

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

Avertissement :

- les résultats présentés reposent sur un système de collecte rapide auprès des forces de l'ordre, indépendant des bulletins d'analyse des accidents corporels (BAAC) ; ces dernières sont provisoires et peuvent faire l'objet de modifications.

Les chiffres du mois

	Mars 2023	Mars 2022	Ecart	Évolution 2023 / 2022 (%)
--	-----------	-----------	-------	---------------------------

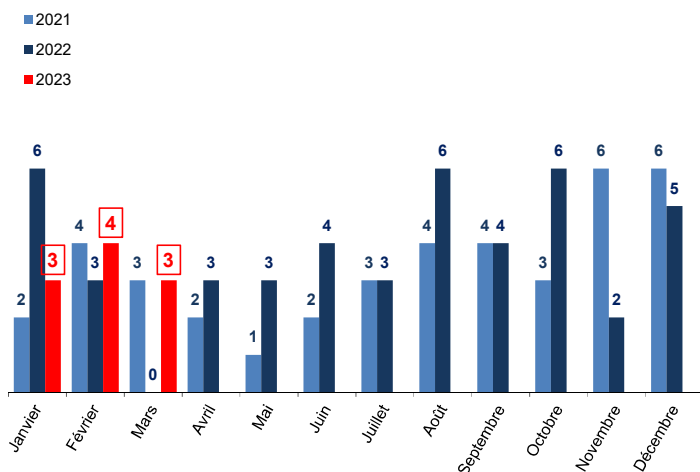
accidents corporels	52	51	1	2,0
tués	3	0	3	300,0
blessés	62	56	6	10,7

Cumul de l'année

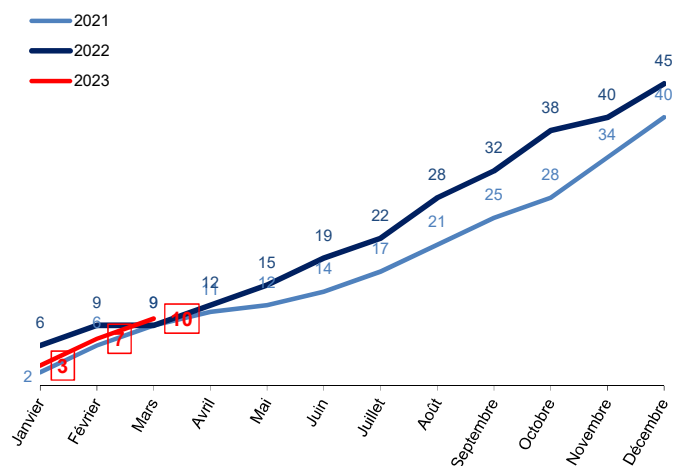
	Cumul Mars 2023	Cumul Mars 2022	Évolution 2023 / 2022 (%)
--	-----------------	-----------------	---------------------------

