

Bilan 2018

Observatoire Départemental de Sécurité Routière
d'Ille-et-Vilaine



Sommaire, indicateurs et définitions

Sommaire

	Page
Indicateurs et définitions.....	1
L'essentiel de 2018.....	2
Bilan global 2018 et évolutions.....	3
Localisation des accidents mortels.....	4
Données sur les accidents mortels.....	5
Causes des accidents mortels.....	7
Victimes par âge.....	8
Les jeunes de moins de 18 ans.....	9
Les jeunes de 18 à 24 ans.....	10
Les séniors.....	11
Victimes par sexe.....	12
Victimes par mode de déplacement...	13
Zoom sur les poids lourds.....	14
Les réseaux.....	15
Milieu (urbain ou rase campagne).....	16
Type de collision.....	17
Circonstances.....	18
Ille-et-Vilaine vs Bretagne, vs France	20
En bref.....	21

Définitions

Accident :

Un accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation est un accident qui :

- provoque au moins une victime, c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique
- implique au moins un véhicule.

Un accident grave est un accident ayant fait des tués ou des blessés hospitalisés.

Usager :

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers :

- **les indemnes** : impliqués non décédés dont l'état ne nécessite aucun soin médical
- **les victimes** : impliqués non indemnes.

Parmi les victimes, on distingue :

- **les tués** : toute personne qui décède sur le coup ou dans les trente jours suivant l'accident
- **les blessés** : victimes non tuées.

Parmi les blessés, on distingue :

- **les blessés hospitalisés** : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures
- **les blessés légers** : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures.

Caractéristiques démographiques de l'Ille-et-Vilaine

Superficie.....6 774,72 km²

Populations légales au 1er janvier 2019 :

1 051 779 habitants

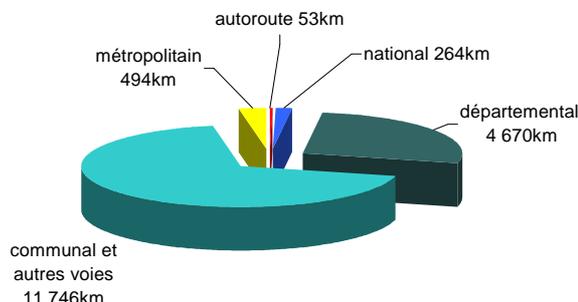
Rennes.....	614 926
Saint-Malo.....	170 646
Fougères / Vitré.....	188 749
Redon.....	105 012

Densité (habitant/km²)... 155

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



Sources :

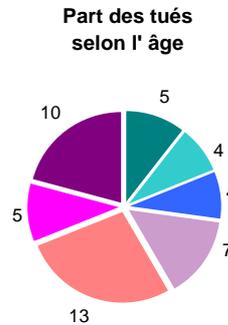
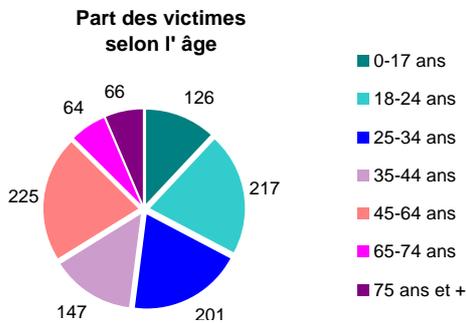
- ORTB (www.observatoire-transport-bretagne.fr)
- INSEE 2018
- Conseil Départemental d' Ille-et-Vilaine
- Direction Inter régionale des Routes

L' essentiel de 2018



**814 accidents
1 046 victimes
dont 48 tués**

L' âge

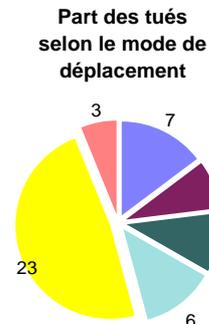
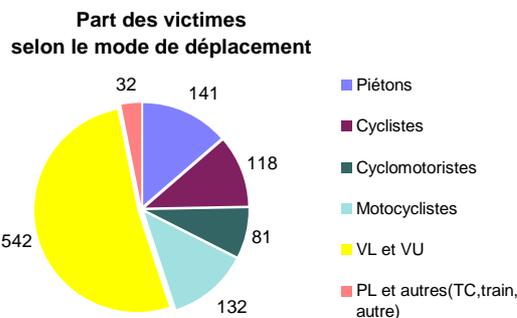


Après deux années de hausse consécutives, **en 2018 la tendance est à la baisse** : 48 personnes ont perdu la vie sur les routes bretonnes, soit 6 de moins qu'en 2017.

L'année 2018 compte 3 tués de plus chez les plus jeunes (moins de 18 ans). La baisse de la mortalité se poursuit chez les 18-24 ans qui comptent 4 tués en 2018, soit 3 de moins qu'en 2017.

La baisse de la mortalité concerne surtout les 25-44 ans qui enregistrent 9 tués de moins qu'en 2017.

Le mode de déplacement



Les séniors de 65 ans et plus sont désormais les plus touchés par la mortalité routière. Ils représentent 31% des tués en 2018 (contre 26% en 2017).

Le sexe



La baisse de la mortalité touche plus particulièrement les motards (- 3 tués) et surtout les usagers de voitures et de véhicules utilitaires (- 7 tués, soit une baisse de 23%). Par contre, on déplore 2 piétons et 1 cyclomotoriste tués de plus.

Les accidents ont fait 638 victimes masculines dont 35 tués et 408 victimes féminines dont 13 tuées.

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

La part des tués de sexe féminin, particulièrement faible en 2017, augmente de près de 10 points.

Le milieu



La baisse de la mortalité se situe essentiellement hors agglomération (- 6 tués) tandis que le nombre de tués en milieu urbain reste identique à celui de 2017.

Sur 10 ans, le ratio d'accidents est en moyenne de deux tiers en milieu urbain et un tiers en rase campagne. Cette proportion est inversée en ce qui concerne la mortalité.

Bilan global 2018 et évolution

Bilan 2018 versus 2017

	2018	2017	Variation Ille-et- Vilaine	Variation France
Accidents corporels	814	842	- 3,3%	- 4,7%
Tués	48	54	- 11%	- 5,3%
Blessés	998	1 029	- 3%	- 4,7%

En 2018, tous les indicateurs sont au vert. Après deux années de hausse consécutives, la tendance est à la baisse, tant en ce qui concerne le nombre d'accidents que le nombre de tués.

Le nombre d'accidents corporels et de blessés diminuent également mais de manière moins franche : 28 accidents et 32 blessés de moins qu'en 2017.

48 personnes sont décédées sur les routes bretiliennes, soit **6 de moins qu'en 2017** ce qui représente une variation de - 11%. Le taux de mortalité est de 5,9 pour 100 accidents corporels contre 6,4 pour 100 accidents corporels en 2017.

L'arrondissement de Rennes reste le plus touché cette année encore mais dans une moindre mesure : 17 accidents mortels y sont répertoriés, soit 7 de moins qu'en 2017. L'arrondissement enregistre 37% des accidents mortels (contre 68% en 2017), représentant la plus forte baisse du département.

La mortalité diminue également sur l'arrondissement de Fougères-Vitré : avec 3 accidents mortels de moins qu'en 2017, il compte 21% de la mortalité routière contre 26% en 2017.

Avec 11 tués en 2018, la mortalité est stable sur l'arrondissement de Saint-Malo qui enregistre presque un quart des tués.

L'arrondissement de Redon subit une forte hausse avec 6 tués de plus qu'en 2017. Il totalise désormais 15% des tués contre 5% en 2017.

	Zone de compétence			
	Gendarmerie Nationale		Sécurité Publique	
	Accidents	Dont mortels	Accidents	Dont mortels
2017	286	43	556	8
2018	268	38	546	7
Evolution	- 6,3%	- 11,6%	- 1,8%	- 12,5%

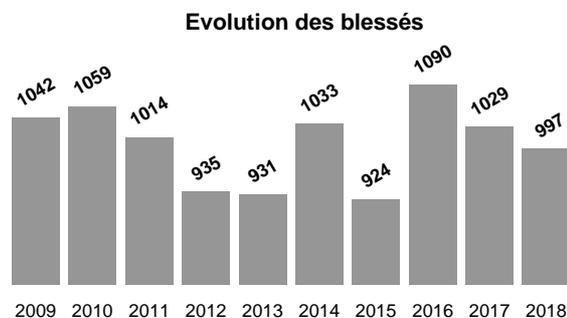
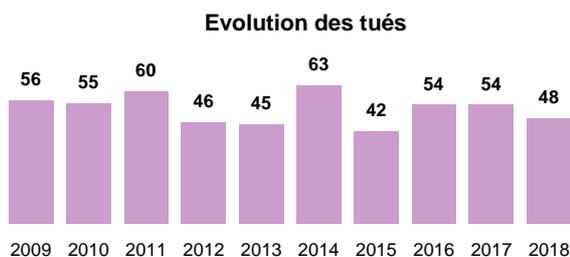
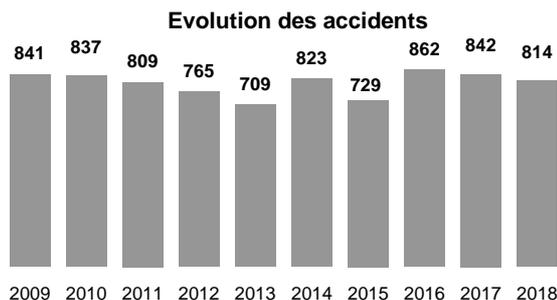
Plus des deux tiers des accidents se produisent en zone Police mais 84% des accidents mortels ont lieu en zone Gendarmerie.

La baisse de la mortalité en 2018 se situe surtout en secteur gendarmerie (5 tués de moins que l'année dernière).

