

La sécurité routière en Ille-et-Vilaine
Bilan 2016 et évolutions



**L'ALCOOL EST LA
PREMIERE CAUSE
DES ACCIDENTS
MORTELS**



**18 % DES TUES
SONT DES
CYCLISTES**



Sommaire, indicateurs et définitions

Sommaire

	Page
Indicateurs et définitions.....	1
L'essentiel de 2016.....	2
Bilan global 2016 et évolutions.....	3
Localisation des accidents mortels.....	4
Données sur 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
Milieu (urbain ou rase campagne).....	13
Circonstances.....	14

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 km²

Populations légales au 1er janvier 2016 :

1 047 873 habitants

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

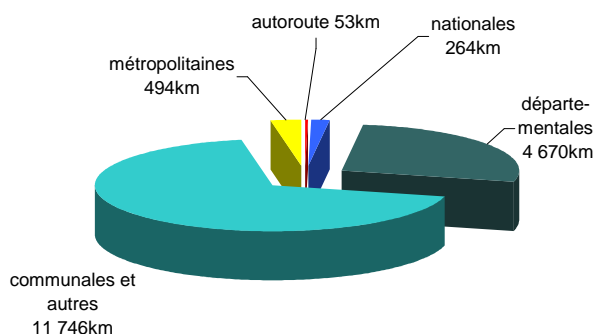
Densité (habitant/km²).. 154

Population totale :

Somme de la population municipale et de la population comptée à part (étudiants, patients hospitalisés en moyen ou long séjour, communautés religieuses, SDF,...)

Le réseau routier en Ille-et-Vilaine

Depuis le 1er janvier 2016, 494 km de routes départementales ont été transférées à Rennes Métropole par le Conseil Départemental.



Sources :

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

L'essentiel de 2016

Après l'année 2015, année de référence en matière de sécurité routière en Ile-et-Vilaine, en 2016 tous les indicateurs sont à la hausse.

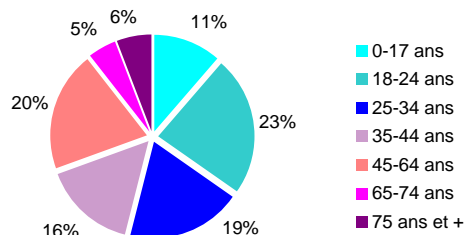
On déplore 133 accidents, 179 victimes dont 12 tués de plus qu'en 2015.



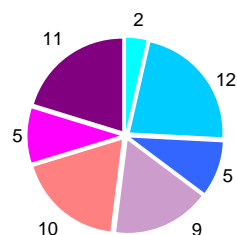
862 accidents
54 tués
1 090 blessés

L'Age

Pourcentage des victimes selon l'âge



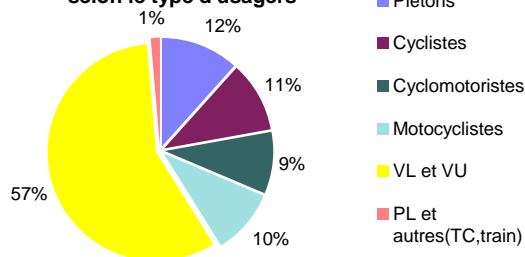
Nombre de tués selon l'âge



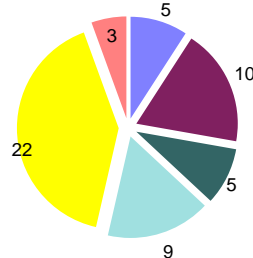
L'année 2016 est marquée par l'augmentation de la mortalité de 35 à 44 ans (+ 8 tués) et des 18 à 24 ans (+ 4 tués). Seule la classe d'âge des 25 à 34 ans enregistre une baisse du nombre de victimes décédées (- 4 tués).

Le type d'usagers

Pourcentages des victimes selon le type d'usagers



Nombre de tués selon le type d'usagers



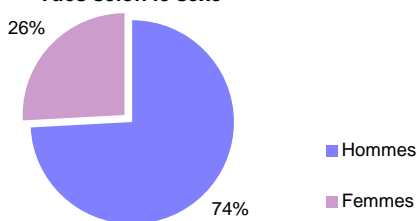
La part des tués VL est en baisse de 7 points.

Le nombre de tués usagers de deux-roues a plus que doublé.

Les accidents impliquant un poids-lourd représentent 1% des accidents mais 15% des tués.

Le sexe

Tués selon le sexe



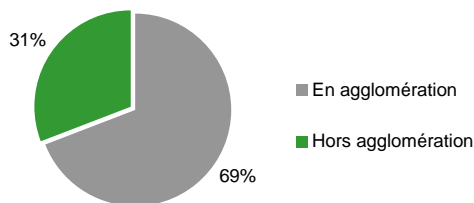
Les accidents ont fait **712 victimes masculines dont 40 tués et 432 victimes féminines dont 14 tuées.**

Le taux de tués pour 100 accidents corporels est trois fois plus élevé chez les hommes que chez les femmes.

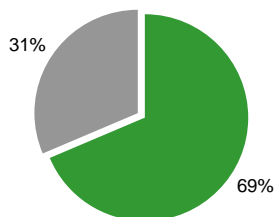
L'augmentation du nombre de victimes en 2016 concerne surtout **les passagers et les piétons de sexe masculin** (respectivement + 36% et +31%).

Le milieu

Pourcentage d'accidents corporels selon le milieu



Pourcentage des tués selon le milieu



Plus des deux tiers des accidents se produisent en milieu urbain mais la même proportion des accidents mortels a lieu en rase campagne.

Et aussi...

Les accidents impliquant un véhicule seul, sans piéton, représentent 40% des accidents et 35% des tués.

L'arrondissement de Rennes compte 26 tués, soit 17 de plus qu'en 2015 (dont 8 sur l'agglomération rennaise).

La part de l'alcool dans les accidents mortels est en baisse mais reste la première cause de mortalité routière.

Bilan global 2016 et évolution

Bilan 2016

	2016	2015	Variation Ille-et-Vilaine	Variation France
Accidents corporels	862	729	+ 18,2%	+ 1,1%
Tués	54	42	+ 28,5%	+ 0,2%
Blessés	1 090	923	+ 18%	+ 2%
Dont blessés hospitalisés	346	332	+ 4,2%	+ 2,3%

Le nombre d'accidents corporels a augmenté de 11% par rapport à 2015. Cette hausse conséquente est toutefois sans commune mesure avec la hausse observée entre 2013 et 2014 (+16%).

C'est au niveau du nombre de tués que cette hausse est la plus importante puisque l'on déplore 12 décès de plus que l'année dernière.

La mortalité a diminué en 2016 dans les arrondissements de Saint-Malo et de Fougères-Vitré avec respectivement 3 et 5 vies épargnées. L'arrondissement de Saint-Malo totalise dorénavant 18% des tués et celui de Fougères-Vitré 11%.

L'arrondissement de Redon subit un accroissement de la mortalité avec 3 personnes décédées de plus que l'année dernière. Il totalise 22% des tués.

L'arrondissement de Rennes est le plus touché, il subit une très forte hausse de la mortalité avec 17 tués de plus qu'en 2015 dont 8 dans l'agglomération de Rennes qui n'avait pas connu une telle évolution depuis 2006. En 2016, l'arrondissement de Rennes totalise presque la moitié des tués (48%).

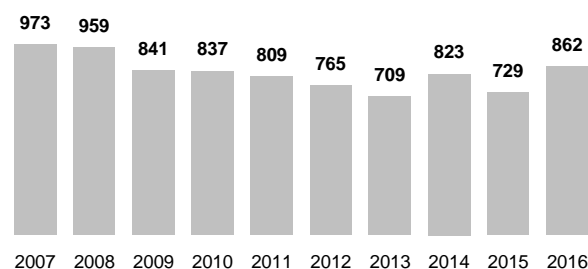
La hausse de l'accidentalité en 2016 se situe surtout en zone de compétence Police où les accidents mortels ont doublé. Ils représentent dorénavant 22% des accidents mortels contre 14% en 2015.

