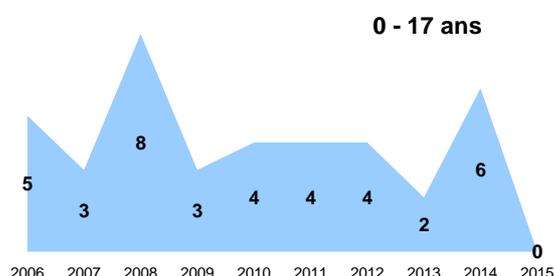
Les 25-44 ans, classe d'âge la plus représentée dans les accidents mortels en 2014 connaissent une baisse conséquente, notamment pour les 35-44 ans (- 83%).

De la même manière, dans classe d'âge des 45-64 ans, 7 vies ont été épargnées (- 44%).

**Les séniors de 65 ans et plus représentent la seule classe d'âge qui enregistre une hausse de la mortalité en 2015 avec 2 tués de plus qu'en 2014.** Sur les 15 séniors décédés, 11 ont plus de 75 ans.

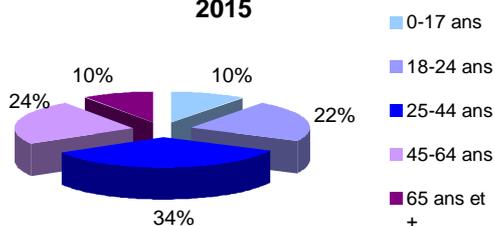
Globalement, sur une période de 10 ans, la mortalité routière a diminué de 25%. La classe d'âge qui enregistre la baisse la plus favorable concerne les moins de 18 ans. Par contre, le nombre de tués séniors a plus que doublé.

## Evolution des tués en 10 ans



	Tués à 30 jours	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total des victimes
0 - 17 ans	0	40	59	99
18 - 24 ans	8	62	141	211
25 - 34 ans	9	55	122	186
35 - 44 ans	1	48	95	144
45 - 64 ans	9	90	134	233
65 - 74 ans	5	18	16	39
75 ans et +	10	19	25	54
<b>Total</b>	<b>42</b>	<b>332</b>	<b>592</b>	<b>966</b>

Victimes par tranches d'âge en 2015



# Victimes par sexe

## En 2015

Tandis qu' en 2014 les femmes représentaient un tiers des tués en Ile-et-Vilaine, leur part, en 2015, est revenue à celle constatée sur 10 ans, soit un quart des tués et des victimes graves. Cette proportion est identique sur tout le territoire français.

En 2015, 32 hommes et 10 femmes ont perdu la vie sur les routes en Ile-et-Vilaine, soit une diminution d'un quart des tués hommes et de plus de la moitié des tués femmes par rapport à 2014.

Proportionnellement, le nombre total de victimes baisse de façon moins significative: - 3% pour les hommes et - 23% pour les femmes.

## Evolution depuis 10 ans

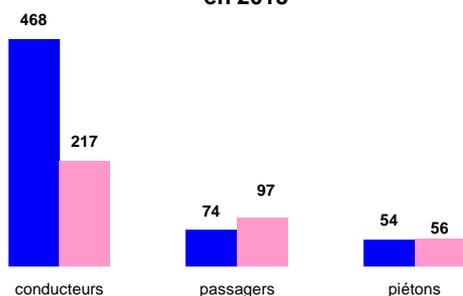
Sur 10 ans, la diminution du nombre de victimes masculines est légèrement plus importante que celle des victimes féminines (respectivement -29% et -23%).

Par contre, la mortalité baisse de façon similaire pour les deux sexes: en 10 ans, le nombre de tués a diminué d'un quart.

Les hommes ont 1.5 fois plus de risque d'être gravement blessés et 3 fois plus d'être tués.

Chaque année, en moyenne 41 hommes et 14 femmes perdent la vie sur les routes breéliennes.