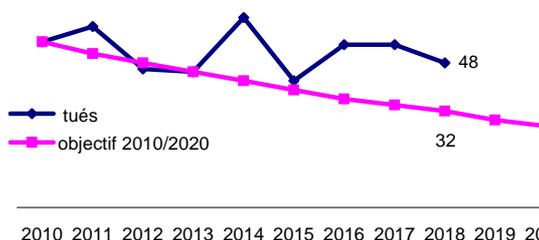
Evolution depuis 10 ans

Sur 10 ans, globalement le nombre d'accidents corporels diminue de 3% mais de façon inégale sur les deux périodes quinquennales : une baisse constante de 2009 à 2013 (- 15%) et une période plus fluctuante de 2014 à 2018 (- 1%).

La mortalité diminue de 14% en 10 ans (- 1% par an). Avec une moyenne 52 tués par an sur la période, 2018 se situe parmi les années les moins meurtrières.



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 2018, cela se traduit par un excédant de 16 tués par rapport à l'objectif espéré pour l'année.



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	08/01/18	7h45	Saint-Aubin-du-Cormier	RD 100	1 conducteur scooter < 50 cm ³	15	M	1
2	11/02/18	18h45	Fougères	rue Jeanne D'Arc	1 conducteur VL	63	M	2
3	13/02/18	19h30	Saint-Jacques-de-la-Lande	RD 177, avenue Roger Dodin	1 piéton	47	M	3
4	14/02/18	17h20	Landavran	RD 794	1 conducteur + 1 passager VL	36 17	F M	5
5	22/02/18	12h40	Mézières-sur-Couesnon	RD 794 / RD 23	1 conducteur VL	75	F	6
6	20/03/18	19h50	Mont-Dol	voie communale	1 conducteur VL	70	M	7
7	26/03/18	5h47	Guipry-Messac	RD 49	1 conducteur moto > 125 cm ³	48	M	8
8	06/04/18	20h45	Vergeal	RD 110	1 conducteur VL	84	M	9
9	07/04/18	22h55	Bédée	RD 72	1 conducteur VL	36	F	10
10	15/04/18	22h40	Dinard	quai du Prieuré	1 conducteur scooter < 50 cm ³	34	M	11
11	23/05/18	10h00	Combourg	RD 73	1 conducteur scooter < 50 cm ³	86	M	12
12	24/05/18	3h20	Cesson-Sévigné	RN 136	1 conducteur VL	52	M	13
13	10/06/18	10h30	La Couyère	RD 92	1 conducteur engin 1 passager engin	38 46	M M	15
14	17/06/18	3h00	Saint-Lunaire	RD 796	1 passager VL	42	M	16
15	20/06/18	8h45	La Bouexière	RD 112	1 conducteur moto > 125 cm ³	33	M	17
16	21/06/18	21h00	Bruz	RD 177 / avenue de la Chaise	1 conducteur moto > 125 cm ³	47	M	18
17	08/07/18	12h10	Cintré	voie communale	1 cycliste	6	M	19
18	09/07/18	10h45	Saint-Lunaire	La ville es Ruettes	1 conducteur scooter < 50 cm ³	60	M	20
19	09/07/18	0h01	Redon	RD 164, rue des Douves	1 piéton	44	M	21
20	19/07/18	21h05	Saint-Père	RD 137	1 conducteur scooter > 125 cm ³	71	M	22
21	27/07/18	20h15	L'Hermitage	RD 125	1 conducteur moto > 125 cm ³	38	M	23
22	31/07/18	18h00	Bréal-sous-Montfort	voie communale	1 conducteur VL	24	M	24
23	02/08/18	18h20	Saint-Grégoire	RN 136	1 conducteur VL	78	F	25
24	14/08/18	18h10	Rennes	bd Gros Mahlon	1 cycliste	75	F	26
25	15/08/18	14h45	Val-d'Anast	RD 772	1 passager moto > 125 cm ³	31	F	27
26	03/09/18	13h45	Gaël	RD 773	1 cycliste	80	F	28
27	04/09/18	9h02	Bonnemain	RD 92	1 conducteur VU	59	M	29
28	07/09/18	19h30	Martigné-Ferchaud	RD 94	1 passager VL	83	F	30

N° de l'accident	Date	Heure	Commune	Voie(s)	Catégorie des tués	Age(s)	Sexe(s)	Nombre cumulé de tués
29	15/09/2018	18h00	Dingé	RD 83	1 conducteur VL	70	M	31
30	18/09/2018	19h10	Montauban-de-Bretagne	RN 12	1 conducteur VL	71	M	32
31	04/10/2018	1h50	Liffré	A 84	1 conducteur PL > 7,5t	51	M	33
32	26/10/2018	23h55	Saint-Broladre	RN 176	1 piéton	1	M	34
33	01/11/2018	10h00	Baguer-Pican	RD 155	1 cycliste	79	M	35
34	09/11/2018	6h27	Le Tronchet	RD 9	1 conducteur VL	24	M	36
35	17/11/2018	22h30	La Chapelle-du-Lou-du-Lac	RD 28	1 conducteur VL	50	M	37
36	21/11/2018	20h30	Antrain	RD 175, rue de Fougères	1 cyclomotoriste	28	M	38
37	06/12/2018	19h45	Saint-Aubin-d'Aubigné	RD 175	1 conducteur VL	76	F	39
38	11/12/2018	7h25	Bains-sur-Oust	RD 67	1 conducteur VL 1 passager VL	19 18	M f	41
39	14/12/2018	8h15	Cesson-Sévigné	mail Bourgchevreuil	1 piéton	49	M	42
40	18/12/2018	18h51	Epiniac	RD 4	1 conducteur VL	51	M	43
41	18/12/2018	19h20	Saint-Aubin-des-Landes	RD 106	1 conducteur VL	36	M	44
42	22/12/2018	11h22	Redon	RD 775, quai Robert Surcouf	1 piéton	74	F	45
43	23/12/2018	20h30	Vitré	rue de Balazé	1 piéton	88	F	46
44	23/12/2018	22h25	Redon	RD 67, bd de Bonne Nouvelle	1 cyclomotoriste	16	M	47
45	27/12/2018	22h00	Bréal-sous-Vitré	RD 111	1 piéton	58	M	48

Causes des accidents mortels

2018 versus 2017

Type de conflits
Nombre de personnes tuées selon le mode de déplacement

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VL	VU	PL*	TOTAL
Sans tiers			4	3	12	1	3	23
Collision avec...								
Piéton								
Vélo								
Cyclo								
Moto								
VL	4	2	1	3	6			16
VU	2	1						3
PL	1	1			3			5
Autre					1			1
TOTAL	7	4	5	6	22	1	3	48

*Dont engin spécial de lutte contre les incendies

Causes présumées* des accidents mortels



Les véhicules légers de type voitures de tourisme sont impliqués dans les deux tiers des accidents mortels et 46% des tués sont usagers de ce type de véhicule.

En 2018, on compte 1 accident mortel impliquant un véhicule seul de plus qu'en 2017 mais ce type de configuration a fait 3 tués de plus. **Les accidents mortels seuls représentent 46% des accidents mortels** en 2018 contre 39% en 2017. Ces accidents mortels sans autre usager impliqué concernent 4 tués cyclomotoristes sur 5, presque la moitié des tués en VL et VU, la moitié des motards tués et la totalité des usagers de poids-lourd tués.

En 2018, 15 accidents mortels sont dus à l'absorption d'**alcool** soit 1 de plus qu'en 2017.

La vitesse est la deuxième cause d'accident mortel en 2018, en augmentation de 4 points par rapport à 2017.

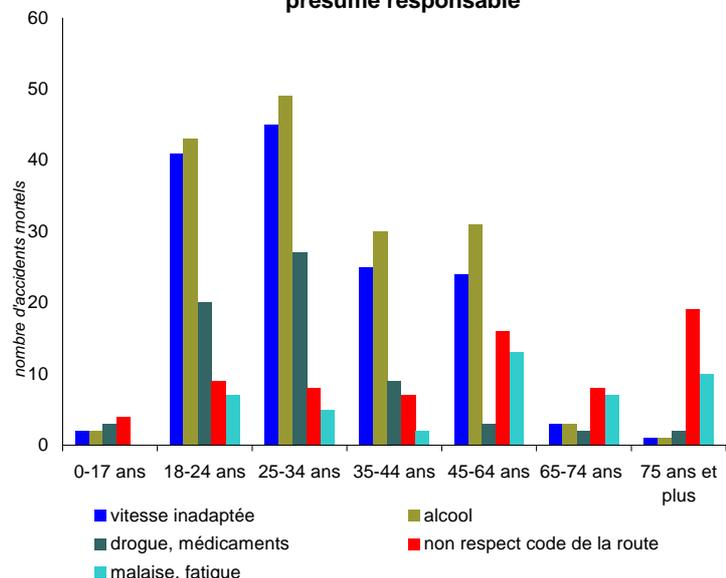
Le non respect des règles de priorité a provoqué 2 accidents mortels de moins qu'en 2017.

Sur 10 ans

Sur 10 ans, l'alcool reste une des principales causes de la mortalité routière en Ille-et-Vilaine. Il est responsable de plus d'un tiers des tués (34%) et de 18% des personnes gravement blessés. Plus de la moitié des accidents mortels dus à l'alcool (58%) sont imputables à la classe d'âge 18 à 34 ans.

La vitesse excessive ou inadaptée est la deuxième cause de mortalité. Qu'elle soit la cause principale ou une cause aggravante, la vitesse est responsable de 28% des accidents mortels et concerne principalement les jeunes de 18 à 34 ans. Un tiers des accidents dans lesquels un sénior de 65 ans et plus est responsable sont liés au non respect du code de la route, notamment à **un refus de priorité**.

