

# Accidentalité routière en Ille-et-Vilaine

## Bilan 2022



Observatoire Départemental  
de Sécurité Routière

# Sommaire, indicateurs, définitions

## Sommaire

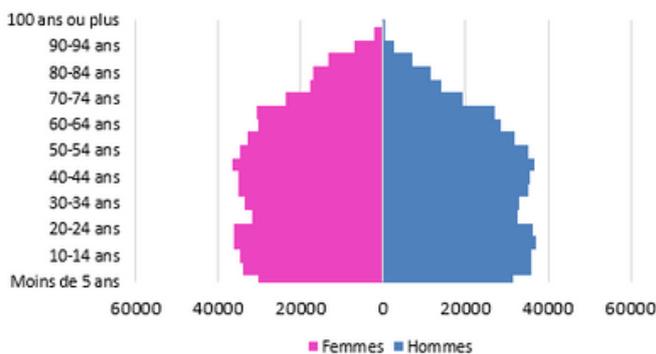
	Page
Indicateurs et définitions .....	1
L'essentiel de 2022.....	2
Bilan global 2022 et évolutions.....	3
Localisation des accidents mortels.....	4
Données sur les accidents mortels.....	5
Causes des accidents mortels.....	7
Victimes par âge.....	8
Victimes par mode de déplacement.....	9
Réseaux.....	11
Milieu (en / hors agglomération.....	12
Circonstances.....	13
Ille-et-Vilaine vs France.....	15
Annexes.....	16

## La démographie

Superficie : .....	6 775 km <sup>2</sup>
Population légale au 1er janvier 2022 :	
1 104 397 habitants	
Population par arrondissement :	
Rennes.....	662 990
Saint-Malo.....	174 153
Fougères - Vitré.....	190 751
Redon.....	106 503
Densité (habitants au km <sup>2</sup> ).....	163

### Pyramide des âges en Ille-et-Vilaine

Sources : Insee-RP 2019



Entre 2013 et 2019, l'Ille-et-Vilaine a un taux de croissance annuel de 0,95%, soit une augmentation moyenne de 9 500 habitants par an. Avec un taux de personnes de moins de 30 ans qui s'élève à 38%, l'Ille-et-Vilaine est un département plus jeune que la moyenne nationale (35%). Le département compte 51,20% de femmes soit un taux légèrement inférieur au niveau national (51,64%).

## 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 bénéficié de 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** : victimes non tuées

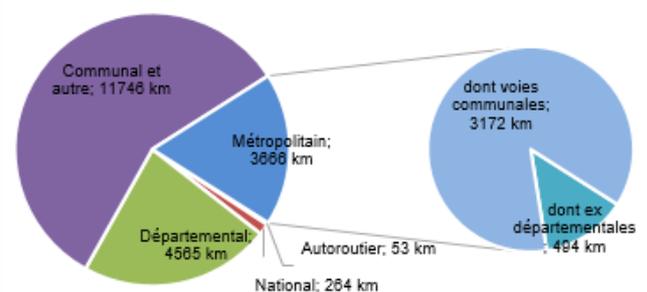
Parmi les victimes, on distingue :

- **les tués** : personnes qui décèdent sur le coup ou dans les 30 jours suivant l'accident
- **les blessés** : victimes non tuées

Parmi les blessés, on distingue :

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

## Le réseau routier

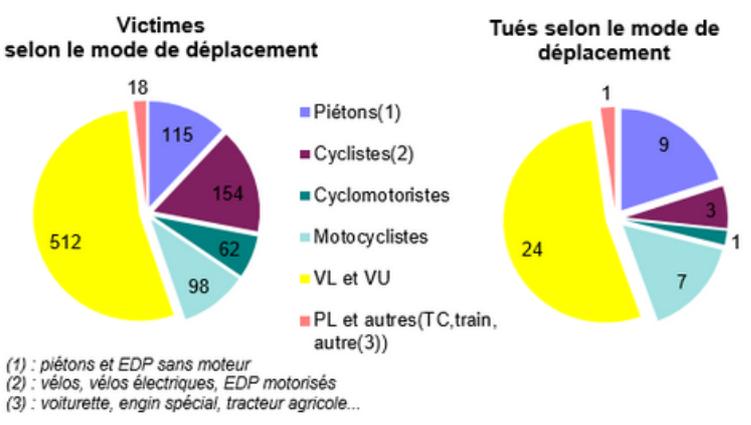


Le réseau routier compte un peu plus de 17 200 km dont plus des deux tiers de voies communales. Depuis le 1er janvier 2016, 494 km de routes départementales ont été transférées à Rennes Métropole.