accidents corporels	173	163	6,1
tués	10	9	11,1
blessés	203	190	6,8

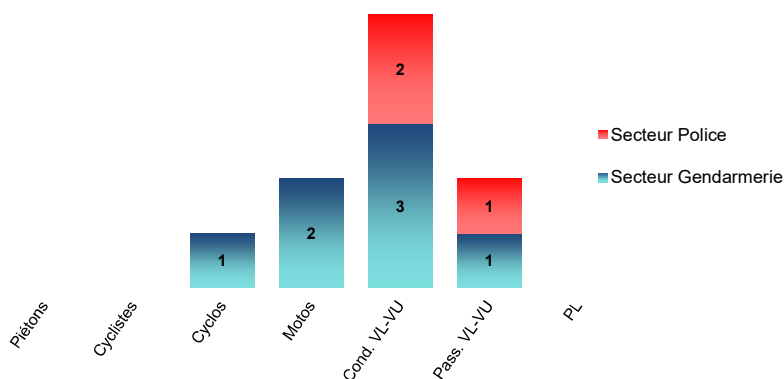
Répartition mensuelle des tués



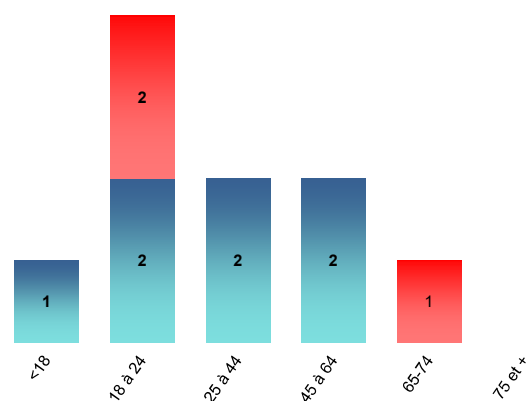
Cumul des tués par mois et par année



Tués selon le mode de déplacement

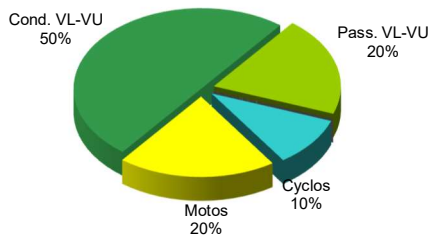


Tués selon l'âge

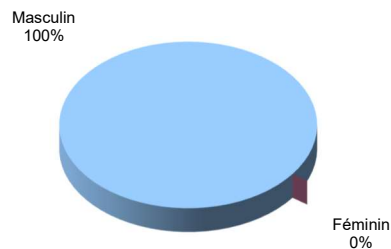


Répartition des tués

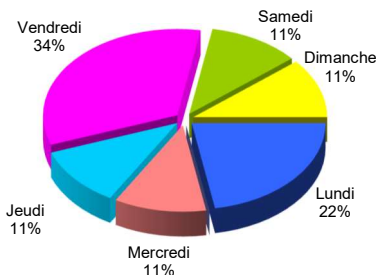
Par catégorie d'usagers



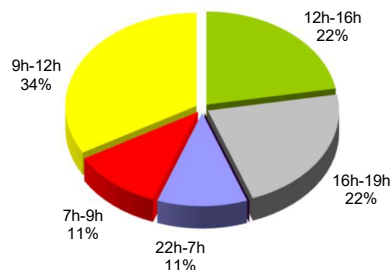
Par sexe



Par jour de la semaine



Par tranche horaire

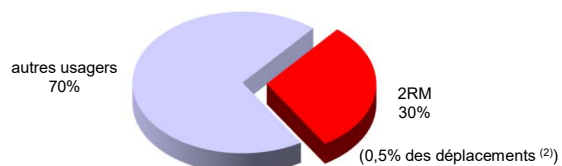


Répartition des tués - usagers vulnérables

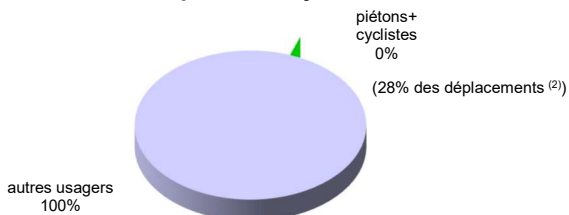
Part des 18-24 ans tués



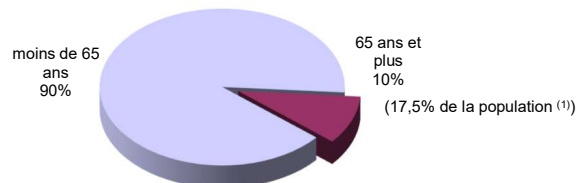
Part des deux roues motorisés tués



Part des piétons et cyclistes tués



Part des seniors tués

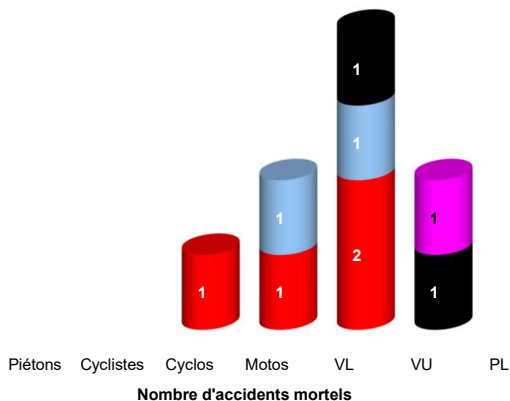


⁽¹⁾ INSEE population bretonne légale au 1er janvier 2017
⁽²⁾ AUDIAR Enquête Ménage Déplacements 2018

Tués contre - conflits (dans les accidents mortels)

Contre...