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



Victimes par âge



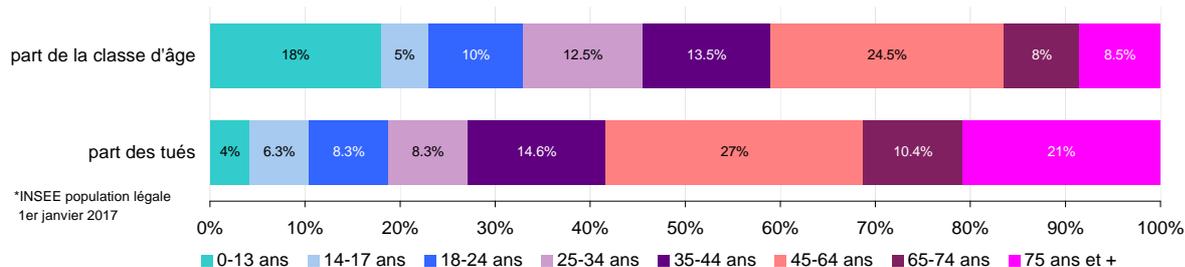
2018 versus 2017

	Total des victimes	Dont tués à 30 jours	Part du total des tués	Tués / 100 000 hab.
0 - 13 ans	70	2	4%	1
14 - 17 ans	56	3	6%	5,8
18 - 24 ans	218	4	8%	3,8
25 - 34 ans	200	4	8%	3
35 - 44 ans	148	7	15%	5
45 - 54 ans	130	9	19%	6,6
55 - 64 ans	96	4	8%	3,3
65 - 74 ans	63	5	10%	6,6
75 ans et +	65	10	21%	11,3
Total	1046	48	100%	

En 2018, la mortalité touche plus particulièrement la classe d'âge des 45 à 54 ans et la classe d'âge des moins de 18 ans qui enregistrent chacune 3 tués de plus qu'en 2017. **Les plus touchés restent les seniors** qui comptent 1 tué de plus qu'en 2017. A l'inverse, la classe d'âge des 25-34 ans, particulièrement touchée en 2017, compte 7 tués de moins en 2018.

La mortalité des 18-24 ans est en baisse depuis deux années consécutives. **Le nombre de tués de 18 à 24 ans est le plus bas enregistré depuis 10 ans.**

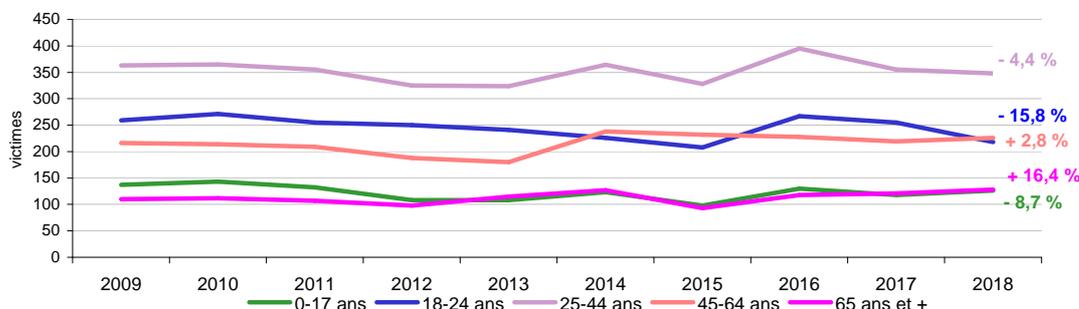
Part de la mortalité par classe d'âge rapportée à la population* en 2018



Par rapport à la composition de sa population, en 2018 l'Ille-et-Vilaine présente une **surmortalité chez les seniors**, notamment les seniors les plus âgés : **les 75 ans et plus représentent 21% des tués pour seulement 8% de la population breillienne**, soit 11 tués pour 100 000 habitants contre 4,5 tués pour 100 000 habitants en moyenne toutes classes d'âge confondues.

Evolution sur 10 ans

Evolution du nombre de victimes par classes d'âge



Entre 2009 et 2018, le nombre de victimes évolue de façon disparate selon les classes d'âge : **les moins de 25 ans présentent la baisse la plus favorable** puisque le nombre de victimes de 0 à 17 ans a diminué de 9% et le nombre de victimes de 18 à 24 ans de 16% (-1,5% par an). Le nombre de victimes de 25 à 44 ans diminue de façon moins franche : - 4,4 %. En revanche, le nombre de victimes de 45 ans et plus augmente : + 3% jusqu'à 64 ans (+ 1% par an) et + 16% pour les seniors de 65 ans et plus (+ 1,5% par an). Avec le vieillissement démographique, le nombre de conducteurs très âgés augmente. Parallèlement, **le nombre de victimes chez les seniors les plus âgés (75 ans et plus) augmente de 32%**.

Les jeunes de moins de 18 ans

2018 versus 2017

		Accidents*		Tués		Blessés	
		2018	Evolution	2018	Evolution	2018	Evolution
0 - 17 ans		128	- 10	5	+ 3	121	+ 1
Dont	0 - 13 ans	78	+ 5	2	+ 2	68	+ 6
	14 - 17 ans	61	- 11	3	+ 1	53	- 5

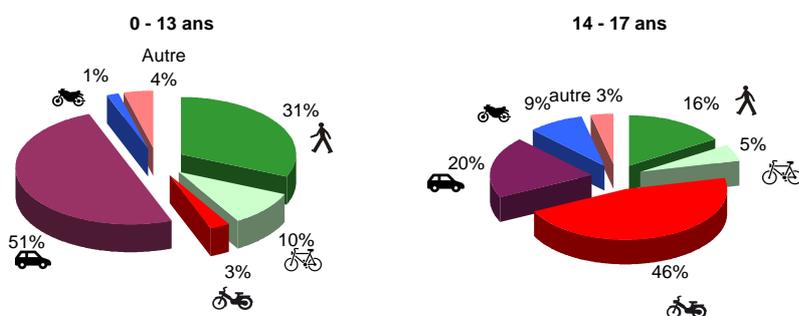
En 2018, le nombre d'accidents impliquant un jeune de moins de 18 ans diminue de 7% par rapport à 2017. Pour autant, **le nombre de jeunes victimes et notamment de tués augmente (+ 3 tués).**

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

Les moins de 14 ans paient un lourd tribut puisque deux d'entre eux sont décédés en 2018 (un cycliste et un piéton) tandis qu'aucun tué de moins de 14 ans n'était à déplorer en 2017. On recense également un tué de plus en 2018 dans la classe d'âge des 14 à 17 ans.

Les jeunes de moins de 18 ans sont impliqués dans **15% des accidents corporels** (contre 16% en 2017) et comptent **10% des tués** (contre 4% en 2017) pour quasiment un quart de la population bretonne et 16% des déplacements ⁽¹⁾.

Répartition des victimes de 0 à 17 ans selon le mode de déplacement

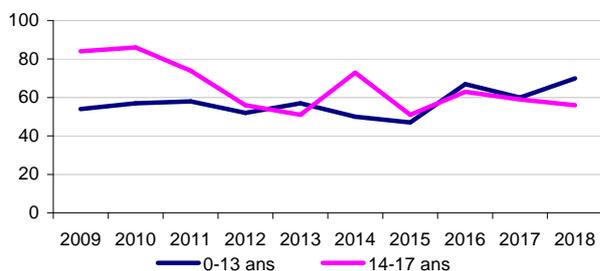


Plus de la moitié des victimes de 0 à 13 ans sont passagers de véhicule léger alors qu' **une grande majorité de victimes de 14 à 17 ans sont usagers de deux-roues motorisés** (conducteurs ou passagers), notamment de cyclomoteur ou de scooter de moins de 50 cm³.

En 2018, la mortalité des 0 à 17 ans est en hausse

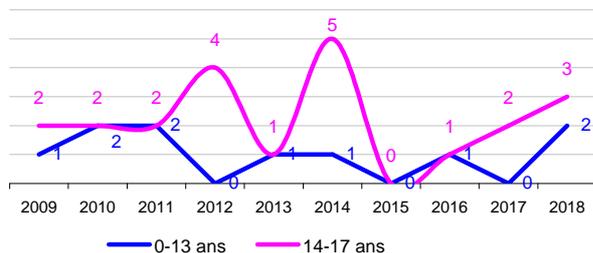
Evolution sur 10 ans

Des victimes



Sur 10 ans, tandis que le nombre de victimes de 14 à 17 ans diminue (- 27%), **le nombre de victimes de 0 à 13 ans est en augmentation (+ 30%)**. Cette augmentation concerne essentiellement les garçons, notamment en tant que piéton (+ 3% par an).

Des tués



En 10 ans, 32 jeunes de moins de 18 ans sont décédés sur les routes bretonnes. La mortalité concerne surtout la tranche d'âge **14-17 ans** (22 tués contre 10 tués de 0 à 13 ans), **les garçons** (23 tués contre 9 filles tuées), **usagers de deux-roues motorisés** (14 tués).

⁽¹⁾ Enquête Ménages et Déplacements en Ile-et-Vilaine 2018

Les jeunes de 18 ans à 24 ans

2018 versus 2017

Accidents*		Tués		Blessés	
2018	Evolution	2018	Evolution	2018	Evolution
299	- 14	4	- 3	214	- 34

Le diagnostic réalisé en 2017 pour l'élaboration du Document Général d'Orientation (DGO) soulignait l'implication de la classe d'âge des 18-24 ans dans les accidents (présents dans 37% des accidents de la circulation pour seulement 10 % de la population bretonne). En 2018, **le nombre d'accidents impliquant un jeune est en baisse (- 4,5% par rapport à 2017) mais leur part dans le total des accidents est stable (37%)**.

Ces accidents sont moins graves : on recense **37 victimes dont 3 tués de moins** en 2018.

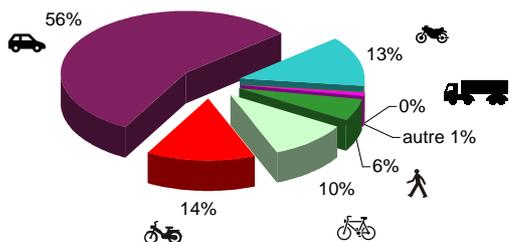
Les 18-24 ans représentent 8% des tués contre 13% en 2017.

Par rapport à 2017, la part des jeunes adultes victimes en tant qu'usager de véhicule léger est en baisse (- 5 points). Par contre, ils sont davantage victimes dans les accidents de vélo (+ 5 points) et surtout de deux-roues motorisés (+ 6 points), notamment de moto (+ 6 points). Pour autant, les 4 jeunes adultes tués en 2018 étaient usagers de voiture de tourisme.