# L'essentiel de 2022

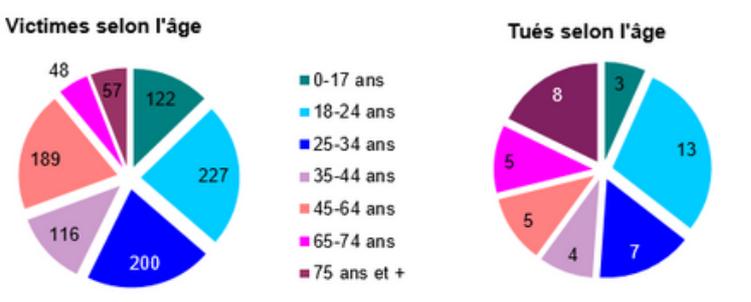
**748 accidents**  
**959 victimes**  
**dont 45 tués**

## Le mode de déplacement



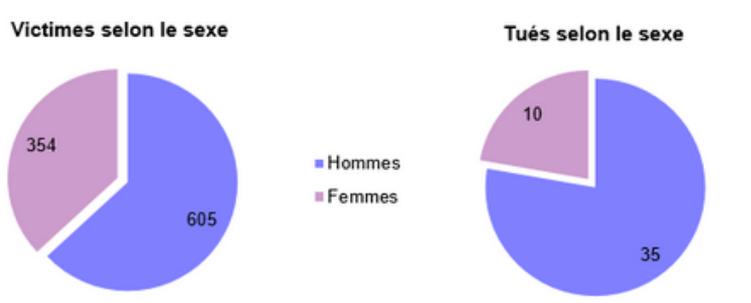
En 2022, le nombre d'**accidents corporels** enregistrés par les forces de l'ordre s'établit à **748**, un chiffre inférieur de 4% à celui de 2021 et à celui de 2019.  
**959 personnes ont été blessées**, un résultat inférieur à celui de 2021 (36 personnes blessées de moins) ainsi qu'à celui de 2019 (55 blessés de moins).  
 La mortalité est en hausse : **45 personnes sont décédées** sur les routes breilliennes soit 5 de plus qu'en 2021 et 3 de plus qu'en 2019.

## L'âge



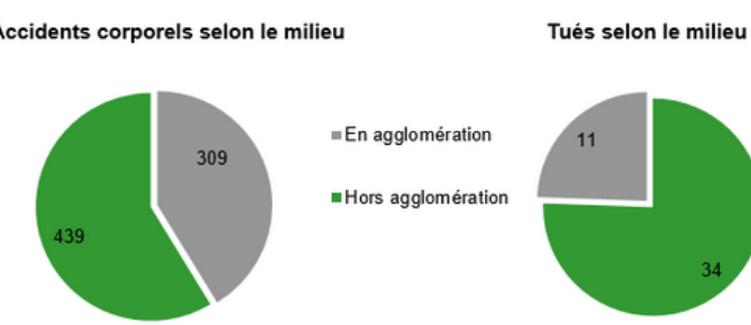
L'année 2022 est marquée par une **forte hausse de la mortalité des piétons** : 9 d'entre eux sont décédés soit 6 de plus qu'en 2021. Ils représentent 20% des tués contre 7% en 2021.  
 La mortalité des cyclistes est en baisse par rapport à 2021, année particulièrement meurtrière pour les usagers de ce mode de déplacement : 2 cyclistes sont décédés en 2022, soit 5 de moins qu'en 2021. Il est à noter qu'un usager de trottinette électrique a perdu la vie, c'est la première fois que se produit un accident mortel impliquant un engin de déplacement personnel en Ille-et-Vilaine.