	Zone de compétence			
	Gendarmerie Nationale		Sécurité Publique	
	Accidents	Dont mortels	Accidents	Dont mortels
2015	241	34	488	6
2016	267	41	595	12
Evolution	+ 10,7%	+ 20,5%	+ 22%	+ 100%

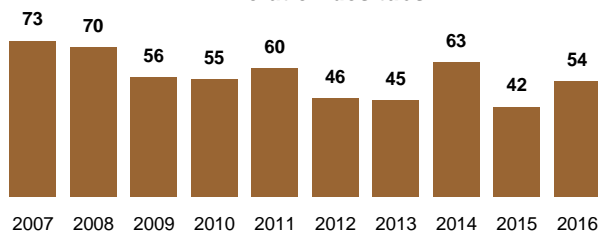
Evolution depuis 10 ans

En 2016, tous les indicateurs sont à la hausse. Après une baisse constante jusqu'en 2013, l'évolution de l'accidentalité dans le département est plus cahotique ces trois dernières années. Malgré tout, sur 10 ans, l'accidentalité a diminué de 11% pour les accidents et de 26% pour les tués.

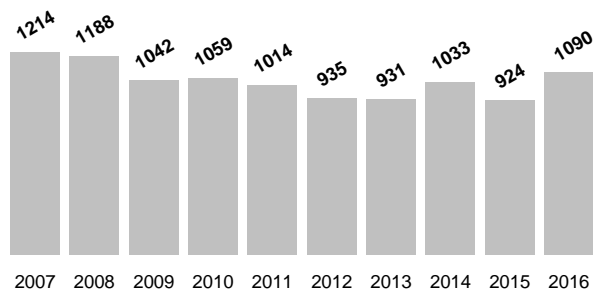
Evolution des accidents



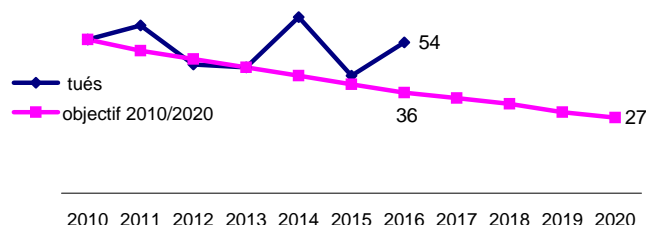
Evolution des tués



Evolution des blessés

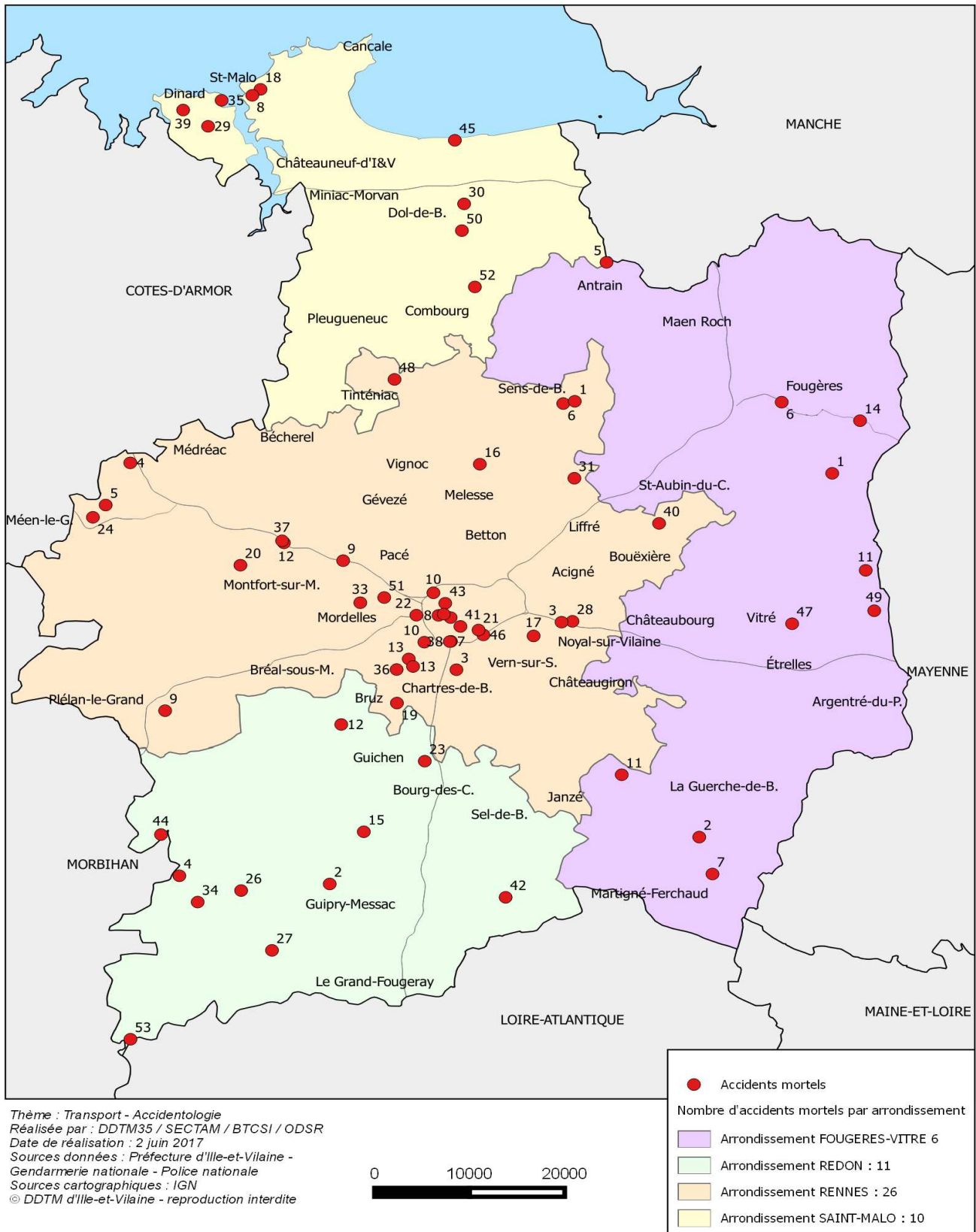


Le gouvernement, suivant les orientations définies par les Nations Unies et l'Union Européenne, a fixé comme objectif de réduire la mortalité routière à moins de 2 000 tués en France à l'horizon 2020. Sur un plan statistique, cet objectif nécessite une diminution moyenne de la mortalité de 6,7% par an. En Ille-et-Vilaine, en 2016, cela se traduit par une différence de +18 tués par rapport à l'objectif fixé pour l'année.



Localisation des accidents mortels en Ile-et-Vilaine Année 2016

Nombre de tués en 2016 : 54 (dans 53 accidents)



Données concernant les accidents mortels localisés sur la carte

N° de l'accident	Date	Heure	Commune	Voie(s)	Catégorie des tués	Age(s)	Sexe(s)	Nombre cumulé de tués
1	18/01/2016	12h45	Vieux-Vy-sur-Couesnon	RD 175	Conducteur PL	38	M	1
2	24/01/2016	17h55	Guipry	RD 772	Pass scooter	38	F	2
3	30/01/2016	4h25	Noyal-sur-Vilaine	RN 157	Conducteur VL	24	M	3
4	06/02/2016	8h	Bruc-sur-Aff	VC	Passager VL	60	M	4
5	07/02/2016	5h	Sougeal	VC	Passager VL	17	F	5
6	23/02/2016	15h15	Lécousse	RN 12	Conducteur VU	83	M	6
7	02/03/2016	1h30	Forges-La-Forêt	RD 178	Conducteur VL	41	M	7
8	02/03/2016	12h40	Saint-Malo	RN 137	Cond. scooter	52	M	8
9	16/03/2016	15h45	Plélan-Le-Grand	RD 38	Cycliste	78	F	9
10	20/03/2016	12h45	Rennes	rue Fernand Robert	Conducteur VL	56	M	10
11	02/04/2016	2h30	Essé	RD 99	Conducteur VL	24	M	11
12	16/04/2016	22h	Goven	RD 776	Conducteur VL Passager VL	36 37	M M	13
13	23/04/2016	16h45	Chartres-de-Bretagne	RD 34	Conducteur moto>125cm3	54	M	14
14	28/04/2016	8h15	La Chapelle-Janson	RN 12	Conducteur VL	37	F	15
15	06/05/2016	15h30	Saint-Malo-de-Phily	VC	Cycliste	11	F	16
16	11/05/2016	15h55	Saint-Médard-sur-Ille	VC	Cycliste	80	M	17
17	20/05/2016	17h10	Domloup	RD 32	Conducteur moto>125cm3	44	M	18
18	02/06/2016	16h20	Saint-Malo	rue d'Oran	Piéton	31	M	19
19	07/06/2016	23h15	Bruz	RD 77	Passager VL	20	F	20
20	11/06/2016	7h20	Iffendic	RD 125	Conducteur VL	19	F	21
21	24/06/2016	9h44	Rennes	rue de Chateaugiron	Cycliste	79	F	22
22	28/06/2016	18h50	Vezein-le-Coquet	RN 24	Cycliste	84	M	23
23	07/07/2016	16h20	Laillé	VC	Cycliste	43	M	24
24	12/07/2016	11h45	Saint-Méen-le-Grand	VC	Piéton	86	M	25
25	12/07/2016	17h10	Rennes	Mail François Mitterand	Piéton	79	M	26
26	15/07/2016	16h45	Pipriac	RD 59	Cond. scooter	20	M	27
27	21/07/2016	17h15	Langon	RD59	Conducteur VL	24	M	28
28	23/07/2016	17h55	Brécé	VC	Conducteur moto>125cm3	25	M	29