Répartition des victimes par sexe et par catégorie d'usagers en 2015



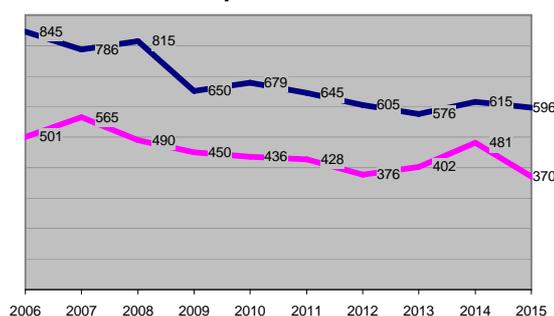
On entend par "usager", les personnes impliquées dans un accident de la route.

En 2015, la baisse de l'accidentologie se fait surtout sentir chez les femmes (-39% en tant que passagère et -23% en tant que conductrice). Par contre, le nombre de victimes femmes en tant que piéton reste stable.

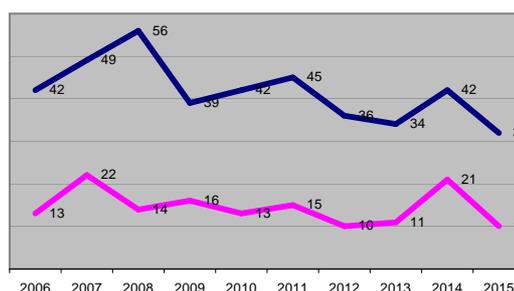
Chez les hommes, la baisse est conséquente en tant que piéton et moindre en tant que conducteur (respectivement -28% et -5%).

A noter que le nombre de victimes passagers hommes est en augmentation de 80% (33 victimes supplémentaires dont 2 tués).

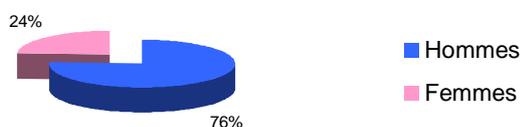
Répartition des victimes par sexe depuis 10 ans



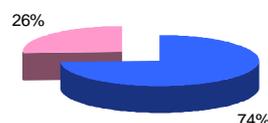
Répartition des tués par sexe depuis 10 ans



Répartition par sexe des tués en 2015



Répartition par sexe des tués depuis 10 ans



# Victimes par catégories d'usagers

## En 2015

Malgré la baisse générale, sur les 42 personnes tuées en 2015, 13 sont des usagers vulnérables tels que piétons, cyclistes ou usagers de deux roues motorisés de moins de 50 cm<sup>3</sup>. Ils représentent 31% des tués contre 19% en 2014.

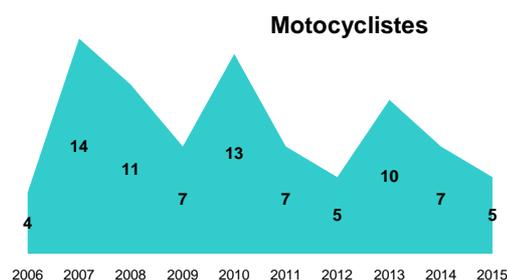
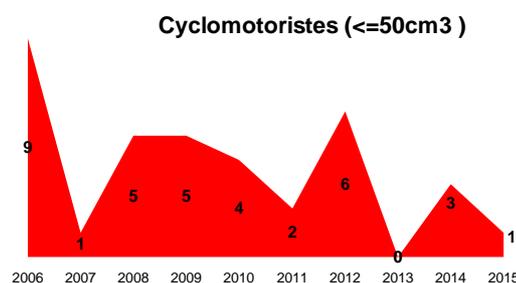
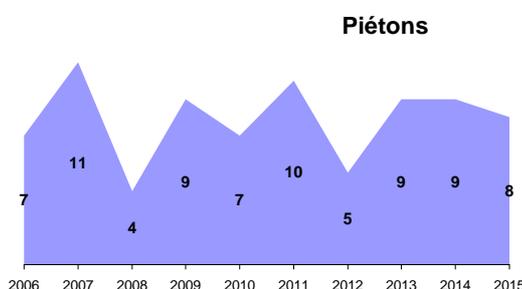
En 2015, la moitié des tués piétons sont des seniors de 79 ans et plus. Sur 10 ans, la mortalité des piétons augmente de 14%.