## Le genre



L'année 2022 est également marquée par une **forte augmentation de la mortalité des jeunes de 18 à 24 ans** : 13 d'entre eux sont décédés soit 8 de plus qu'en 2021. La mortalité des jeunes de 18 à 24 ans est au plus haut depuis 10 ans.  
 Après une année 2021 caractérisée par une faible mortalité des séniors de **75 ans et plus**, le nombre de tués dans cette classe d'âge enregistre une hausse, liée notamment à la mortalité piétonne : 8 personnes âgées sont décédées dans un accident de la route, soit 4 de plus qu'en 2021.

## Le milieu



Les accidents de la route ont fait 605 victimes masculines (-2%) dont 35 tués (4 de plus qu'en 2021) et 354 victimes féminines (-4%) dont 10 tuées (soit 1 de plus qu'en 2021). La proportion d'hommes est plus élevée parmi les tués que parmi les victimes.  
 La baisse du nombre d'accidents constatée en 2022 se situe essentiellement en milieu urbain (-6%) tandis qu'il est stable en milieu rural (2 accidents de moins). A l'inverse, **la mortalité augmente en milieu rural** (4 personnes tuées de plus qu'en 2021) et diminue en milieu urbain (2 personnes tuées de moins qu'en 2021).

# Bilan global 2022 et évolutions

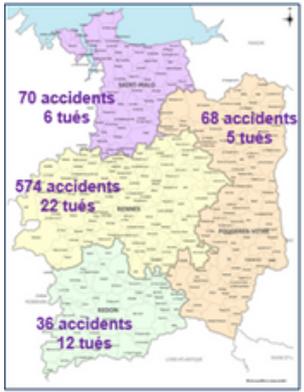
## Evolution en 2022

	Accidents corporels	Blessés toute gravité	dont blessés hospitalisés	Tués à 30 jours
<b>2022</b>	<b>748</b>	<b>914</b>	<b>219</b>	<b>45</b>
2021	779	950	226	40
2019	779	1001	231	42
Evolution 2022/2021	-4%	-3,8%	-3%	+ 5
Evolution 2022/2019	-4%	-8,7%	-5%	+ 3

L'année 2021 ayant été marquée par des périodes de restriction des déplacements, notamment au premier semestre ainsi qu'une incitation au télétravail, l'évolution des indicateurs d'accidentalité est également comparée à 2019, année de référence avant pandémie.

En 2022, **le nombre d'accidents corporels est en baisse** de 4% par rapport à 2021 et 2019. Parallèlement, **le nombre de personnes blessées dans ces accidents diminue** de 3,8% par rapport à 2021 et de façon plus prononcée par rapport à 2019 (- 8,7%).

En revanche, **la mortalité est en hausse** : 45 personnes sont décédées sur les routes breilliennes en 2022, soit 5 de plus qu'en 2021 et 3 de plus qu'en 2019. Le taux de mortalité en 2022 est de 6 tués pour 100 accidents corporels, soit en augmentation de 1 point par rapport à 2019 et 2021.



La mortalité augmente fortement dans **l'arrondissement de Redon** qui compte 12 personnes tuées, soit 7 de plus qu'en 2021. Il enregistre près d'un quart des tués contre 10% en 2021.

La mortalité augmente dans une moindre mesure dans **l'arrondissement de Rennes** avec 3 personnes décédées de plus qu'en 2021. Il enregistre la moitié des tués. La mortalité diminue dans **l'arrondissement de Fougères-Vitré** qui compte 3 personnes tuées de moins qu'en 2021. Il totalise 11% des tués, soit 9 points de moins qu'en 2021.

La mortalité diminue dans **l'arrondissement de Saint-Malo**. Avec 2 tués de moins qu'en 2021, il totalise 13% de la mortalité contre 20% en 2021.

	Accidents			Tués		
	2019	2021	2022	2019	2021	2022
<b>Gendarmerie</b>	237	245	251	35	31	41
<b>Police</b>	542	534	497	7	9	4

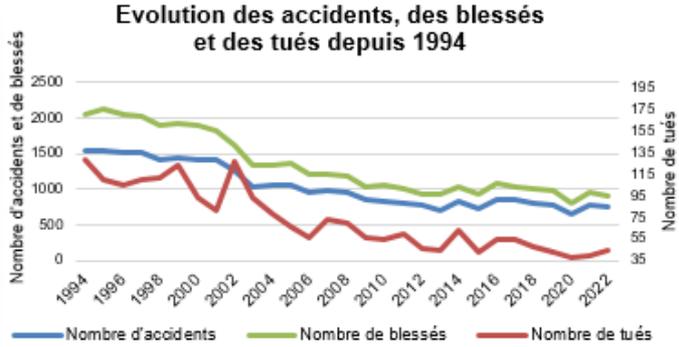
La mortalité est en forte hausse sur le secteur **gendarmerie** qui, avec 10 personnes tuées de plus qu'en 2021, enregistre 91% des tués contre 77% en 2021.