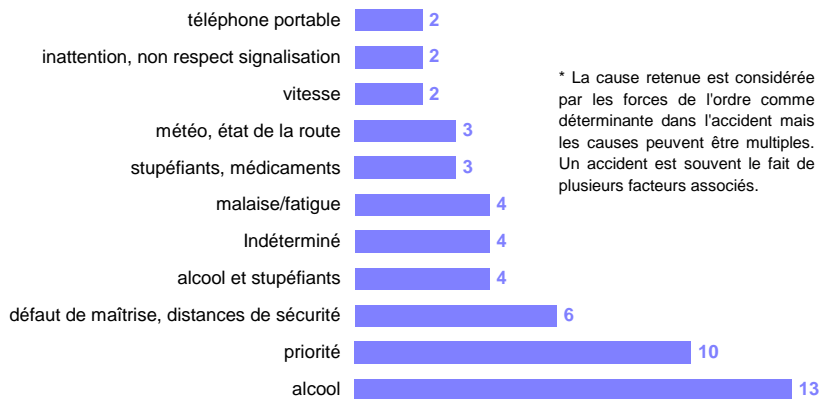
N° de l'accident	Date	Heure	Commune	Voie(s)	Catégorie des tués	Age(s)	Sexe(s)	Nombre cumulé de tués
29	06/08/2016	5h45	Pleurtuit	RD 266	Conducteur cyclo	18	M	30
30	13/08/2016	17h30	Baguer-Pican	RD 155	Conducteur moto>125cm3	34	M	31
31	18/08/2016	17h35	Ercé-Près-Liffré	RD 92	Conducteur moto>125cm3	20	M	32
32	19/08/2016	11h10	Rennes	Rue d'Isly	Cycliste	87	M	33
33	21/08/2016	11h15	L'Hermitage	RD 287	Cycliste	49	M	34
34	23/08/2016	19h05	Bruc-sur-Aff	RD 777	Conducteur VL	65	F	35
35	25/08/2016	20h05	Dinard	Avenue Georges V	Conducteur VL	62	M	36
36	14/09/2016	11h25	Bruz	RD 177	Conducteur PL	49	M	37
37	16/09/2016	7h50	Pleumeleuc	RN 12	Conducteur moto>125cm3	48	M	38
38	18/09/2016	10h35	Rennes	RN 136	Conducteur moto>125cm3	28	M	39
39	22/09/2016	17h	Saint-Lunaire	RD 503	Conducteur moto>125cm3	23	M	40
40	26/09/2016	21h30	Livré-sur-Changeon	RD 300	Conducteur VL	28	M	41
41	06/10/2016	10h50	Rennes	Riaval /Jacques Cartier	Cycliste	79	M	42
42	06/10/2016	13h40	Ercé-en-Lamée	RD 772 / RD 57	Conducteur cyclo	45	M	43
43	21/10/2016	17h10	Rennes	Bd de Verdun	Cycliste	69	M	44
44	28/10/2016	18h	Comblessac	RD 248	Conducteur VL	93	F	45
45	06/11/2016	5h30	Cherrueix	RD 797	Conducteur VL	31	M	46
46	11/11/2016	4h50	Rennes	RN 136	Piéton	20	M	47
47	18/11/2016	16h13	Vitré	rue de la Cotinière	Piéton	69	F	48
48	20/11/2016	17h	Dingé	RD 20 / RD 795	Passager voiturette	81	F	49
49	02/12/2016	8h	La-Chapelle-Erbrée	RD 34	Conducteur moto>125cm3	54	F	50
50	03/12/2016	20h05	Epiniac	RD 85	Passager VU	64	M	51
51	03/12/2016	22h30	Pacé	RD 288	Conducteur VL	65	M	52
52	16/12/2016	18h40	Cuguen	RD 9	Conducteur VL	19	F	53
53	26/12/2016	21h30	Redon	Route de Vannes	Conducteur VL	23	M	54

Causes des accidents mortels

En 2016

Type de conflits							Contre
Usager(s) décédé(s) dans l'accident							
Piétons	Cyclistes	Cyclos	Motos	VL	VU	PL	
	2		1	14		2	Seul
							Piétons
							Cyclistes
1							Cyclos
							Motos
3	6	3	7	6	1		VL
		1	1				VU
	2	1		1			PL
1							Non identifié
5	10	5	9	21	1	2	53

Causes présumées* des accidents mortels



La moitié des conflits impliquent au moins un véhicule léger de type voiture de tourisme.

Le nombre d'accidents impliquant un véhicule seul est en diminution, il représentent 36% du total des accidents mortels en 2016 contre 42% en 2015 et 46% en 2014. Ce type d'accident représente néanmoins les deux tiers des accidents mortels dans lesquels une voiture de tourisme est impliquée.

L'année 2016 est marquée par le décès de conducteurs de deux-roues, majoritairement des suites d'un choc avec une voiture ou un véhicule utilitaire (un tiers des tués).

Un piéton est décédé des suites d'un choc avec un véhicule non identifié qui a pris la fuite.

Même si, la part de l'alcool dans les accidents mortels est en baisse (24,5% contre 35% en 2015), il reste **la première cause d'accidents mortels.**

Le non respect de la priorité a doublé tandis que l'on dénombre deux tiers d'accidents liés à la vitesse en moins.

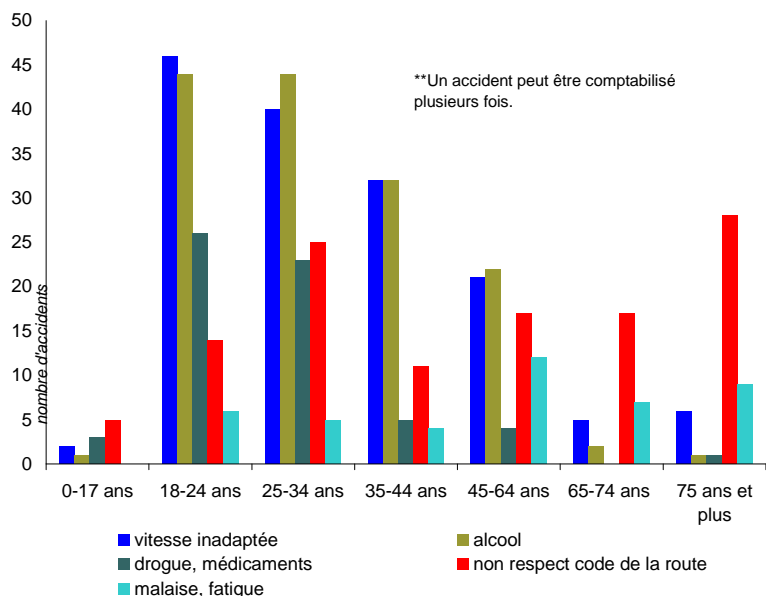
L'usage du téléphone portable est responsable de deux accidents mortels.

Sur 10 ans

Bien qu'en léger recul (moins 7% entre 2007 et 2016), l'alcool reste le premier facteur d'accident mortel ; il est responsable de 30% des accidents (contre 20% en 2016 en France métropolitaine). L'alcool et/ou les stupéfiants et médicaments sont responsables de près de la moitié des accidents mortels dans lesquels un jeune de 18 à 24 ans est responsable.