Les cyclistes sont la seule catégorie d'usagers à connaître une hausse du nombre de tués en 2015 (+ 2 tués). Sur 10 ans, leur part est relativement stable.

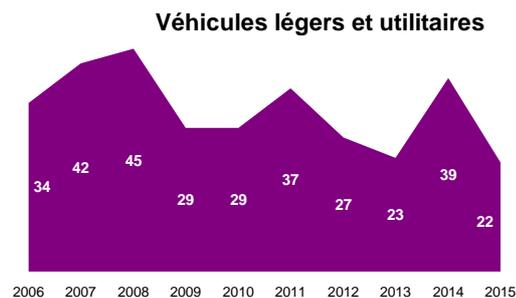
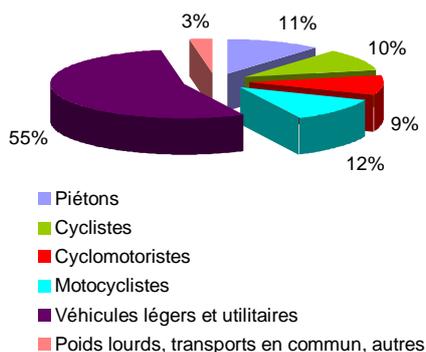
La baisse la plus favorable concerne les cyclomoteuristes (- 2 tués), les motocyclistes (- 2 tués) et surtout les usagers de véhicules légers ou utilitaires (- 17 tués) qui connaissent la plus forte baisse depuis 10 ans. Ces derniers représentent dorénavant 52% du total des tués, soit 10 points de moins qu'en 2014.

	Tués à 30 jours	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Total des victimes
Piétons	8	51	52	111
Cyclistes	4	33	62	99
Cyclomoteuristes	1	45	45	91
Motocyclistes	5	54	54	113
Véhicules légers et utilitaires	22	140	362	524
Poids lourds, transports en commun et autres	2	9	17	28
<b>TOTAL</b>	<b>42</b>	<b>332</b>	<b>592</b>	<b>966</b>

## Evolution des tués en 10 ans



## Victimes par catégorie d'usagers



# Zoom sur les poids lourds

## En 2015

*\*Avertissement :*

Aucune notion de responsabilité des conducteurs n'est abordée dans les données suivantes. "Impliquant un poids lourd" ne signifie pas que le poids lourd ait causé l'accident. On entend par "poids lourd" tous les véhicules de plus de 3,5t de PTAC.

Les poids lourds sont impliqués dans 46 accidents corporels dans lesquels 50 usagers ont été blessés et 5 ont perdu la vie. Cependant, il s'agit de tiers ; on ne déplore aucun tué dans le poids lourd en 2015.

Ces accidents impliquent 32% de véhicules de transport en commun, 60% de poids lourds > 7.5 tonnes, 2% de poids lourds < 7.5 tonnes et 6% de tracteurs agricoles.

Les accidents impliquant un poids lourd ont baissé de 18% rapport à 2014 et le nombre de tués dans ces accidents de plus de la moitié.

En 2015, le nombre d'accidents mortels pour 100 accidents corporels impliquant un poids lourd (11) est presque deux fois plus élevé que le nombre de tués dans les accidents corporels toutes catégories confondues (6).

La moitié des accidents de poids lourds impliquent aussi un véhicule léger.