A l'inverse, la mortalité diminue sur le secteur **police** qui compte 5 tués de moins qu'en 2021.

## Evolution depuis 10 ans

Malgré une hausse en 2014 et 2016, sur 10 ans le nombre d'**accidents corporels diminue en moyenne de 0,5% par an** (soit en moyenne 4 accidents de moins par an). De la même manière le nombre de blessés diminue de 1,2% par an (soit en moyenne 10 blessés de moins par an). Parallèlement, **la mortalité est en baisse de 2,7% par an**, soit 47 personnes tuées de moins annuellement.

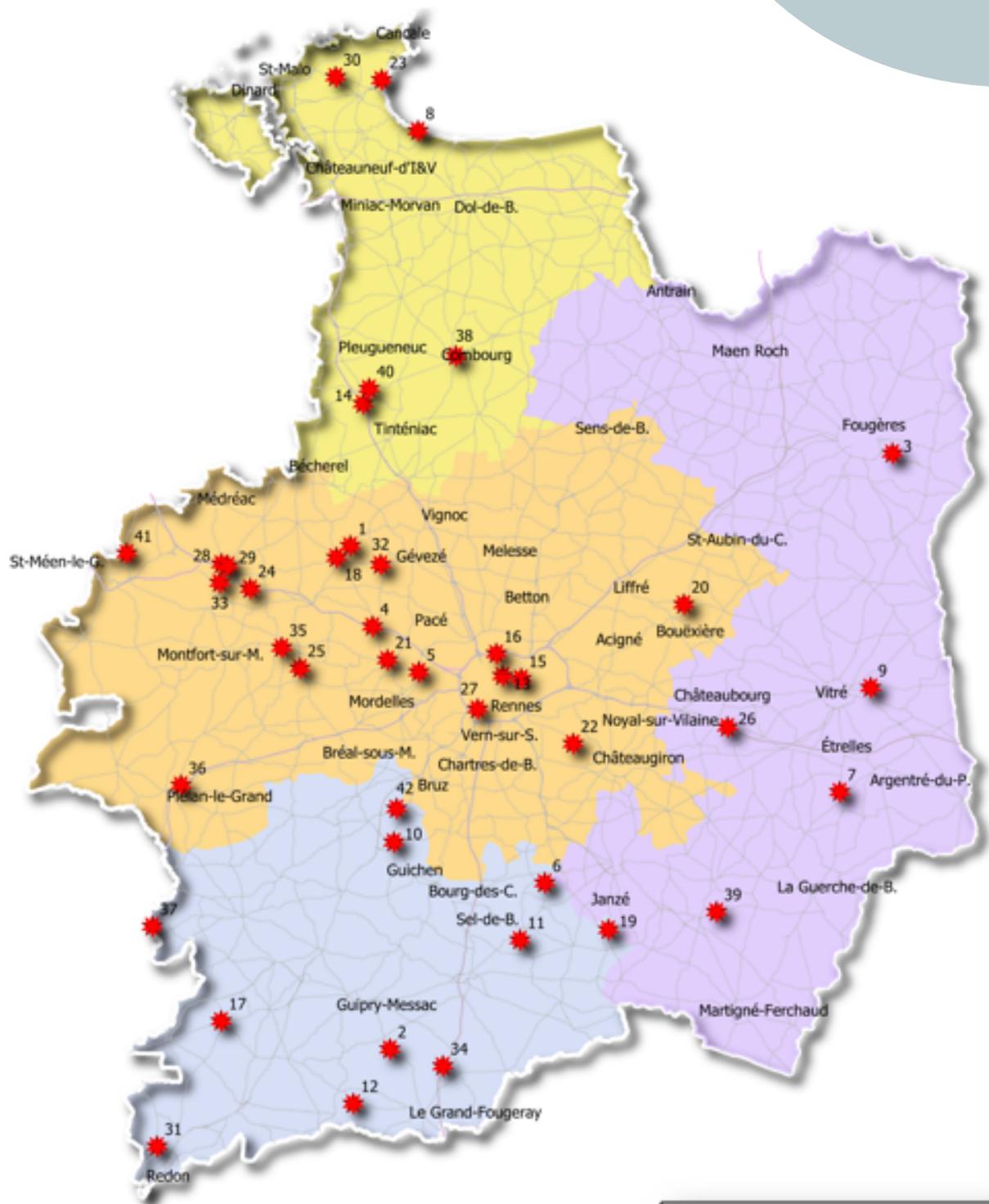
(1) : Méthode statistique de la régression linéaire