Sur 10 ans, la vitesse est responsable de 28% des accidents mortels. La part du facteur vitesse en tant que cause principale des accidents mortels est en baisse constante depuis 2009 (- 33 points) mais reste néanmoins la première cause d'accidents mortels chez les 25-34 ans et les 45-64 ans (respectivement 35% et 25% des accidents dans lesquels ils sont présumés responsables).

Causes des accidents mortels en fonction de l'âge de l'utilisateur présumé responsable de l'accident**



Victimes par âge

En 2016

En 2016, la hausse de l'accidentologie touche toutes les classes d'âge et plus particulièrement les 65-74 ans dont l'implication dans les accidents augmente d'un tiers par rapport à 2015.

En 2016, on déplore 2 tués de moins de 18 ans alors que cette classe d'âge avait été épargnée en 2015.

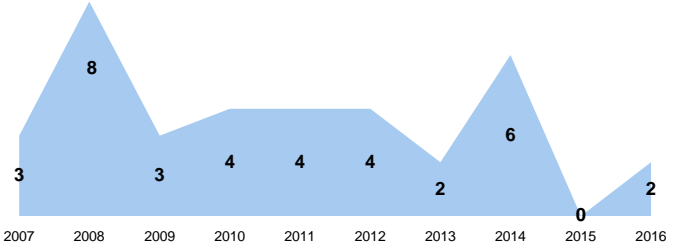
Douze jeunes de 18 à 24 ans sont décédés en 2016, c'est quatre de plus qu'en 2015.

Cinq personnes de 25 à 34 ans ont perdu la vie en 2015, c'est la seule classe d'âge qui compte moins de tués qu'en 2015 (- 4). Par contre, les 35-44 ans représentent la classe d'âge la plus touchée avec 9 tués, soit 8 de plus que l'année dernière.

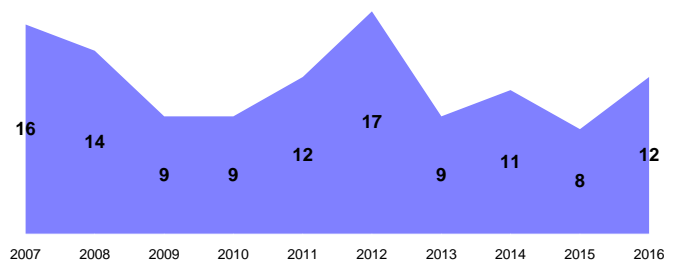
Les séniors de 65 ans et plus compte 1 tué de plus qu'en 2015 mais cette classe d'âge paie un lourd tribut avec 16 décès en 2016.

Evolution des tués en 10 ans

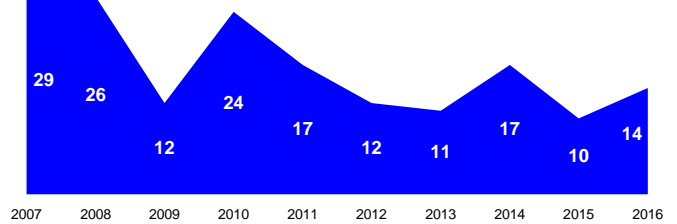
0 - 17 ans



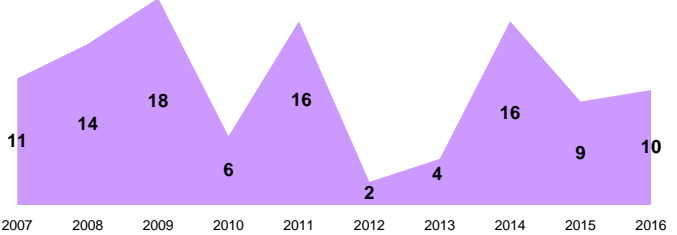
18 - 24 ans



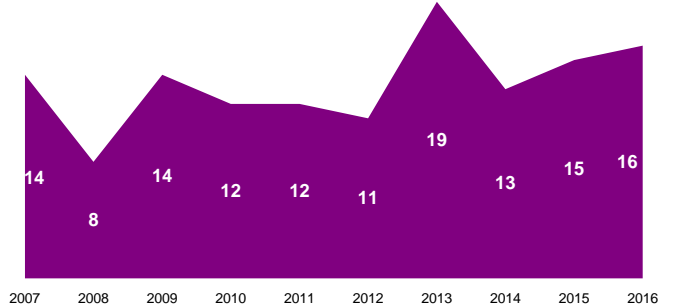
25 - 44 ans



45 - 64 ans

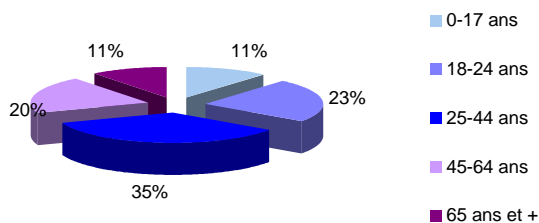


65 ans et +



	Tués à 30 jours	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total des victimes
0 - 17 ans	2	46	81	129
18 - 24 ans	12	63	194	269
25 - 34 ans	5	65	147	217
35 - 44 ans	9	50	121	180
45 - 64 ans	10	75	144	229
65 - 74 ans	5	21	27	53
75 ans et +	11	26	30	67
Total	54	346	744	1144

Victimes par tranches d'âge en 2016



Sur 10 ans, globalement la mortalité routière a diminué de 20% mais avec des disparités en fonction des classes d'âge : le nombre de tués a diminué d'un quart chez les 18-24 ans, d'un tiers chez les jeunes de moins de 18 ans et de moitié chez les 25-44 ans. La mortalité des 45-64 ans reste stable malgré des fluctuations.

La classe d'âge des séniors se scinde en deux ; pour les 65-74 ans la tendance est à la baisse (37% de tués en moins en 2016 par rapport à 2007) tandis que la mortalité des séniors de 75 ans et plus a doublé en 10 ans. Ces derniers représentent 8.5% de la population brétilienne mais 20% des tués. Cette augmentation doit être pondérée par l'augmentation de cette population en Ille-et-Vilaine (+15% entre 2007 et 2012*)

*source ARS- Atlas 60 ans et plus en Ille-et-Vilaine-Compas2016.

Victimes par sexe

En 2016

En 2016, 79% des accidents comptent au moins un homme et 54% au moins une femme.

Les accidents ont fait 712 victimes masculines dont 40 tués et 432 victimes féminines dont 14 tués. **Le taux de tués pour 100 accidents corporels est donc 3 fois plus élevé chez les hommes que chez les femmes.**

Entre 2015 et 2016, chez les hommes le nombre de victimes augmente de 19% et le nombre de tués de 25%. Chez les femmes, le nombre de victimes augmente de 17% et le nombre de tués de 40%.

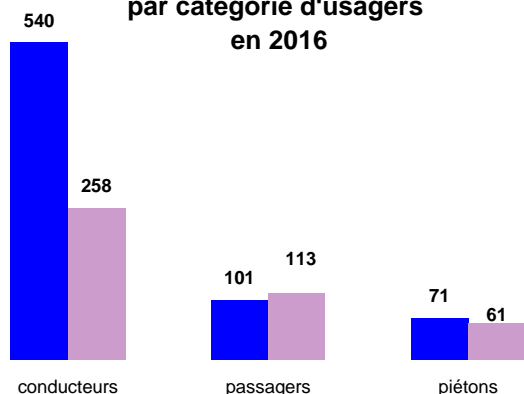
Sur les 690 accidents dans lesquels au moins un usager est désigné responsable, 70% seraient provoqués par un homme et 30% par une femme.

Evolution depuis 10 ans

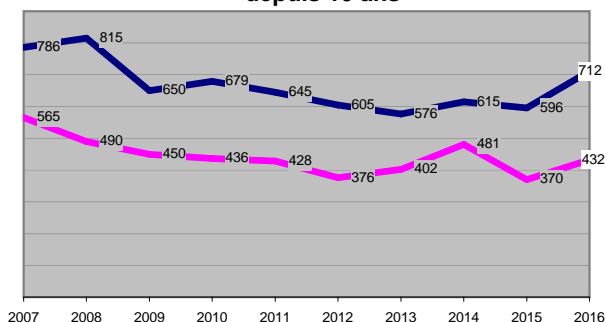
Sur 10 ans, le nombre de victimes et notamment de tués diminuent de façon plus conséquente chez les femmes (- 23,5% de victimes et - 36% de tués) que chez les hommes (- 9,4% de victimes et - 18% de tués).