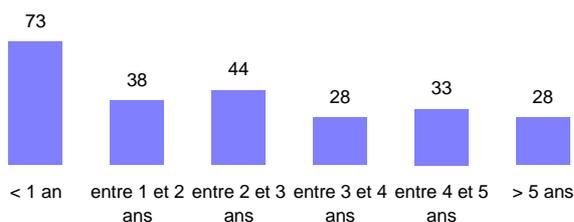
L'accidentologie des jeunes est liée à l'expérience de conduite et à l'ancienneté du permis de conduire. En 2018, un quart des jeunes de 18 à 24 ans conducteurs impliqués dans un accident corporel détient le permis depuis moins d'un an.

Le risque d'être impliqué dans un accident corporel est inversement proportionnel à l'ancienneté du permis de conduire.

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

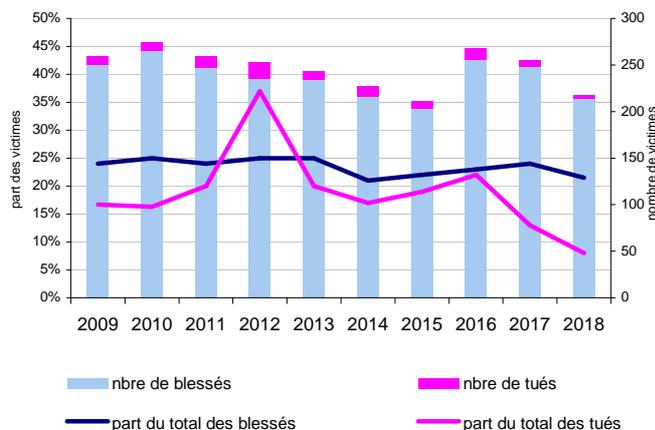


Nombre de conducteurs de 18 à 24 ans impliqués en fonction de l'ancienneté du permis de conduire



Evolution sur 10 ans

Part des victimes de 18 à 24 ans



Le nombre de victimes de 18 à 24 ans, en baisse constante entre 2011 et 2015, subit une hausse en 2016 et 2017. **C'est la classe d'âge qui enregistre la plus forte baisse en 2018 (- 14,5% de victimes de moins qu'en 2017)**.

Le nombre de jeunes adultes tués, relativement stable depuis 2009 malgré un pic en 2012, enregistre **une baisse notable ces deux dernières années**.

Sur 10 ans, les 18 à 24 ans représentent en moyenne 23% des victimes et 18% des tués.

En 2018, le nombre de tués de 18 à 24 ans est le plus bas enregistré ces 10 dernières années



Les séniors de 65 ans et plus

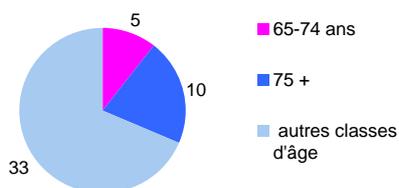
2018 versus 2017

		Accidents*		Tués		Blessés	
		2018	Evolution	2018	Evolution	2018	Evolution
65 ans et plus		165	+ 7	15	+ 1	113	+ 5
Dont	65 - 74 ans	89	+ 8	5	+ 1	58	+ 11
	75 ans et +	82	- 13	10	=	55	- 6

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

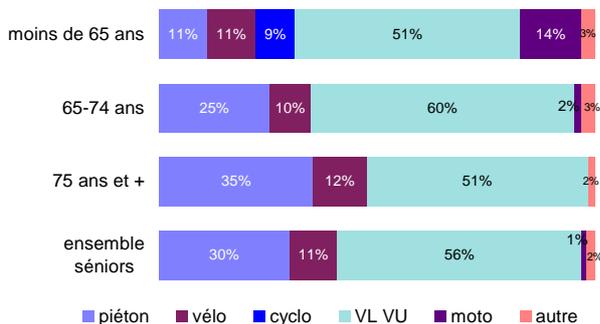
En 2018, 20% des accidents corporels impliquent un usager de 65 ans ou plus. Les séniors représentent 31% des tués contre 26% en 2017. C'est la **classe d'âge qui compte le plus grand nombre de tués en 2018**.

Part des séniors tués en 2018



A l'inverse de 2017, les séniors les plus jeunes sont les plus présents dans les accidents et légèrement plus nombreux dans les victimes que leurs aînés. Par contre, la mortalité des séniors est toujours très élevée chez les 75 ans et plus : **le taux de mortalité dans cette classe d'âge est deux fois et demi plus élevé que dans les autres classes d'âge** (12 tués pour 100 accidents corporels pour les plus de 75 ans contre 4,5 tués pour 100 accidents corporels dans les autres classes d'âge).

Répartition des victimes séniors selon le mode de déplacement



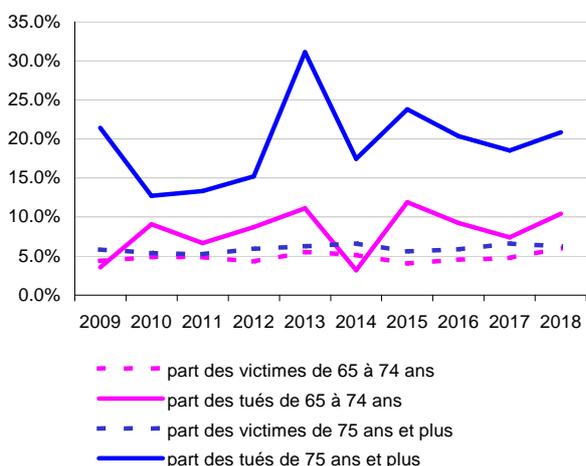
La part des victimes usagers de véhicules légers et utilitaires est plus importante dans la classe d'âge des 65 à 74 ans que dans les autres classes d'âge (+ 10 points).

La part des victimes piétons est **3 fois plus élevée chez les séniors que dans les autres classes d'âge** : d'une part, presque la moitié des déplacements des bretiliens de 70 ans et plus s'effectue à pied⁽¹⁾ et d'autre part leur fragilité physiologique les expose plus fréquemment à des blessures graves ou mortelles, surtout en tant que piétons.

Pourtant, la mortalité des séniors évolue : en 2018, **la part des piétons tués diminue** pour se reporter sur la catégorie des vélos et des VL (respectivement + 13 points et + 10 points).

Evolution sur 10 ans

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



Entre 2009 et 2018, le nombre de victimes séniors augmente de 14% (+ 31% pour les 65-74 ans et + 1,5% pour les 75 ans et plus), tandis que le nombre de victimes diminue dans les autres classes d'âge (- 6,5%).

La mortalité des séniors augmente de 2% par an avec d'importantes fluctuations, notamment pour les 75 ans et plus, dont le nombre de tués a atteint jusqu'à 31% du total des tués en 2013.

La mortalité des femmes séniors diminue de 22 points, elles représentent 42% des tués séniors en 2018 contre 64% en 2009.

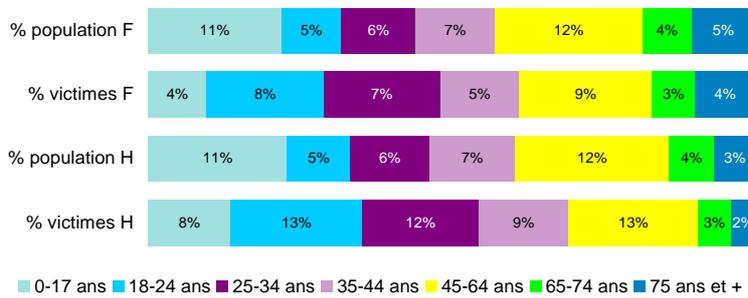


⁽¹⁾ Enquête Ménages et Déplacements en Ile-et-Vilaine 2018

Victimes par sexe

2018 versus 2017

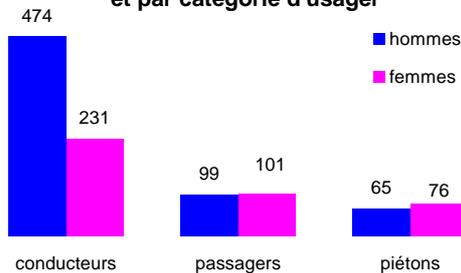
Répartition des victimes par sexe et par classe d'âge



En 2018, la baisse du nombre de victimes profite surtout aux femmes qui enregistrent 5,5% de victimes de moins qu'en 2017 tandis que le nombre de victimes masculines est stable avec seulement 4 victimes de moins qu'en 2017.

Par rapport à la composition de la population bretonne, **les victimes hommes sont sur représentées surtout dans les classes d'âge 18-24 ans et 25-34 ans.**

Répartition des victimes par sexe et par catégorie d'usager

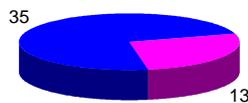


Chez les femmes, la baisse du nombre de victimes concerne les passagères (- 18%) et, dans une moindre mesure les conductrices (- 3,5%). Le nombre de victimes piétonnes est équivalent à celui de 2017. Le nombre de victimes masculines diminue chez les conducteurs (- 5%) mais augmente chez les passagers (+ 9%) et les piétons (+ 18,5%).

En 2018, on déplore 35 décès chez les hommes, dont 80% en tant que conducteurs et 13 décès chez les femmes dont un peu moins de la moitié en tant que conductrices.

La mortalité des femmes est plus élevée en 2018 (27% des tués) qu'en 2017 (15% des tués).

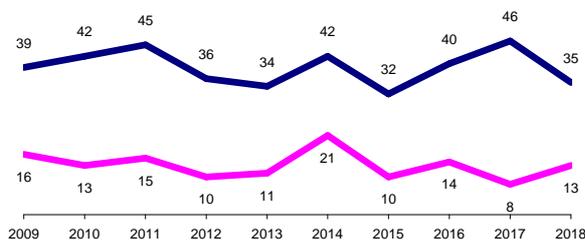
Répartition des tués par sexe



Sur 10 ans, **le nombre de victimes masculines est 1,5 fois plus élevé et le taux de mortalité masculine est 2 fois supérieur à celui des femmes.**

Evolution depuis 10 ans

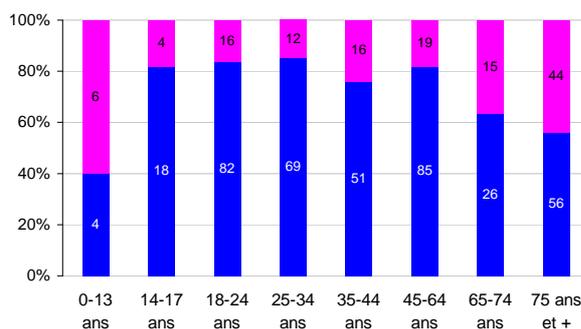
Répartition des tués par sexe depuis 10 ans



La proportion d'hommes tués est, en général, plus élevée dans toutes les classes d'âge, excepté chez les moins de 15 ans et chez les séniors.