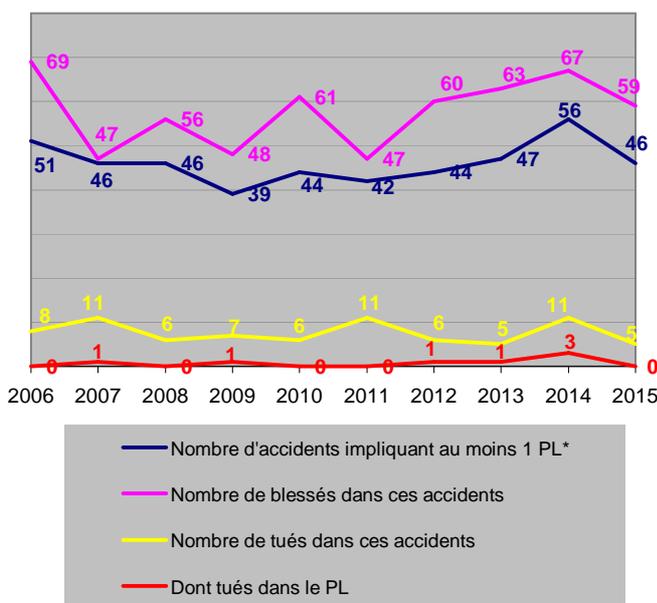
Dans 20% des accidents, le poids lourd est seul en cause et plus de la moitié de ces poids lourds sont des véhicules de transport en commun.

## Evolution depuis 10 ans

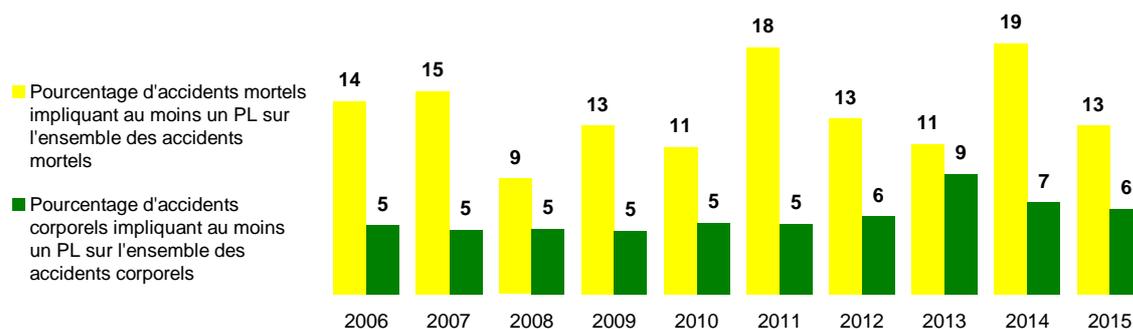
Sur 10 ans, les accidents de poids lourds représentent 6.5% du total des accidents, 6.3% du total des blessés et 16.6% des tués, dont 1.4% de tués dans le poids lourd.

Malgré les mauvais chiffres de 2014, en 10 ans, les accidents de poids lourds ont baissé de 10% et la mortalité dans ces accidents de 37%.

Evolution du nombre d'accidents impliquant au moins un poids lourd



Pourcentage d'accidents impliquant au moins un PL sur l'ensemble des accidents



# Réseaux

## En 2015

L' autoroute est très peu accidentogène, mais le département compte très peu de kilomètres de ce type de réseau (une cinquantaine de km). On y dénombre deux accidents en 2015 au lieu d'un seul en 2014.

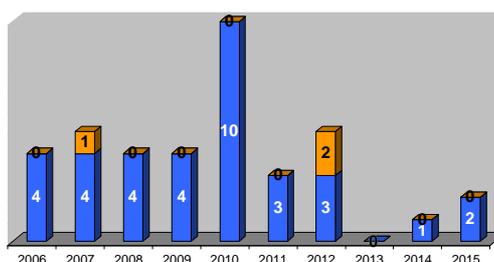
La baisse du nombre d'accidents se situe surtout sur le réseau national (- 22%) puis sur le réseau communal (- 16%). Par contre, les accidents sur le réseau départemental baisse de façon moins sensible (- 3%).