Le taux d'accidents graves (avec blessés hospitalisés et/ou tués) pour 100 accidents corporels est moins élevé lorsque l'usager présumé responsable de l'accident est une femme (41,6 contre 50,5 avec un usager masculin responsable). En effet, les pratiques de déplacements sont différentes selon le sexe. Les hommes se déplacent plus en deux-roues que les femmes, mode de déplacement généralement plus accidentogène. Par ailleurs, leurs déplacements en voiture sont généralement plus fréquents et moins urbains que ceux des femmes. (sources ONISR)

Répartition des victimes par sexe et par catégorie d'usagers en 2016

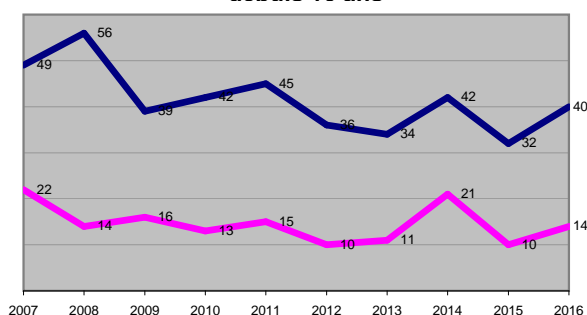


Répartition des victimes par sexe depuis 10 ans

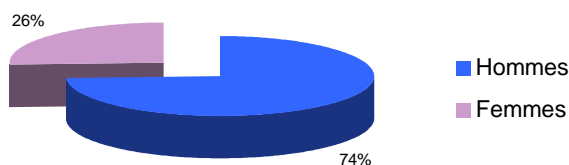


L'augmentation du nombre de victimes en 2016 concerne surtout les passagers et les piétons de sexe masculin (respectivement + 36% et +31%). En 2016, on déplore 8 tués de plus qu'en 2015 chez les hommes et 4 de plus chez les femmes. La part des tués de sexe féminin est en augmentation de 2 points par rapport à 2015.

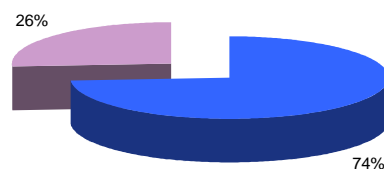
Répartition des tués par sexe depuis 10 ans



Répartition par sexe des tués en 2016



Répartition par sexe des tués depuis 10 ans



Victimes par catégories d'usagers

En 2016

Les accidents impliquant un poids-lourd seront traités en page suivante.

L'année 2016 est marquée par une forte augmentation de l'accidentologie des cyclistes. Le nombre d'accidents corporels impliquant au moins une bicyclette subit une augmentation de 28% par rapport à 2015 et le nombre de tués est multiplié par 2,5. En 2016, 10 cyclistes ont perdu la vie, c'est un chiffre qui n'a jamais été observé en Ille-et-Vilaine. Les cyclistes représentent dorénavant 18% des tués contre 9% en 2015. C'est la catégorie d'usagers la plus touchée après les utilisateurs de voitures de tourisme. De manière générale, ce sont tous les deux-roues qui subissent une hausse, tant du nombre d'accidents que des tués ; on déplore 4 cyclomoteuristes et 4 motocyclistes tués de plus que l'année dernière.

L'accidentologie des véhicules légers est quasiment stable par rapport à l'année 2015 ; on compte une vie épargnée dans la catégorie des véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes mais un tué de plus en voiture de tourisme.

Les piétons sont la seule catégorie d'usagers à enregistrer une baisse de la mortalité en 2016 (- 3 tués).

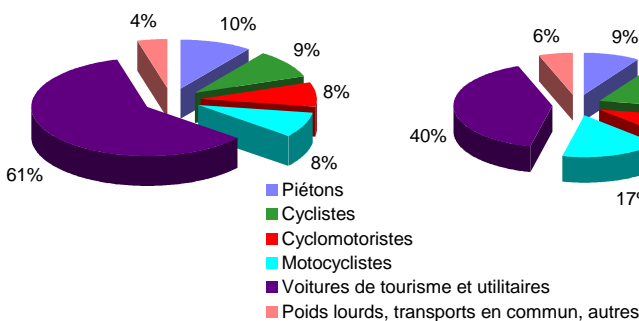
	Tués à 30 jours	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Total des victimes
Piétons	5	47	80	132
Cyclistes	10	29	84	123
Cyclomoteuristes	5	44	56	105
Motocyclistes	9	40	61	110
Véhicules légers et utilitaires	22	182	455	659
Poids lourds, transports en commun et autres	3	4	8	15
TOTAL	54	346	744	1144

Un tiers des tués usagers de voiture de tourisme a entre 18 et 24 ans.

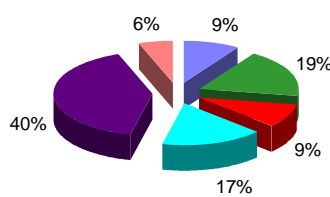
60% des tués cyclistes et piétons ont 75 ans et plus.

La probabilité pour un piéton d'être tué est 4 fois plus élevée chez les 75 ans et plus que pour les autres classes d'âge. Cette probabilité est 14 fois plus élevée en ce qui concerne les cyclistes.

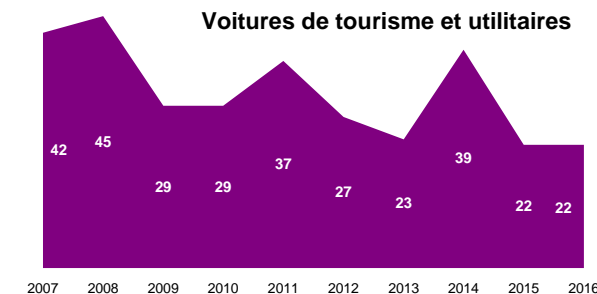
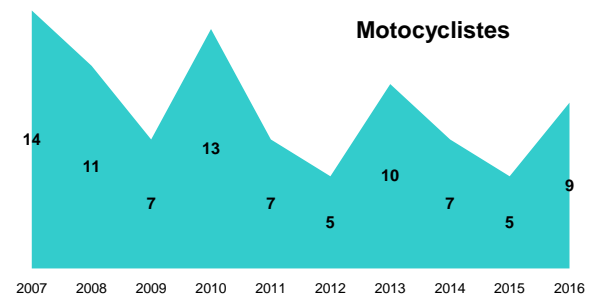
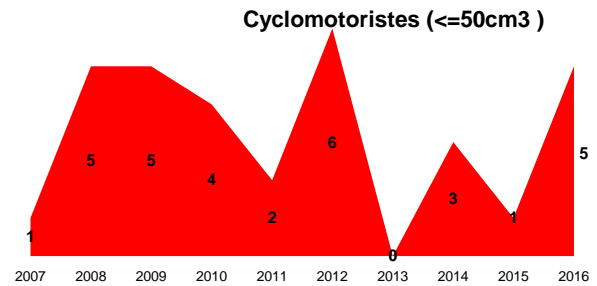
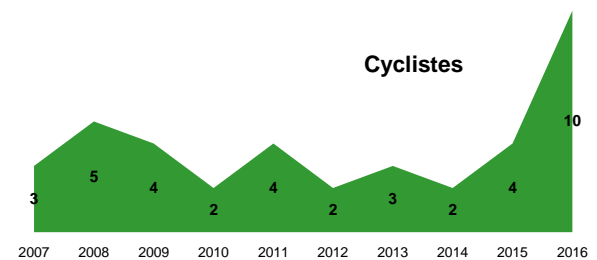
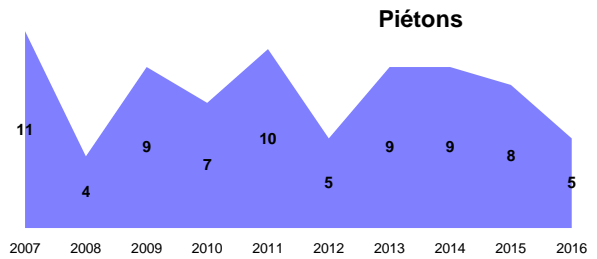
Accidents par catégorie d'usagers impliqués



Tués par catégorie d'usagers



Evolution des tués en 10 ans



La réduction de la mortalité enregistrée depuis 10 ans ne bénéficie pas de la même manière à toutes les catégories d'usagers : ce sont les véhicules légers et utilitaires ainsi que les motocyclistes qui profitent au mieux de cette baisse tandis que les autres catégories accusent une diminution plus lente, voir même une tendance à la hausse pour les cyclomoteuristes depuis 3 ans.