A l'inverse, la proportion de femmes tuées est plus importante chez les moins de 15 ans et les séniors, notamment les séniors les plus âgés : **un tiers des femmes tuées ont 75 ans ou plus.**

Part des tués par sexe et par classe d'âge sur 10 ans



En 2018, on déplore 5 femmes tuées de plus qu'en 2017

Sur 10 ans, la part des hommes tués est 3 fois plus élevée que la part des femmes tuées



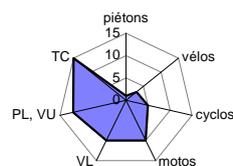
Victimes par mode de déplacement

2018 versus 2017

	Accidents		Tués		Blessés	
	2018	Evolution	2018	Evolution	2018	Evolution
	138	+12	7	+2	134	+11
	118	-12	4	=	114	-9
	673	-12	22	-8	479	-46
	67	-11	1	-1	40	+10
	77	-12	5	+1	76	-13
	120	+5	6	-3	126	+18
	35	-4	1	+1	6	-2
	16	-1	0	=	13	+5
Autre*	22	+2	2	=	8	+4

* voiturette, train, tramway, engin spécial, tracteur agricole, quad, EDP⁽¹⁾

Distances journalières moyennes par mode en Ile-et-Vilaine



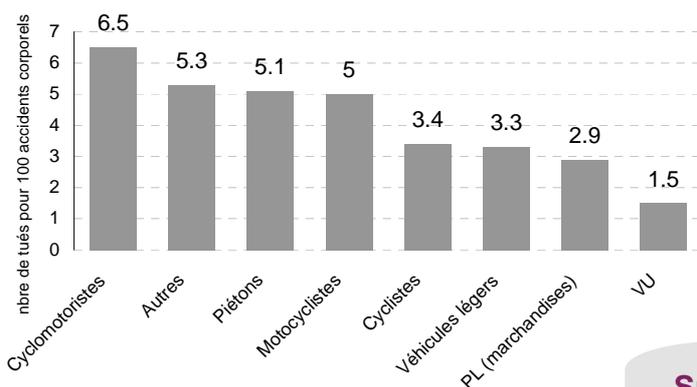
Sources EMD 2018

En 2018, le nombre d'accidents et de victimes baisse pour toutes les catégories excepté pour les piétons et les motos dont le nombre de victimes (blessées et tuées) augmente respectivement de 8,5% et 4,5%.

Le nombre de blessés augmente dans la catégorie "autre" (qui englobe notamment au moins 1 engin de déplacement personnel et 7 vélos électriques ⁽¹⁾) et dans les transports en commun.

Le nombre de victimes diminue sensiblement chez les utilisateurs de voitures de tourisme (- 9% de blessés et - 26,5% de tués).

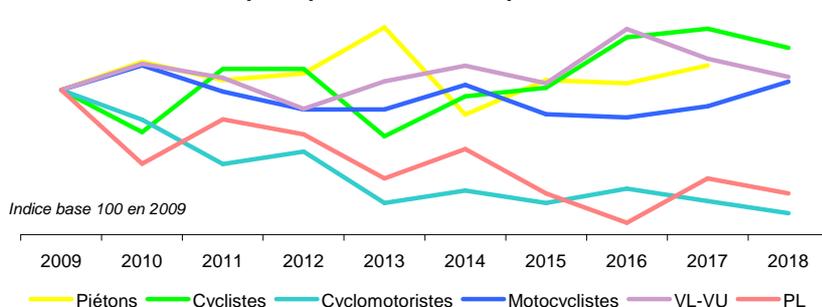
Exposition au risque selon le mode de déplacement



Les cyclomotoristes présentent le risque d'être tué dans un accident corporel (nombre de tués pour 100 accidents corporels) le plus élevé et les usagers de véhicules utilitaires le risque d'être tué le moins élevé alors que le nombre de kilomètres parcourus par ce type de véhicule est en augmentation (+ 30% entre 2000 et 2017)⁽²⁾.

Evolution depuis 10 ans

Evolution du nombre de victimes selon les principaux modes de déplacement



Sur 10 ans, le nombre de victimes augmente pour toutes les catégories, excepté pour les PL et les cyclos



Sur 10 ans, le nombre de victimes augmente de 20,5% pour les cyclistes, de 12% pour les piétons, de 6,3% pour les usagers de VL et de VU et de 4% pour les motards. Par contre, le nombre de victimes en poids-lourd baisse de moitié et diminue de 60% pour les cyclomotoristes.

⁽¹⁾ Les Engins de Déplacement Personnel et le type de motorisation du véhicule font partie d'une rubrique du BAAC modifiée courant 2018. Les données correspondant à ces rubriques sont donc incomplètes.

⁽²⁾ Les comptes des transports, donnée nationale 2017.

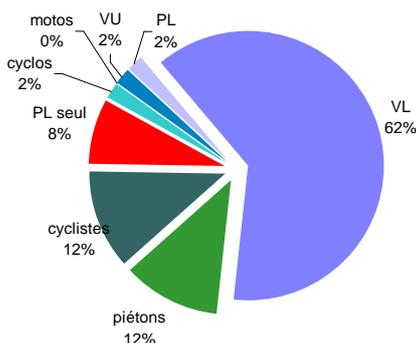
Zoom sur les poids lourds*

* Tous les véhicules de transport de personnes et de marchandises dont le PTAC est supérieur ou égal à 3,5 tonnes. Les tracteurs agricoles sont comptabilisés avec les véhicules de transport de marchandises.

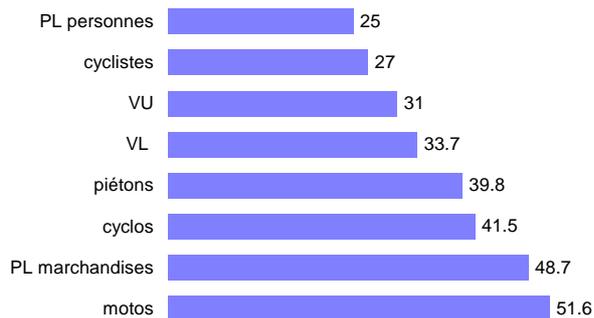
2018 versus 2017

	Accidents	Tués	dont tués dans le PL	Blessés	dont blessés dans le PL
	55 ↘	6 ↘	1 =	70 ↘	19 ↗
dont transport de marchandises	39 (- 9)	4 (- 5)	1 (=)	47 (- 10)	6 (- 3)
dont transport de personnes	16 (- 1)	2 (+ 2)	0 (=)	23 (=)	13 (+ 5)

Catégories d'usagers en conflit avec le poids-lourd

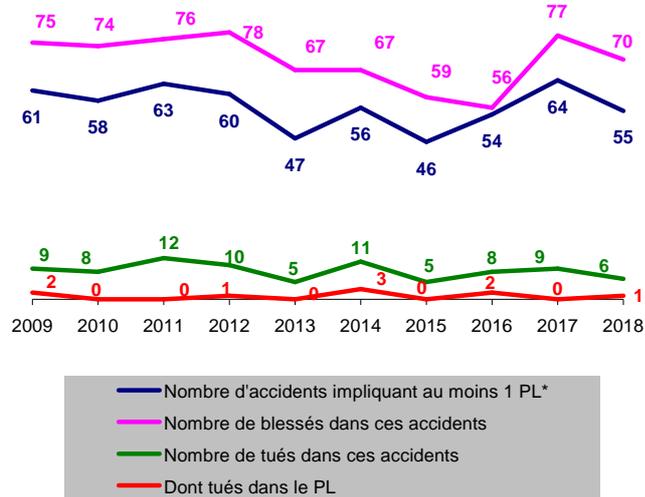


Taux d'accidents graves selon le mode de déplacement



Evolution depuis 10 ans

Evolution du nombre d'accidents impliquant au moins un poids lourd de 2009 à 2018



En 2018, le nombre d'accidents impliquant un poids-lourd diminue de 14% par rapport à 2017 et l'on compte 39% de victimes dont 5 tués de moins. Pourtant, bien que majoritairement impliqués dans les accidents (70% des PL impliqués), ce sont les véhicules de transport de marchandises qui profitent de cette baisse. Deux personnes (un piéton et un cycliste) sont décédées des suites d'un choc contre un bus de ligne régulière et le nombre de blessés dans les transports en commun est en augmentation.

Le nombre d'accidents de poids lourd contre voiture de tourisme augmente de 26%. Par contre, les accidents contre deux-roues motorisés sont 5 fois moins nombreux et l'on dénombre 1 accident impliquant un poids lourd seul de moins qu'en 2017.

Les accidents impliquant un PL affecté au transport de marchandises sont parmi les plus graves, après les accidents impliquant une moto.

Les accidents impliquant un véhicule lourd de transport de marchandises sont parmi les plus graves



En 10 ans, sur la France entière, le parc de véhicules de transport de marchandises présente une évolution quasi nulle (+ 0,16%) et le nombre de kilomètres parcourus annuellement par ce type de véhicules diminue de 16%⁽¹⁾.

Le nombre d'accidents impliquant un poids lourd diminue de 10% sur 10 ans tandis que le nombre d'accidents toutes catégories de véhicules confondus diminue de 3%.

Sur 10 ans, les accidents de poids lourds représentent **7% du total des accidents corporels et 16% de la mortalité** (en moyenne 8 tués par an).

(1) Enquête sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises (TRM) - 2018.