60% des accidents corporels se produisent en agglomération, sur des voies communales: c'est le type de réseau le plus accidentogène. Par contre le réseau départemental est, de loin, le plus meurtrier: 77% des accidents mortels s' y produisent. Sur 10 ans, rapporté au nombre de km cela équivaut à, en moyenne, 1 tué tous les 140 km de route départementale.

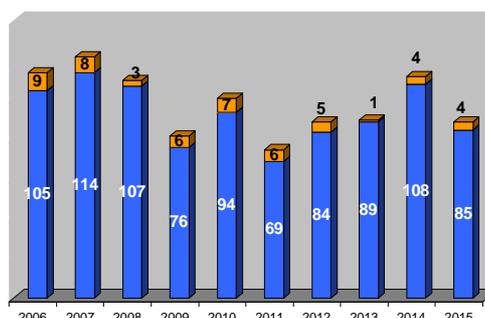
## Les accidents\* depuis 10 ans sur...

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

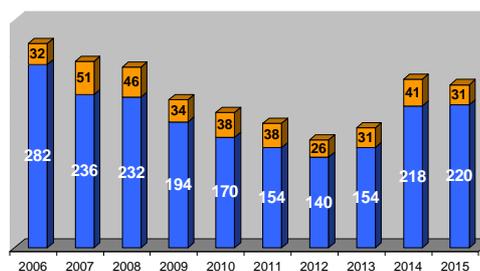
### l'autoroute



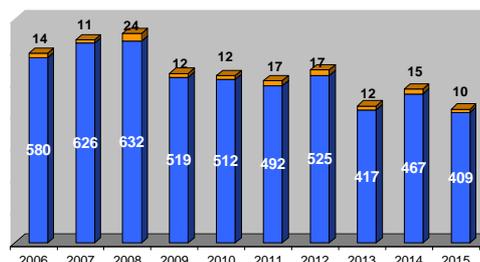
### les routes nationales



### les routes départementales



### les voies communales et les autres voies



**en 2015**

	Nombre d'accidents*	Dont accidents mortels*	Soit % d'accidents mortels
Autoroutes	2	0	0.0%
Routes nationales	89	4	4.5%
Routes départementales	251	31	12.3%
Voies communales et autres	419	10	2.4%

**sur 10 ans**

	Nombre d'accidents*	Dont accidents mortels*	Soit % d'accidents mortels
Autoroutes	41	3	7.30%
Routes nationales	984	54	5.50%
Routes départementales	2776	369	13.30%
Voies communales et autres	5322	144	2.70%

■ Nombre d'accidents

■ Nombre d'accidents mortels

# Milieu (urbain ou rase campagne )

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

## En 2015

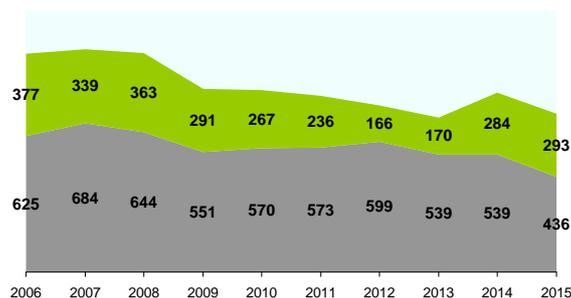
Tandis qu' entre 2014 et 2015 le nombre d'accidents en agglomération enregistre la plus forte baisse en 10 ans (- 30%), le nombre des accidents en rase campagne augmente légèrement (+ 3%).

A l' inverse, le nombre de tués en agglomération connaît une baisse moins favorable que le nombre de tués en rase campagne (respectivement - 17% et -26%).

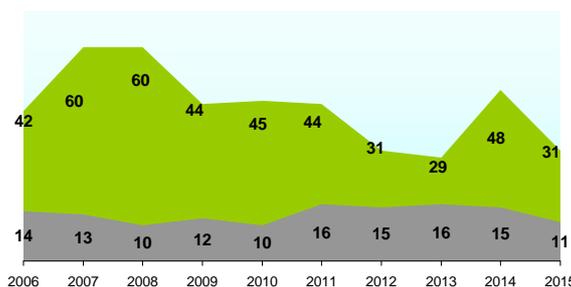
Sur une période de 10 ans, l' accidentologie diminue de façon plus significative en milieu urbain qu'en rase campagne.