Zoom sur les poids lourds

En 2016

*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.

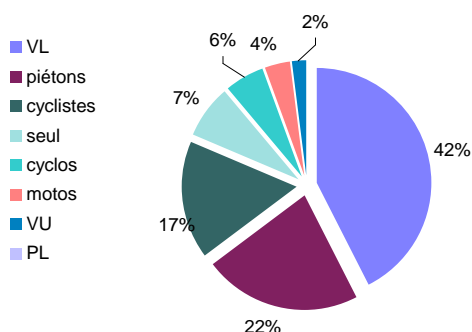
Les poids-lourds sont impliqués dans 54 accidents corporels dans lesquels 56 personnes ont été blessées et 8 ont perdu la vie. Cependant, dans la majorité des cas, c'est un tiers qui a perdu la vie; seuls 2 conducteurs de poids-lourds sont décédés en 2016.

Ces accidents impliquent 28% de transports en commun de personnes, 61% de véhicules de transport de marchandises >7,5 tonnes dont 37% de véhicules articulés, 4% de véhicules de transport de marchandises <7,5 tonnes et 7% de tracteurs agricoles.

Les accidents impliquant un poids-lourd ont augmenté de 17% par rapport à 2015, soit dans les mêmes proportions que l'accidentalité générale. Par contre, on déplore 3 tués de plus dont 2 conducteurs de poids-lourd.

42% des accidents impliquant un poids-lourd impliquent également une voiture de tourisme. On observe une présence plus soutenue des usagers vulnérables; 22% de piétons contre seulement 10% en 2015, 17% de cyclistes contre 10% en 2015, 7% d'accidents impliquant un poids-lourd seul contre 1% en 2015. Par contre, aucun accident n'implique plusieurs véhicules lourds tandis qu'en 2015 ils représentaient 38% des conflits.

Catégories d'usagers en conflit avec le PL



16 accidents dont 2 mortels concernent un poids-lourd seul sans piéton.

61% des accidents ont lieu en agglomération et 46% sur une voie communale.

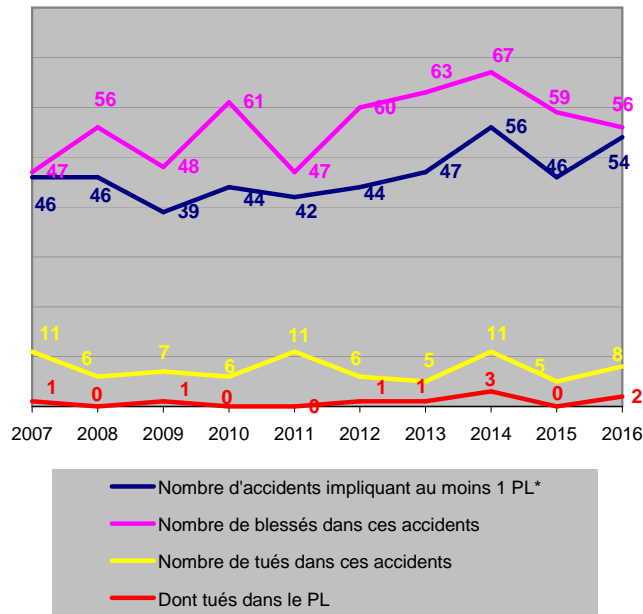
56% des accidents se produisent hors intersection.

90% des accidents se passent en ligne droite.

Sur les 12 accidents impliquant également un piéton, 7 accidents ont lieu alors que le piéton traverse la chaussée, 3 accidents impliquent un piéton sur le trottoir ou la BAU et 2 accidents se produisent alors que le PL recule.

Evolution depuis 10 ans

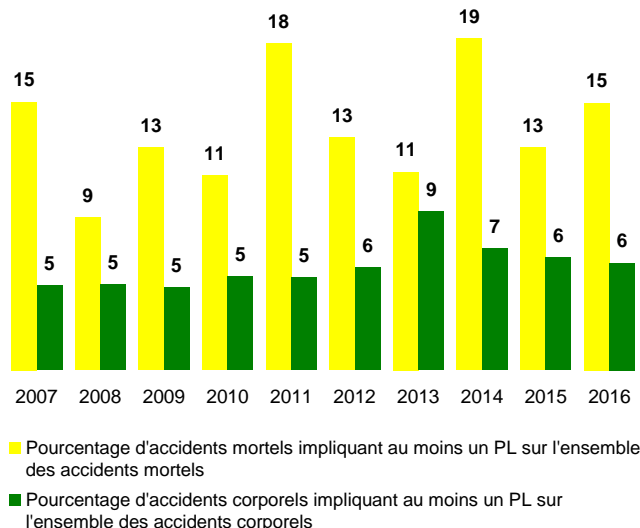
Evolution du nombre d'accidents impliquant au moins un poids lourd



Sur 10 ans, les accidents impliquant un poids-lourd représentent 6% du total des accidents corporels. Ils sont en augmentation de 17% tandis que la mortalité dans ces accidents reste relativement stable; on déplore en moyenne 7 tués par an dans un accident impliquant au moins un poids-lourd. Pourtant, malgré une hausse du nombre d'accidents impliquant au moins un poids-lourd en 2011 et 2014, la part de ce type de véhicules dans les accidents tant mortels que non mortels reste stable.

Il se produit en moyenne une cinquantaine d'accidents par an impliquant ce type de véhicules.

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



Réseaux

- Nombre d'accidents
- Nombre d'accidents mortels

En 2016

La hausse de l'accidentalité en 2016 se répartit sur tous les réseaux ;

Sur autoroute, les accidents sont en augmentation depuis 2014 mais restent marginaux (moins de 1% du total des accidents en 2016).

Les accidents sur le réseau national augmentent de 20% et l'on y déplore 3 tués de plus qu'en 2015. Ils représentent 13% du total des accidents et 13% des accidents mortels.

Les accidents augmentent légèrement sur le réseau départemental (+3,2%) mais la mortalité y est relativement stable, bien que 3 vies y aient été épargnées. 30% des accidents se sont produits sur le réseau départemental et métropolitain et plus de la moitié des accidents mortels. Pourtant, la hausse du nombre d'accidents, dont mortels, se situe sur les routes concédées à Rennes Métropole où le trafic est le plus dense (+19% d'accidents et +11 accidents mortels). Le réseau encore géré par le Conseil départemental enregistre une baisse significative (- 3,5% d'accidents et - 13 accidents mortels).

L'augmentation de l'accidentalité en 2016 se situe surtout sur le réseau communal ; le nombre d'accidents progresse de 30% et le nombre de tués de 58% (+7). En 2016, presque les deux tiers des accidents et 40% des accidents mortels ont eu lieu sur une voie communale (8 accidents mortels ont eu lieu dans l'agglomération rennaise qui n'avait pas connu une telle mortalité depuis plus de 10 ans).