Les réseaux



Les routes départementales sont, de loin, les plus meurtrières

2018 versus 2017

Il s'est produit 3 accidents de plus qu'en 2017 sur l'autoroute, dont un accident mortel (1 tué). Les accidents sur autoroute représentent moins de 1% des accidents et 2% de la mortalité.

Le nombre d'accidents sur le réseau de routes nationales diminue de 23% par rapport à 2017. Ils représentent 13% des accidents contre 17% en 2017. Le taux de tués y est de 3,6 pour 100 accidents corporels (contre 5,9 tous réseaux confondus).

Le nombre d'accidents sur le réseau départemental diminue de 2% par rapport à 2017. Ils représentent 30% des accidents corporels, soit la même proportion qu'en 2017. Le taux de tués sur les routes départementales diminue également : 13,7 tués pour 100 accidents corporels en 2018 contre 15,8 en 2017. **Les routes départementales sont de loin les plus meurtrières.**

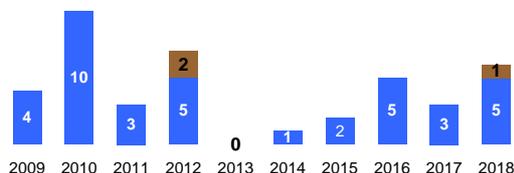
Le nombre d'accidents diminue plus franchement sur les routes départementales intra-Métropole (- 11%) et l'on y enregistre 5 tués de moins qu'en 2017.

Le nombre d'accidents augmente de 2% sur les voies communales et les autres voies et le nombre de tués y est identique à celui de 2017. **Les accidents sur voie communale représentent plus de la moitié des accidents.**

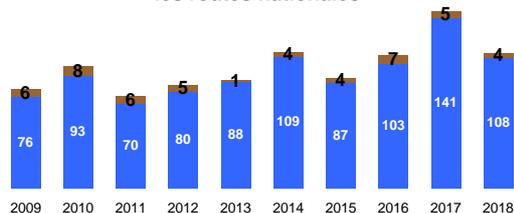
Les accidents* depuis 10 ans sur...

■ Nombre d'accidents
■ Nombre d'accidents mortels

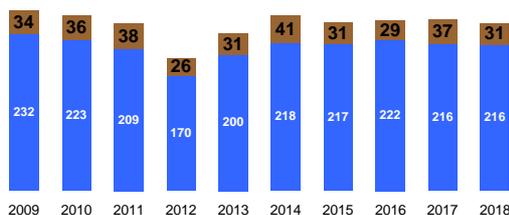
l'autoroute



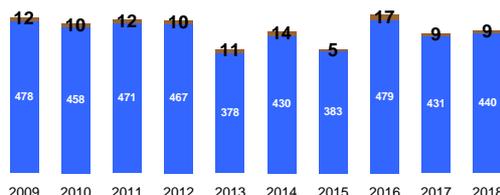
les routes nationales



les routes départementales (Rennes Métropole inclus)



les voies communales et autres voies



Répartition des accidents* en 2018

	Nombre d'accidents*	Nombre de tués	Taux de mortalité pour 100 accidents corporels
Autoroutes	6	1	16,6
Routes nationales	112	4	3,5
Routes départementales	247	34	13,8
dont Rennes Métropole	73	3	4,1
Voies communales et autres	449	9	2

Répartition des accidents* sur 10 ans

	Nombre d'accidents*	Nombre de tués	Taux de mortalité pour 100 accidents corporels
Autoroutes	41	3	7,3
Routes nationales	1 005	51	5,1
Routes départementales	2 457	358	14,6
Voies communales et autres	4 524	111	2,5

* Un accident peut être comptabilisé sur plusieurs routes, notamment lorsqu'il se produit en intersection. Ne sont comptés ici que les routes d'affectation de l'accident où s'est produit le choc.

Les accidents corporels sur autoroute restent marginaux, sur 10 ans ils représentent moins de 1% du total des accidents et de la mortalité, bien que le trafic y ait augmenté de 16% (source Conseil départemental).

Les accidents sur route nationale augmentent de 42% en 10 ans avec une agmentation du trafic de 10%. La mortalité y est relativement constante.

Les accidents sur route départementale ont diminué de 7% en 10 ans avec pourtant une augmentation du trafic de 12%. La part des tués sur RD augmente de 5 points.

Les accidents sur les voies communales et autres voies diminuent de 8% en 10 ans avec une part de la mortalité stable de l'ordre de 18% en moyenne.

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 voies ou section de voie située hors agglomération relève du milieu rural (ou rase campagne).

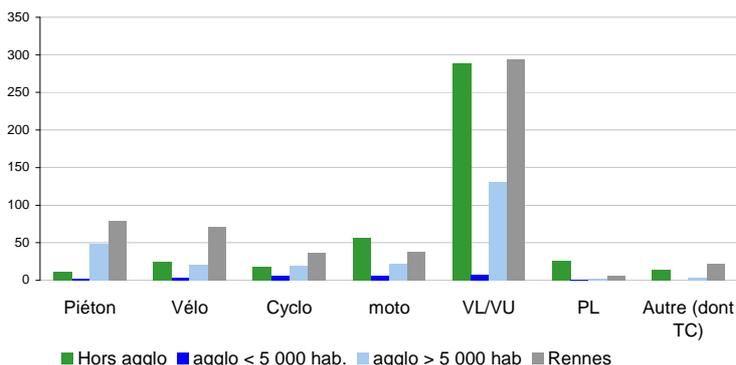
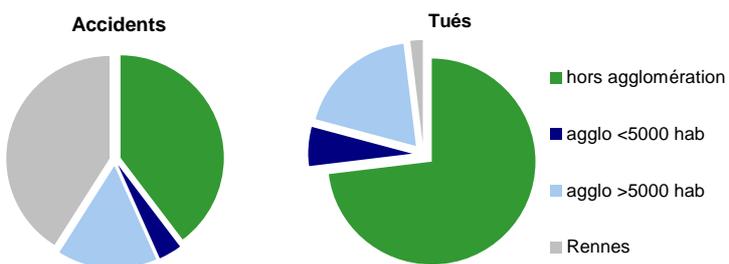
2018 versus 2017

	Accidents	Dont mortels	Tués	% d'accidents mortels
Milieu rural	324	32	35	10%
Milieu urbain	490	13	13	3%

La baisse du nombre d'accidents et de tués en 2018 concerne essentiellement le milieu rural hors agglomération (- 10% d'accidents). Les 6 vies épargnées en 2018 l'ont été sur les routes de campagne.

60% des accidents corporels se produisent en milieu urbain mais 71% des accidents mortels ont lieu en rase campagne, la vitesse étant, en effet, un facteur déterminant de gravité dans les accidents.

Accidentalité selon le type d'agglomération



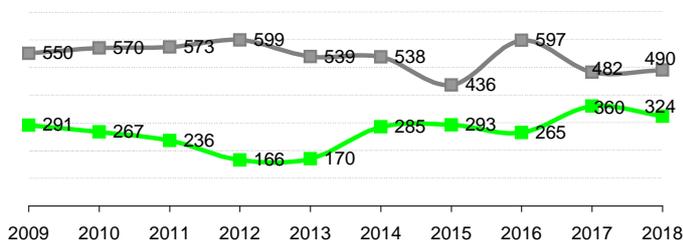
En 2018, la proportion d'accidents selon le milieu est quasiment identique à celle de 2017 avec toutefois **un léger report des accidents en rase campagne (- 10%) vers les territoires urbains dont la ville de Rennes (+ 5%)**.

La mortalité diminue à Rennes (- 2 tués) ainsi que dans les agglomérations de petites tailles (- 3 tués) et en dehors des agglomération (- 6 tués) mais augmente de façon significative dans les agglomérations de taille moyenne (+ 5 tués), notamment à Redon (+ 3 tués).

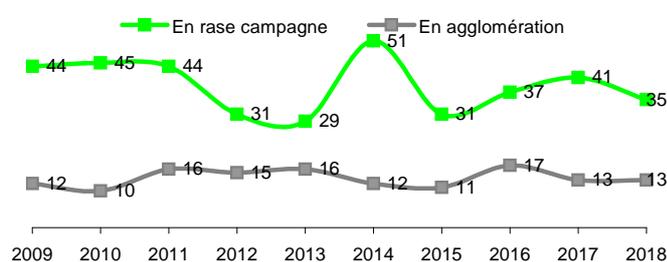
Les accidents impliquant un piéton ou un vélo augmentent en milieu urbain, les accidents de cyclo diminuent à Rennes, les accidents de VL et VU diminuent fortement hors agglomération (- 15%) mais augmentent à Rennes (+ 4%).

Evolution depuis 10 ans

Accidents corporels selon le milieu



Tués selon le milieu



6 tués de moins sur les routes de campagne en 2018



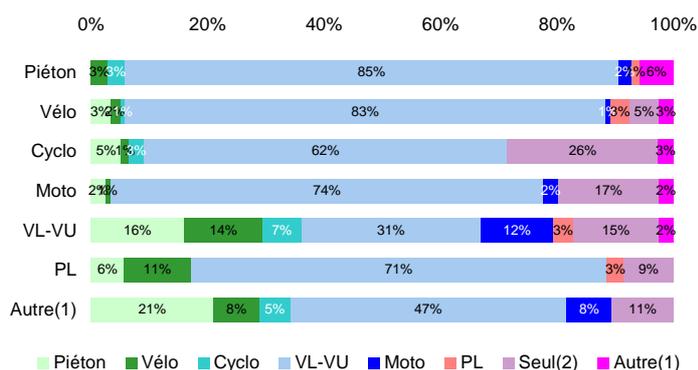
Sur 10 ans, l'accidentalité en milieu urbain diminue de 11%. Par contre, malgré une légère baisse en 2018, l'accidentalité en milieu rural suit la tendance générale : une baisse significative jusqu'en 2012 (- 43%) suivie d'une hausse conséquente, le nombre d'accidents ayant presque doublé.

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

La mortalité en milieu urbain reste stable avec une moyenne de 13 tués par an. En milieu rural, la mortalité subit plus de fluctuations mais diminue malgré tout de 20% (1,8% par an).