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



Nombre d'accidents mortels selon le mode de déplacement des personnes tuées

Piétons	Cyclistes	Cyclos	Motos	VL	VU	PL	Contre
		1	1	2			Seul
							Piétons
							Cyclistes
							Cyclos
							Motos
			1	1			VL
							VU
				1	1		PL, TC
					1		Non identifié, autre
		1	2	4	2		9

Département d'Ille-et-Vilaine

Localisation des accidents routiers mortels et nombre de tués

Nombre de tués au 31 mars 2023 : 10 (dans 9 accidents)

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



Données concernant les accidents mortels du 1^{er} au 31 mars 2023 localisés sur la carte

n° de l'accident	date	heure	commune	catégorie des tués	âge(s)	sexe(s)	nbre cumulé des tués
1	20/01/2023	08h35	Bain-de-Bretagne	Passager VU	2	M	1
2	20/01/2023	16h30	Cesson-Sévigné	Conducteur VU	21	M	3
				Passager VL	19	M	
3	04/02/2023	10h12	Maen-Roch	Cond. Moto > 125 cm ³	38	M	4
4	06/02/2023	22h45	La Fresnais	Cond. Scooter < 125 cm ³	23	M	5
5	19/02/2023	09h00	Saint-Grégoire	Conducteur VL	72	M	6
6	23/02/2023	11h20	Montauban-de-Bretagne	Conducteur VL	62	M	7
7	20/03/2023	17h00	Le Rheu	Cond. Scooter < 50 cm ³	47	M	8
8	24/03/2023	16h00	Saint-Marc-Le-Blanc	Conducteur VU	31	M	9
9	29/03/2023	13h10	Le Croizais	Conducteur VL	19	M	10

La sécurité routière à la une

Le Gouvernement annonce un nouveau plan d'action national de régulation des trottinettes électriques

Le ministre délégué auprès du ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des Territoires, Clément Beaune, a présenté le 29 mars 2023 un plan d'action national destiné à mieux réguler l'usage de la trottinette électrique sur la voie publique.

Il répond à trois objectifs essentiels : protéger et éviter les comportements dangereux, sensibiliser et évaluer les usages et responsabiliser les acteurs pour offrir des services de qualité, durables et sûrs dans les villes.

1. Pour protéger, dissuader et éviter les comportements dangereux

Mesure 1 : Relèvement de l'âge minimum d'utilisation des trottinettes électriques à 14 ans pour protéger les plus jeunes.

Le jeune âge des conducteurs et leur inexpérience sont des facteurs de risque majeurs.

En cohérence avec les autres véhicules de catégorie 2 que sont les cyclomoteurs et les voitures sans permis, l'âge pour la conduite des engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) est relevé de 12 à 14 ans.

Mesure 2 : Renforcement des sanctions pour éviter les comportements dangereux, en relevant certaines classes de contraventions.

Certaines infractions propres aux EDPM, notamment celles des usagers de trottinettes électriques, sont fréquemment constatées. En outre, elles s'avèrent particulièrement dangereuses. Ainsi les amendes sont augmentées de 35 à 135 euros pour la circulation à deux sur un engin ou encore pour la circulation sur des voies interdites aux EDPM.

Mesure 3 : Equipement des engins en clignotants pour renforcer la visibilité sur la voie publique.

Nombre d'accidents subis par les EDPM sont causés par un manque de visibilité, notamment dans les situations où le signalement aux autres conducteurs est essentiel comme lors des freinages ou des changements de direction. Les clignotants et les feux stop seront donc obligatoires.

2. Pour sensibiliser ou évaluer les usages

Mesure 4 : Création d'un Observatoire national de la micromobilité

Cet observatoire aura pour but de produire des connaissances sur l'usage des trottinettes électriques en France, leur accidentalité et leur impact environnemental. Cet observatoire, initié par l'Etat, s'appuiera sur l'Observatoire national interministériel de la Sécurité routière (ONISR) et l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'Energie (ADEME) qui associera les représentants des acteurs de la micromobilité et les collectivités.

Mesure 5 : Lancement de campagnes de sensibilisation, de formation et de communication.

Des campagnes de communication seront lancées par la Délégation à la Sécurité Routière et toutes les parties prenantes pour sensibiliser aux règles de la conduite des trottinettes électriques, rappeler les interdictions et les risques encourus, notamment en milieu scolaire. Les informations sur la réglementation en vigueur seront également généralisées sur les points de vente et les contrôles seront renforcés.

3. Pour responsabiliser les acteurs et offrir des services de trottinettes en libre-service de qualité, durables et sûrs en ville

Mesure 6 : Signature d'une charte d'engagements par les opérateurs de trottinettes en libre-service opérant en France.

Afin de favoriser le développement des trottinettes électriques en libre-service comme solution de transport utile et durable, par le biais d'un renforcement nécessaire de la régulation, les engagements pris par les opérateurs visent à améliorer la sécurité de tous les usagers de l'espace public, garantir un service respectueux de l'environnement et favoriser l'implantation de nouvelles offres de mobilité adaptées dans les territoires.

La concertation a également permis d'identifier une liste de bonnes pratiques que les collectivités pourront suivre lorsqu'elles choisissent de mettre en oeuvre une offre de trottinettes en libre-service.