Répartition des accidents* en 2016

	Nombre d'accidents*	Dont accidents mortels*	Soit % d'accidents mortels
Autoroutes	5	0	0,00%
Routes nationales	111	7	6,31%
Routes départementales	258	29	11,24%
Voies communales et autres	545	21	3,85%

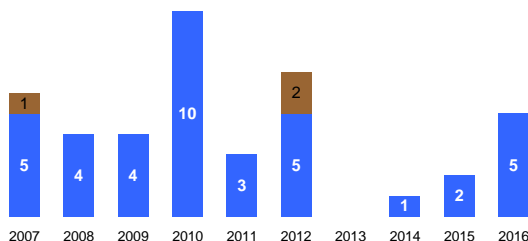
Répartition des accidents* de 2007 à 2016

	Nombre d'accidents*	Dont accidents mortels*	Soit % d'accidents mortels
Autoroutes	42	3	7,14%
Routes nationales	985	52	5,28%
Routes départementales	2682	366	13,65%
Voies communales et autres	5236	153	2,92%

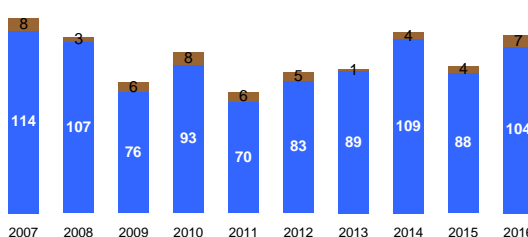
*Un accident peut être comptabilisé plusieurs fois, notamment s'il se produit à l'intersection de plusieurs axes.

Les accidents* depuis 10 ans sur...

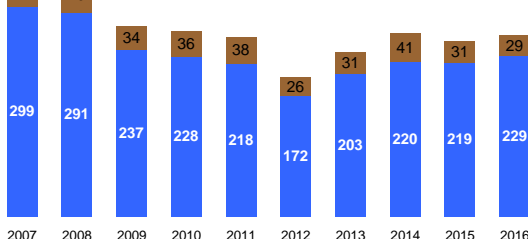
l'autoroute



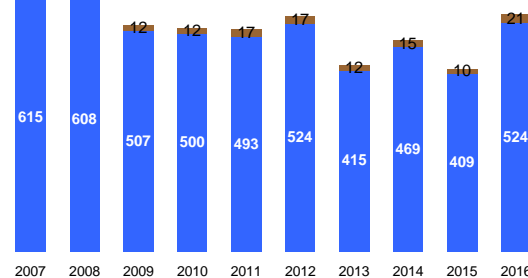
les routes nationales



les routes départementales et métropolitaines



les voies communales et autres voies



Sur 10 ans, le nombre d'accidents a diminué de 16% sur l'autoroute, de 9% sur le réseau national, de 26% sur le réseau départemental et de 13% sur les voies communales et les autres voies (parkings, voies privées ouvertes à la circulation...).

En terme de gravité des accidents et donc de dangerosité, ce sont les routes départementales qui recensent le plus grand nombre d'accidents graves avec une moyenne décennale de 76 accidents avec blessés hospitalisés et/ou tués pour 100 accidents corporels. Entre 2007 et 2016, il s'y est produit 5 accidents dont 4 graves tous les 10km. L'autoroute compte 73 accidents graves et les voies communales 32 accidents graves. **Le réseau national est le plus sûr avec un taux d'accidents graves de 31 pour 100 accidents corporels.**

Milieu (urbain ou rase campagne)

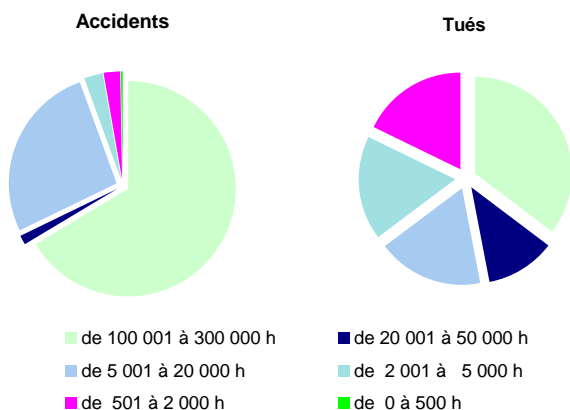
Définition : on entend par milieu urbain l'ensemble des voies ou sections de voies situées à l'intérieur d'une agglomération au sens de la définition du code de la route (sections situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération). La taille de l'agglomération n'entre pas en compte. A l'inverse,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

En 2016

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Tués	% d'accidents mortels
Rase campagne	265	36	37	13.6%
Urbain	597	17	17	2.8%

Tandis que le nombre d'accidents en rase campagne diminue de 9,5% entre 2015 et 2016, le nombre d'accidents en milieu urbain croît de 37%. C'est la plus forte augmentation répertoriée. Les accidents en agglomération représentent 69% du total des accidents contre 60% en 2015. En 2016, 17 personnes sont décédées en agglomération (soit 6 tués de plus qu'en 2015) et 37 en rase campagne (soit également 6 de plus qu'en 2015). Les tués en agglomération représentent 31% du total des tués contre 26% en 2015.

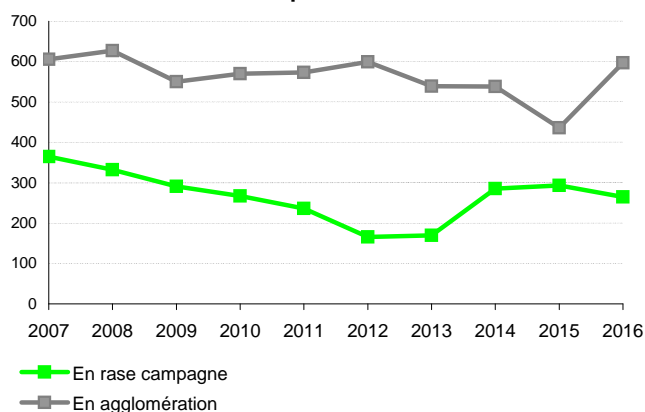
Accidentalité selon le type d'agglomération



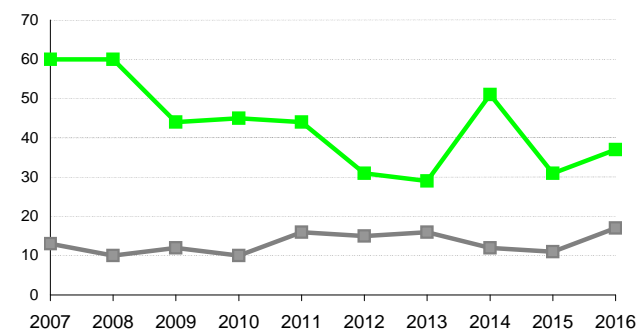
L'augmentation de l'accidentalité en 2016 se situe principalement à Rennes, seule commune de plus de 100 000 habitants. On y compte 65% des accidents corporels du département contre 49% en 2015 et un tiers des tués alors qu'aucun décès n'était à déplorer en 2015. Tandis que les communes de moins de 5 000 habitants ne comptent que 6% des accidents, elles totalisent 18% des tués.

Evolution depuis 10 ans

Accidents corporels selon le milieu



Tués selon le milieu

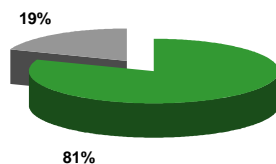


Sur 10 ans, on dénombre un quart d'accidents en moins en rase campagne. Malgré un regain à partir de 2014, la tendance est de nouveau à la baisse. Par contre avec une très forte augmentation en 2016, le nombre des accidents en milieu urbain est quasiment le même qu'il y a 10 ans. La part de ce type d'accidents est même supérieure (69% en 2016 contre 62% en 2007).

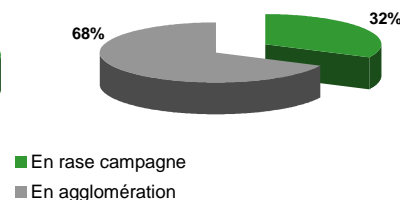
De la même manière, tandis que le nombre de tués en rase campagne diminue de 38% en 10 ans, il augmente de 30% en milieu urbain.

La part des accidents mortels en agglomération passe de 18% en 2007 à 31% en 2016.

Répartition des tués en 10 ans



Répartition des accidents en 10 ans

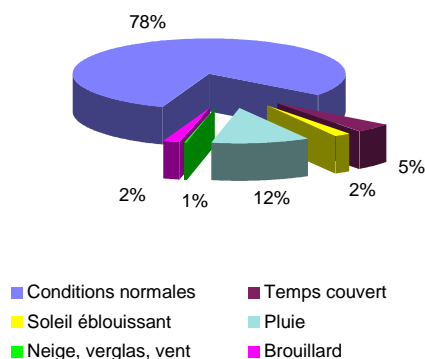


Circonstances

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

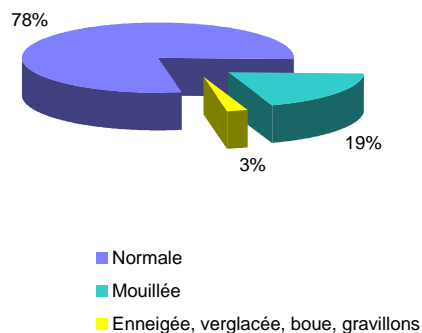
Accidents en 2016



78% des accidents et 72% des accidents mortels se sont produits dans des conditions atmosphériques normales. Deux accidents mortels sont liés directement à la météo : un fort soleil engendrant l'éblouissement d'un automobiliste et un fort vent latéral déstabilisant un cycliste.