Type de collision

Principaux conflits dans les accidents



Lire : 85% des accidents impliquant un piéton impliquent également un VL ou un VU.

La majorité des conflits impliquent un véhicule léger contre un autre véhicule léger (28% du total des accidents dont 13% des accidents mortels).

Les accidents impliquant un véhicule léger ou utilitaire contre un deux-roues motorisé arrivent en deuxième position (17% du total des accidents et 9% des accidents mortels).

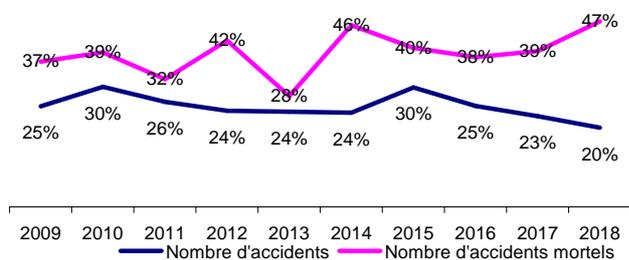
Les accidents impliquant un véhicule léger ou utilitaire contre un piéton arrivent en troisième position (14,5% du total des accidents et 13% des accidents mortels).

Les accidents seuls, sans piéton représentent 20% du total des accidents et touchent plus particulièrement les cyclomotoristes (plus du quart des accidents de cyclos).

Le type d'accident mortel le plus fréquent implique un véhicule seul sans piéton.

Cette configuration représente presque la moitié des accidents mortels en 2018, soit la proportion d'accidents mortels la plus élevée sur 10 ans.

Evolution de la part des accidents impliquant un véhicule seul⁽²⁾



En 2018, 30% des accidents impliquent au moins un VL dans une collision par le côté.

Nombre d'accidents par type de véhicule et de collision

	vélo	2RM	VL-VU	PL	Autre
frontale ⁽³⁾	7	19	59	2	4
par l'arrière	14	33	137	11	7
par le côté	73	89	244	11	14
en chaîne ⁽⁴⁾	1	3	47	4	0
collisions multiples ⁽⁵⁾	2	0	15	0	0
autre collision	17	31	200	7	11
sans collision	4	22	38	0	2
Ensemble ⁽⁶⁾	118	197	740	35	38

Plus de la moitié des accidents et les deux tiers des accidents mortels se produisent hors intersection.

(1) transports en commun, tracteur agricoles, engins spéciaux, voitures, quads, EDP...

(2) sans tiers ou sans tiers identifié et sans piéton

(3) collision de face

(4) implique au moins 3 véhicules circulant dans le même sens

(5) carambolages impliquant au moins 3 véhicules

(6) un accident peut impliquer à la fois un VL et un VU

Type de collision en /hors intersection dans les accidents

	en intersection	hors intersection	non renseigné	Ensemble
frontale ⁽³⁾	18	39	0	57
par l'arrière	39	97	1	137
par le côté	202	49	0	251
en chaîne ⁽⁴⁾	8	33	0	41
collisions multiples ⁽⁵⁾	1	11	0	12
autre collision	78	174	0	252
sans collision	21	43	0	64
Ensemble	367	446	1	814

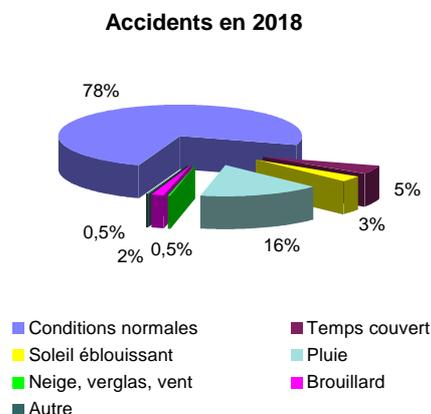
Les accidents impliquant un véhicule seul⁽²⁾ totalisent 20% des accidents et presque la moitié des accidents mortels



Circonstances

Avertissement : un accident est souvent dû à une association de circonstances particulières plus ou moins déterminantes dont la météo, l'état de la route, la visibilité et l'infrastructure font partie.

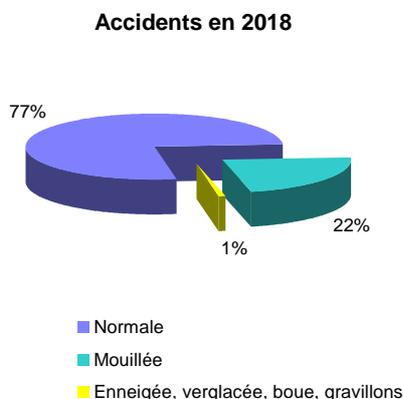
Météo



78% des accidents et 75% des accidents mortels se produisent dans des conditions atmosphériques normales.

Par contre, **deux accidents mortels sont directement liés à la météo** (soleil éblouissant et averse de grêle).

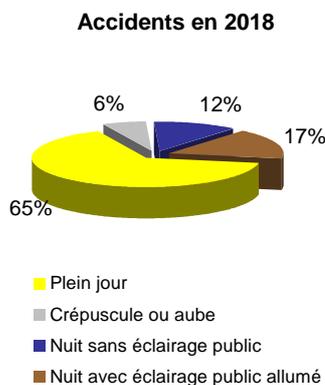
Etat de la route



77% des accidents corporels et 68% des accidents mortels ont eu lieu alors que les conditions d'adhérence sont normales.

Le manque d'adhérence est un facteur de risque mais qui n'est pas plus présent dans les accidents impliquant un deux-roues : 17% des accidents de deux-roues (26% des accidents mortels) se produisent sur sol glissant contre 27% des accidents (36% des accidents mortels) pour les autres catégories de véhicules.

Luminosité



En 2018, **quasiment les deux tiers des accidents se produisent de jour**. La part des accidents de nuit⁽¹⁾ augmente de deux points, ils représentent 29% des accidents en 2018 contre 27% en 2017.

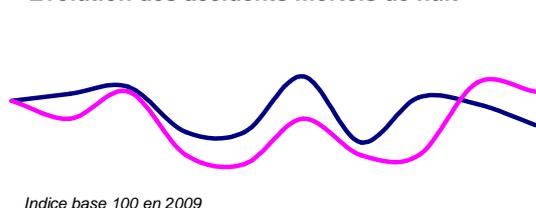
La part des accidents de nuit⁽¹⁾ est globalement stable sur 10 ans, ils représentent en moyenne un quart des accidents.

Par contre, **les accidents mortels de nuit⁽¹⁾ sont en augmentation ces deux dernières années**.

Le taux de mortalité est plus élevé la nuit : 8,4 tués pour 100 accidents corporels de nuit contre 5,8 tués pour 100 accidents corporels de jour.

⁽¹⁾ La nuit fait référence ici à la luminosité et non à l'horaire.

Evolution des accidents mortels de nuit ⁽¹⁾



2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018

— total des accidents mortels — accidents mortels de nuit

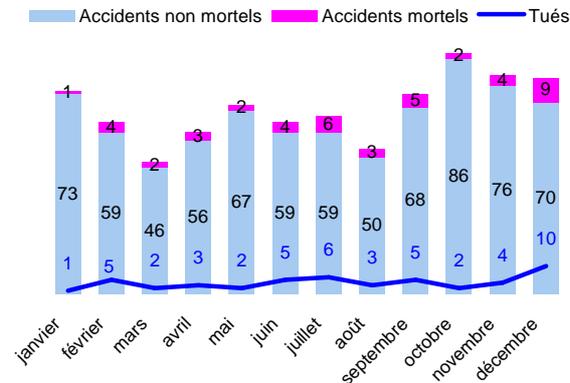
La mortalité de nuit ⁽¹⁾ est en augmentation depuis deux ans



Circonstances (suite)



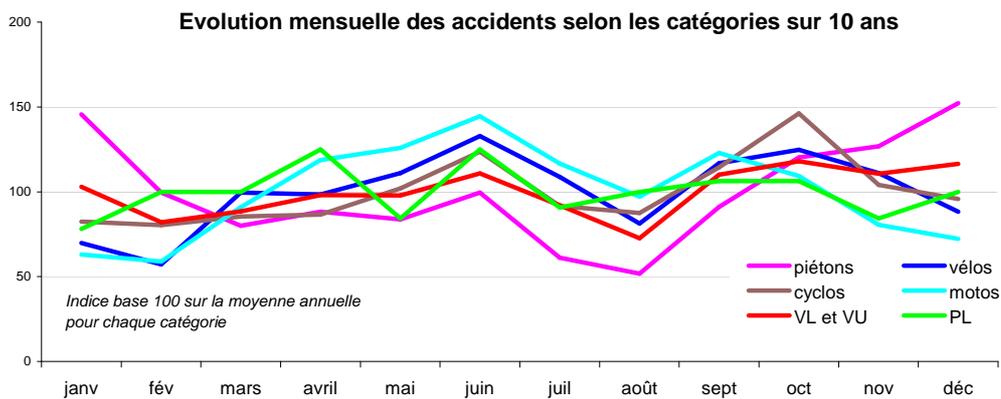
Saisonnalité



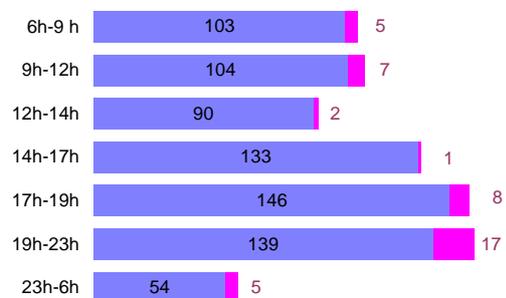
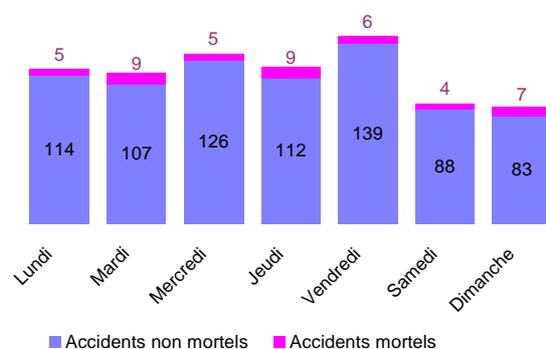
En 2018, les accidents sont plus fréquents au mois d'octobre et les moins nombreux au mois de mars. La mortalité est au plus haut au mois de décembre (21% des tués) et au plus bas au mois de janvier.