## Evolution depuis 10 ans

Accidents corporels selon le milieu



Tués selon le milieu



	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Tués	% d'accidents mortels
Rase campagne	293	29	31	9.90
Urbain	436	11	11	2.52

Tandis que 85% des accidents impliquant un usager vulnérable tel que piéton ou cycliste se produisent en milieu urbain, la moitié des cyclistes et 62% des piétons tués en 2015 ont perdu la vie hors agglomération.

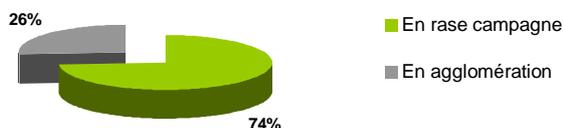
Répartition des accidents en 2015



Répartition des accidents en 10 ans



Répartition des tués en 2015



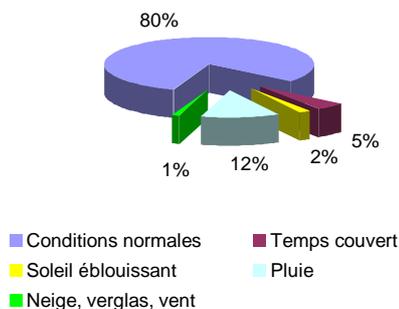
Répartition des tués en 10 ans



# Circonstances

## Météo

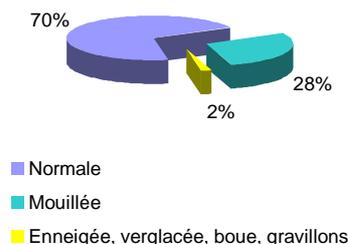
Accidents en 2015



80% des accidents et 85% des accidents mortels se sont produits dans des conditions atmosphériques normales.

## Etat de la route

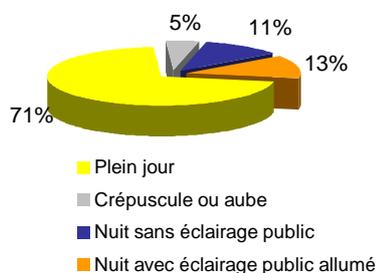
Accidents en 2015



70% des accidents corporels et 85% des accidents mortels ont eu lieu alors que les conditions d'adhérence étaient normales.

## Eclairage

Accidents en 2015

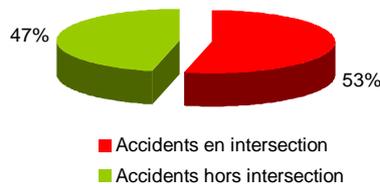


En 2015, 84% des accidents ont eu lieu de jour ou avec l'éclairage public allumé, dont 71% en plein jour.

Entre 2006 et 2015, la part des accidents de nuit ne cesse de diminuer, ils représentent dorénavant un quart des accidents contre 30% en 2006. La part des accidents mortels de nuit augmente légèrement en 2015 (+ 3%) mais sur 10 ans, elle a baissé de presque la moitié. Globalement sur 10 ans, un tiers des accidents mortels se produit de nuit mais certaines catégories d'utilisateurs telles que les piétons sont plus vulnérables: 46% des accidents dans lesquels un piéton est décédé se sont produits la nuit.

## Intersections

Accidents en 2015



De 2014 à 2015, la part des accidents en intersection reste stable tandis que les accidents hors intersection diminuent de 24%. Cependant, la part des accidents mortels en et hors intersection reste la même, ils représentent respectivement 20% et 80% du total des accidents mortels.

En 2015, 79% des accidents se produisent sur une partie de route rectiligne mais ils sont 5 fois plus graves en courbe.