Etat de la route

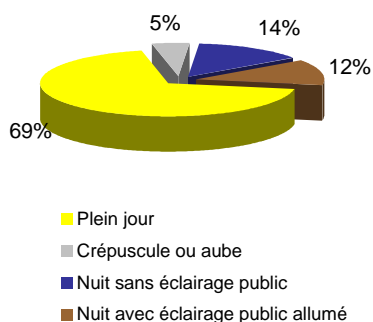
Accidents en 2016



78% des accidents corporels et 79% des accidents mortels ont eu lieu alors que les conditions d'adhérence étaient normales. Le décès d'un motocycliste serait dû directement à l'état de la route, notamment à la présence d'un corps gras.

Eclairage

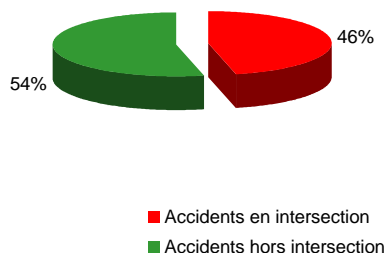
Accidents en 2016



En 2016, les trois quarts des accidents se produisent de jour. La part des accidents de nuit augmente de 2 points entre 2015 et 2016 (de 24% à 26%) tandis que la part des accidents mortels de nuit diminue de 7 points (de 33% à 26%). En 10 ans, le nombre d'accidents de nuit a diminué de 17% et le nombre de tués la nuit a baissé de moitié. Ce type d'accident représente en moyenne un quart du total des accidents tant mortels que non mortels.

Intersections

Accidents en 2016

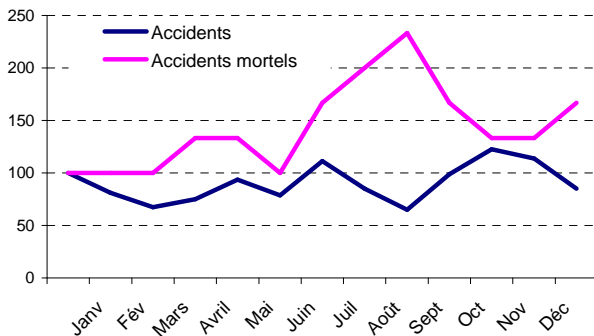


En 2016, une très légère majorité des accidents ont lieu hors intersection tandis que cela concerne 72% des accidents mortels. La part des accidents en intersection augmente de 5 points entre 2015 et 2016 et la part des accidents mortels de 13 points. Sur 10 ans, le taux d'accidents graves (avec tués et/ou blessés hospitalisés) est plus élevé hors intersection : 52 accidents graves pour 100 accidents contre 31 accidents graves pour 100 accidents en intersection.

Circonstances (suite)

Saisonnalité

Accidents selon le mois en 2016
(base 100)

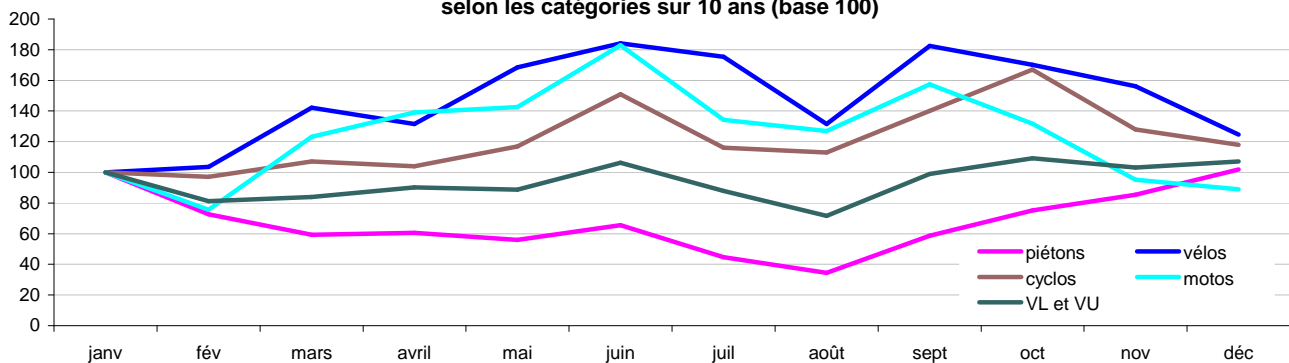


En 2016, l'accidentalité est au plus bas au mois d'août où se produisent 52 accidents corporels et au plus fort au mois d'octobre où le nombre d'accidents est presque deux fois plus élevé (98 accidents). Cette recrudescence touche toutes les catégories d'usagers mais plus particulièrement les deux-roues dont l'implication sur cette période a doublé par rapport à l'année 2015, voir presque quadruplé pour les cyclistes.

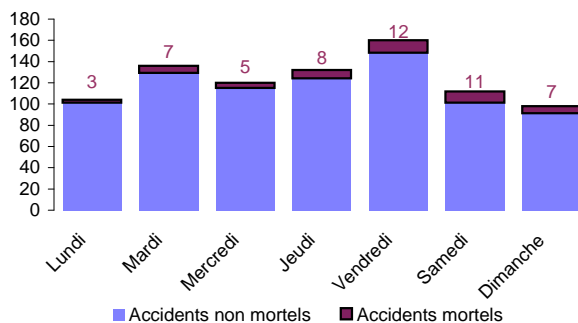
A contrario, la mortalité est nettement plus marquée au mois d'août où 7 personnes ont perdu la vie, dont 5 usagers de deux-roues.

Sur 10 ans, les hausses récurrentes des mois de juin et de septembre, ainsi que la baisse estivale 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.

Evolution mensuelle des accidents
selon les catégories sur 10 ans (base 100)



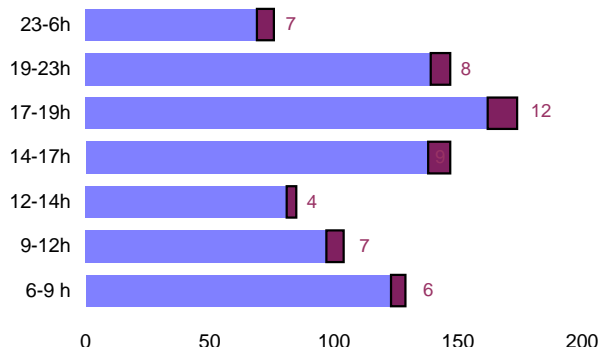
Jours de la semaine et horaires



En 2016, les accidents corporels se produisent le plus souvent le vendredi (18%) et c'est le dimanche qu'ils sont le moins fréquents (10%).

41% des accidents mortels se produisent le vendredi et le samedi.

Cette proportion se vérifie sur une période de 10 ans.



Les accidents sont répartis sur la journée avec une légère augmentation entre 17 h et 19 h. Les accidents mortels se répartissent de la même manière sur la journée avec toutefois plus d'accidents entre 23h et 6h (13% contre 9% toute gravité confondue).

Lorsqu'il y a imprégnation d'alcool, la part des accidents entre 19 h et 23 h est deux fois plus importante et trois fois plus importante entre 23 h et 6 h. Presque la moitié de ce type d'accident (47%) se produit le week-end (du vendredi 22 h au lundi 6 h) ou les jours fériés.

Les accidents liés à la vitesse ont lieu surtout sur les trajets domicile-travail (32% entre 6h et 9 h et entre 17 h et 19 h).

Observatoire Départemental de Sécurité Routière

Direction Départementale des Territoires et de la Mer

Le Morgat - 12 rue Maurice Fabre

CS 23167

35031 Rennes cedex

Tél : 02-90-02-32-00

JUIN 2017