4 piétons sur 7 sont décédés au mois de décembre. 5 motards sur 6 sont décédés en été mais 3 cyclomotoristes sur 5 sont décédés en hiver.

Sur 10 ans, on constate une hausse récurrente de l'accidentalité pour tous les modes de déplacement au mois de juin. Cette tendance est particulièrement marquée pour les motos, dont l'utilisation, en Ile-et-Vilaine, reste principalement un loisir davantage pratiqué lorsque les conditions météo sont favorables. L'accidentalité des cyclomoteurs et des vélos, modes de déplacement essentiellement utilitaires (47% des accidents de cyclos et 61% des accidents de vélos se produisent à Rennes), présente moins de variations saisonnières, excepté au mois d'octobre pour les cyclos. La diminution des accidents de cyclistes aux mois de décembre, janvier et février correspond à un pic de l'accidentologie des piétons (un quart des accidents de piétons se produisent en décembre et janvier) : les déplacements à vélo durant la période de froid se reportent sur la marche à pieds et les transports en commun.



Jours de la semaine et horaires



En 2018, les accidents corporels sont plus fréquents en semaine (78%) que le week-end (22%).

C'est le mardi et le jeudi que les accidents mortels sont les plus fréquents (40%).

Plus du quart des accidents (26,8%) et près d'un tiers des accidents mortels (31%) se produisent le soir entre 17 heures et 20 heures.

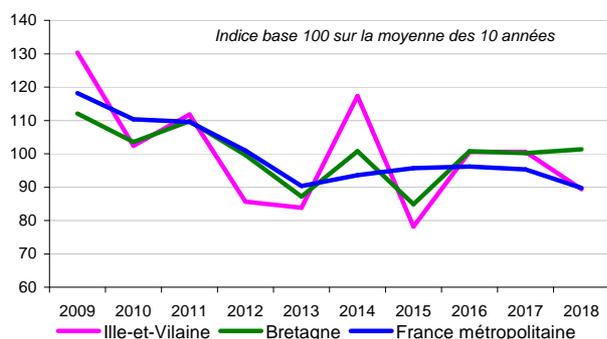
Contrairement à 2017 où 1 accident mortel sur 4 s'est produit la nuit entre 23h et 6h, en 2018 la mortalité se situe essentiellement en soirée : 37% des accidents mortels ont lieu entre 19h et 23h.

Ille-et-Vilaine vs Bretagne vs France

Bilan 2018 et évolution

	Accidents			Tués			Blessés		
	I et V	Bretagne	France	I et V	Bretagne	France	I et V	Bretagne	France
2017	842	2 637	61 224	54	177	3 684	1 029	3 376	76 840
2018	814	2 541	58 352	48	179	3 488	998	3 196	73 253
Evolution	- 3,3%	- 3,6%	- 4,7%	- 11%	+ 1%	- 5,3%	- 3%	- 5,3%	- 4,7%

Evolution de la mortalité de 2009 à 2018



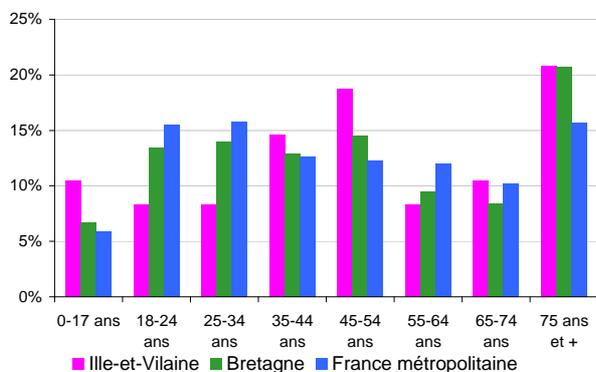
La baisse du nombre d'accidents corporels est relativement similaire en Ille-et-Vilaine, en Bretagne et en France métropolitaine.

Le nombre de blessés diminue légèrement moins en Ille-et-Vilaine.

La mortalité baisse de façon plus franche en Ille-et-Vilaine qu'en France. Elle est stable en Bretagne, l'Ille-et-Vilaine est le seul département à enregistrer une baisse du nombre de tués (- 6 tués contre 1 tué de plus dans le Finistère et les Côtes-d'Armor et 6 tués de plus dans le Morbihan).

Depuis 10 ans, la mortalité diminue de 14% en Ille-et-Vilaine, de 9,6% en Bretagne et de 24% en France métropolitaine.

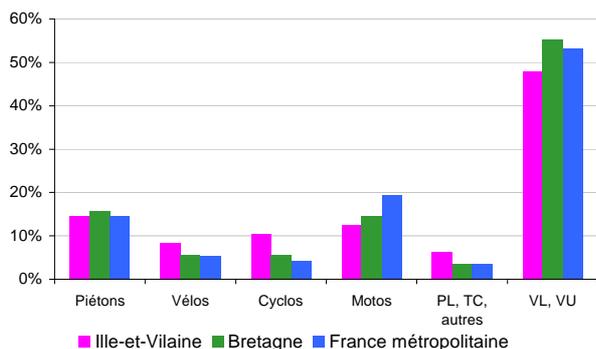
Part des tués selon la tranche d'âge en 2018



En 2018, la part des tués de moins de 18 ans est presque deux fois plus élevée en Ille-et-Vilaine qu'en Bretagne et 1,5 fois plus qu'en France métropolitaine. Par contre, **la mortalité des 18 à 34 ans y est très inférieure : ils représentent 16% des tués en Ille-et-Vilaine contre 27% en Bretagne et 31% en France.**

La mortalité des séniors de 75 ans et plus est plus élevée en Bretagne (20% des tués) que sur la France entière (15,5%).

Part des tués selon le mode de déplacement en 2018



La mortalité des cyclistes est plus élevée en Ille-et-Vilaine (+ 3 points par rapport à la Bretagne et à la France) ainsi que celle des cyclomotoristes (+5 points par rapport à la Bretagne et + 6 points par rapport à la France).

A l'inverse, la part des tués en VL et VU en Ille-et-Vilaine est inférieure de 7 points à celle de la Bretagne et de 5 points par rapport à la France métropolitaine.

En bref

Entre 2011 et 2016, la population breillienne a progressé de 1,3% par an. Cela correspond à une augmentation de la population de 55 340 habitants sur la période. Avec la progression démographique, l'Ille-et-Vilaine voit croître le nombre de déplacements, surtout à destination des grands pôles urbains : 81% des actifs travaillent dans une autre commune que celle de leur domicile. En particulier, 80 200 navetteurs vont travailler dans l'aire urbaine de Rennes et 14 800 urbains font le mouvement inverse. Les navetteurs habitent, en moyenne, à 28km de leur lieu de travail et sont 89% à prendre leur voiture pour aller travailler. Ainsi, les breilliens réalisent 1,5 millions de déplacements par jour.

Entre 2007 et 2016, le trafic a augmenté de 11,8% avec une croissance plus franche du parc de deux-roues motorisés (+ 4,6% entre 2011 et 2017) que de voitures particulières (+ 0,6%).

48 personnes sont décédées sur les routes en 2018, soit 6 de moins qu'en 2017. Avec un taux de mortalité routière de 45 pour 1 million d'habitants en 2018, l'Ille-et-Vilaine se situe en dessous de la moyenne nationale de 50 tués pour 1 million d'habitants. Le nombre de tués a baissé de 14% en 10 ans.

La mortalité des jeunes de moins de 18 ans est en hausse. Par contre, le nombre de tués chez leurs aînés de 18 à 24 ans est le plus bas enregistré depuis 10 ans. Les seniors de 65 ans et plus représentent la classe d'âge la plus touchée par la mortalité routière en 2018 (31% des tués pour 16% de la population). Avec le vieillissement de la population, la mortalité routière touche plus particulièrement les seniors les plus âgés : 1 tué sur 5 a 75 ans ou plus.

Entre 2007 et 2018, la part modale de la voiture a diminué dans l'aire urbaine notamment au profit de la marche à pieds (+ 11% des déplacements à Rennes, + 56% des déplacements dans la Métropole hors Rennes). L'accidentalité des piétons s'en ressent, le nombre de victimes à pied augmente de 8,5%. Le nombre de victimes augmente également chez les utilisateurs de moto dont l'usage est favorisé par la congestion routière mais dans une moindre mesure car ce mode de déplacement reste néanmoins lié à la météo (+ 4,5% de victimes).

Le nombre d'accidents diminue sensiblement sur les routes départementales intra-métropole (- 11%) et l'on y dénombre 5 tués de moins qu'en 2017. La mortalité diminue fortement sur les routes bidirectionnelles hors agglomération (baisse de 21% des accidents mortels sur bidirectionnelles hors agglomération par rapport à 2017 contre une baisse générale du nombre d'accidents mortels tous types de routes de 11%).

Les accidents mortels impliquant un véhicule seul sont en augmentation et représentent presque la moitié des accidents mortels.

L'alcool reste la première cause de mortalité routière en Ille-et-Vilaine. Il est responsable d'un tiers des accidents mortels.

Le facteur vitesse dans la mortalité est en augmentation de 4 points.

Sources :
Conseil départemental d'Ille-et-Vilaine
EMD Ille-et-Vilaine 2018
INSEE RP 2016
Comptes des transports 2017, CGDD/SDES 2018

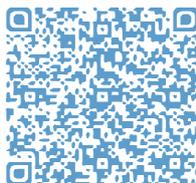
Crédit photo Ouest France



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Département d'Ille-et-Vilaine

Observatoire départemental de Sécurité Routière



Direction Départementale des Territoires et de la Mer
Le Morgat - 12 rue Maurice Fabre
CS 23167
35031 Rennes cedex
Tél : 02-90-02-32-00

JUIN 2019