Depuis près de 30 ans, en Ille-et-Vilaine le nombre d'accidents corporels et de blessés a été **divisé par 2** tandis que le nombre de personnes tuées sur les routes a été **divisé par 2,8**.

# Localisation des accidents mortels en 2022

Les numéros des accidents présents sur la carte renvoient aux tableaux pages suivantes



**Légende :**

- ★ Accident mortel
- Réseau routier principal
- Arrondissement de Fougères-Vitré
- Arrondissement Rennes
- Arrondissement de Saint-Malo
- Arrondissement de Redon

# Données concernant les accidents mortels localisés sur la carte

N°	Date - Heure	Commune	Nom de route	Mode de déplacement	Catégorie	Age	H/F
1	12/01/2022 15:15	ROMILLE	RD 25	Scoter > 125 cm3	Conducteur	67	Masculin
2	17/01/2022 20:00	GUIPRY-MESSAC	RD 69	Véhicule tourisme	Conducteur	40	Masculin
3	18/01/2022 17:10	BEAUCE	VC	Véhicule tourisme	Conducteur	89	Masculin
4	25/01/2022 08:25	SAINT-GILLES	RN 12	Véhicule tourisme	Conducteur	31	Masculin
5	30/01/2022 03:45	VEZIN-LE-COQUET	RD 288	Véhicule tourisme	Conducteur	40	Masculin
					Passager	28	Féminin
6	18/02/2022 22:40	PETIT-FOUGERAY	VC	Vélo	Conducteur	56	Masculin
7	20/02/2022 19:45	DOMALAIN	RD 178	Véhicule utilitaire	Conducteur	71	Masculin
8	26/02/2022 17:40	HIREL	RD 155	Moto > 125 cm3	Conducteur	50	Masculin
9	03/04/2022 14:20	VITRE	RD 34	Véhicule tourisme	Passager	5 mois	Masculin
10	28/04/2022 14:35	GUICHEN	VC	Piéton+EDP-sm	Piéton	2	Masculin
11	30/04/2022 15:15	PANCE	RD 777	Véhicule tourisme	Conducteur	53	Féminin
12	07/05/2022 01:50	SAINTE-ANNE-SUR-VILAINE	VC	Cyclomoteur	Conducteur	47	Féminin
13	18/05/2022 11:25	RENNES	VC	Piéton+EDP-sm	Piéton	77	Masculin
14	26/05/2022 14:30	SAINT-DOMINEUC	RD 137	Véhicule tourisme	Passager	7	Masculin
15	05/06/2022 17:50	RENNES	VC	Piéton+EDP-sm	Piéton	20	Masculin
16	26/06/2022 18:35	SAINT-GREGOIRE	VC	Moto < 125 cm3	Conducteur	22	Masculin
17	30/06/2022 09:15	BRUC-SUR-AFF	RD67/177	Véhicule tourisme	Conducteur	18	Féminin
					Passager	31	Masculin
18	08/07/2022 14:30	ROMILLE	RD 68	Piéton+EDP-sm	Piéton	57	Masculin
19	16/07/2022 01:29	LA COUYERE	RD 92	Véhicule utilitaire	Conducteur	27	Masculin
20	17/07/2022 04:05	LA BOUEXIERE	RD 100	Véhicule tourisme	Conducteur	26	Masculin