# Saisonnalité

## En 2015

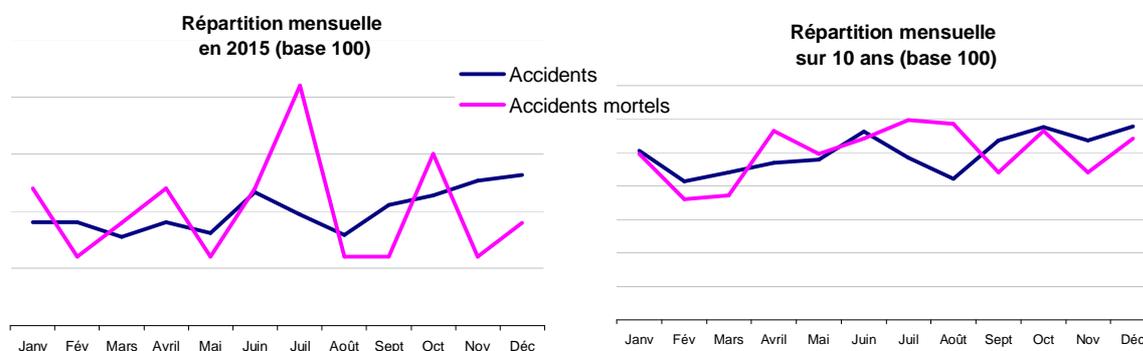
L'accidentalité varie au cours de l'année en fonction des volumes de circulation, lesquels sont notamment liés aux conditions météorologiques. En 2015, après une période de stabilité de janvier à mai, l'accidentologie augmente en juin avec une recrudescence d'accidents de deux-roues (+ 50% par rapport à la moyenne annuelle) due, notamment, à une météo particulièrement clémente.

C'est en décembre que les accidents sont les plus fréquents mais au mois de juillet qu'ils sont les plus graves (12 tués pour 100 accidents corporels).

## Evolution sur 10 ans

Depuis 10 ans, c'est en juin, octobre et surtout décembre que l'on déplore le plus grand nombre d'accidents.

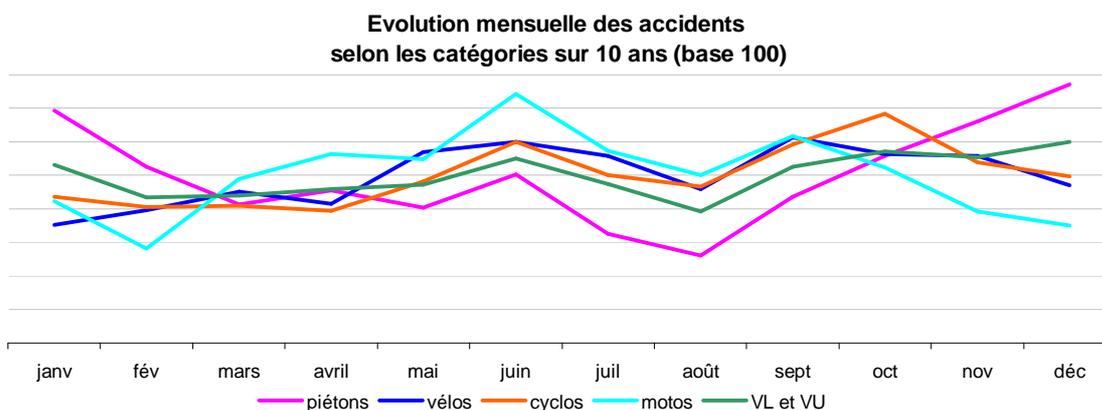
Paradoxalement, alors que c'est durant les mois de juillet et août que les accidents sont les moins fréquents, c'est à cette période qu'ils sont les plus graves (9 tués pour 100 accidents corporels).



Sur 10 ans, les hausses récurrentes des mois de juin et de septembre, ainsi que la baisse durant le mois d'août concernent toutes les catégories d'usagers. Pourtant, le bilan de certaines catégories présente une forte saisonnalité, c'est le cas pour les 2 roues (vélos, cyclos et motos) dont les accidents diminuent lors des mois d'hiver. Cette tendance est d'autant plus marquée pour les motos dont l'utilisation reste un loisir, majoritairement pratiqué lorsque les conditions météo sont favorables.

Les accidents impliquant une voiture de tourisme ou un véhicule utilitaire présentent moins de fluctuations durant l'année avec une différence de 34.5% entre le mois le décembre (le plus accidentogène) et le mois d'août (durant lequel les accidents sont les moins fréquents), contre 66% sur les mêmes périodes pour les piétons, catégorie qui connaît la plus grande variation saisonnière.

35% des accidents impliquant un piéton se produisent entre le mois de novembre et le mois de janvier, dont quasiment la moitié de nuit (47%).



# Jours de la semaine

## En 2015

Tout comme en 2014, les accidents corporels se produisent le plus souvent le vendredi (18%) et c'est le dimanche qu'ils sont le moins fréquents (9%).

Plus du tiers des accidents mortels se produit le week-end\* et notamment le samedi qui totalise 20% des accidents mortels.

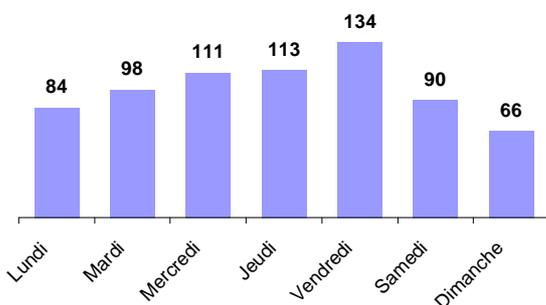
\* du vendredi 22 heures au lundi 6 heures.

## Evolution sur 10 ans

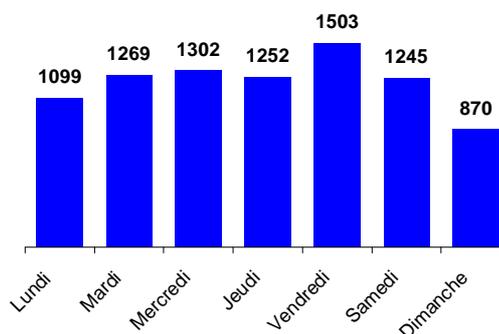
Entre 2005 et 2014, les accidents ont été les plus fréquents le vendredi (18%) mais plus meurtriers le week-end\* : 38% des accidents mortels se produisent le week-end\* ou jours fériés et veille de fériés.

Le créneau le plus meurtrier se situe entre 18 et 19 heures.

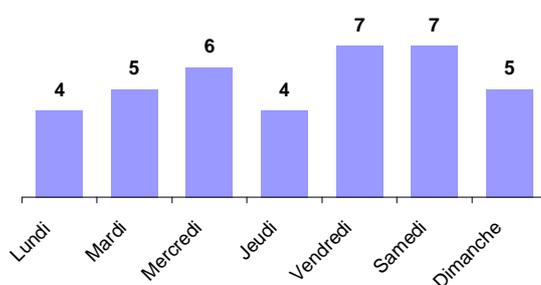
Accidents corporels par jour de la semaine en 2015



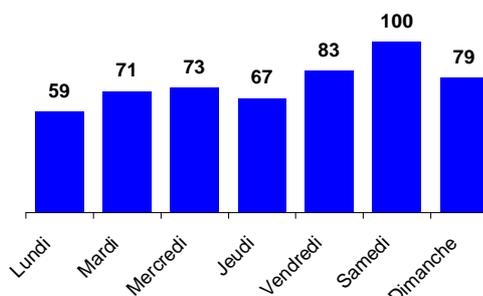
Accidents corporels cumulés par jour de la semaine sur 10 ans



Accidents mortels par jour de la semaine en 2015



Accidents mortels cumulés par jour de la semaine sur 10 ans





**Observatoire départemental de Sécurité Routière d' Ille-et-Vilaine**

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