# Données concernant les accidents mortels localisés sur la carte

N°	Date - Heure	Commune	Nom de route	Mode de déplacement	Catégorie	Age	H/F
21	01/08/2022 16:40	L'HERMITAGE	RD 125	Véhicule tourisme	Conducteur	94	Masculin
22	03/08/2022 02:30	DOMLOUP	RD 463	Piéton+EDP-sm	Piéton	18	Féminin
23	06/08/2022 13:20	SAINT-MELOIR-des-ONDES	RD 76	Moto > 125 cm3	Conducteur	47	Masculin
24	19/08/2022 01:30	MONTAUBAN-de-BRETAGNE	RN 12	Véhicule tourisme	Conducteur	21	Féminin
25	19/08/2022 01:48	TALENSAC	RD 62	Véhicule tourisme	Conducteur	41	Masculin
26	28/08/2022 01:48	SAINT-DIDIER	RN 157	Moto < 125 cm3	Conducteur	27	Masculin
27	01/09/2022 01:00	SAINT-JACQUES-de-la-LANDE	RD 837	Cyclomoteur	Conducteur	54	Masculin
28	08/09/2022 13:30	MONTAUBAN-de-BRETAGNE	RN 12	Véhicule tourisme	Conducteur	76	Masculin
29	18/09/2022 09:00	MONTAUBAN-de-BRETAGNE	RN 12	Véhicule tourisme	Passager	19	Masculin
30	30/09/2022 21:00	SAINT-MELOIR-des-ONDES	RD 155	Véhicule tourisme	Conducteur	25	Masculin
31	01/10/2022 16:30	BAINS-sur-OUST	RD 873	Moto > 125 cm3	Passager	20	Féminin
32	08/10/2022 16:05	ROMILLE	RD 28	Vélo	Conducteur	56	Masculin
33	09/10/2022 06:25	MONTAUBAN-de-BRETAGNE	RD 28	Véhicule tourisme	Conducteur	21	Masculin
				Véhicule tourisme	Conducteur	21	Masculin
34	23/10/2022 07:20	GRAND-FOUGERAY	RN 137	Véhicule tourisme	Passager	18	Masculin
35	26/10/2022 09:19	MONTFORT-sur-MEU	RD 125	Piéton+EDP-sm	Piéton	82	Féminin
36	06/11/2022 20:20	PLELAN-le-GRAND	RN 24	Piéton+EDP-sm	Piéton	75	Masculin
37	26/11/2022 22:30	COMBLESSAC	VC	EDP-m	Conducteur	40	Masculin
38	05/12/2022 11:00	COMBOURG	Parking	Piéton+EDP-sm	Piéton	81	Féminin
39	08/12/2022 22:05	RETIERS	RD 47	Véhicule tourisme	Passager	19	Masculin
40	15/12/2022 17:50	SAINT-DOMINEUC	RD 13	Piéton+EDP-sm	Piéton	87	Féminin
41	16/12/2022 18:20	LE CROUAIS	RD 166	Quad < 125 cm3	Conducteur	18	Masculin
42	28/12/2022 10:20	GOVEN	RD 7	Véhicule tourisme	Conducteur	18	Masculin

# Causes des accidents mortels

La vitesse et l'alcool sont les premières causes de mortalité routière

En 2022

Catégorie des tués dans une collision avec ...

	Piéton+ EDP-sm	Vélo+ EDP-m	Cyclo	Moto	VL	VU	PL	Autre (1)	TOTAL
Sans tiers		2	1	3	12	1			19

Collision avec ...

Collision avec ...	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VL	VU	PL	Autre (1)	TOTAL
Piéton									
Vélo									
Cyclo									
Moto	1								
VL	6	1		3	7	1		1	19
VU	2			1	1				4
PL					1				1
Autre (1)					1				1
TOTAL	9	3	1	7	22	2	0	1	45

L'année 2022 enregistre **5 personnes tuées de plus** qu'en 2021 et 3 de plus qu'en 2019, année de référence avant crise sanitaire. **La mortalité routière est au plus haut depuis 2018.**

Les accidents mortels les plus fréquents impliquent un **véhicule de tourisme seul** sans tiers impliqué. Cette configuration est néanmoins en baisse par rapport à 2021 (4 accidents mortels de moins), elle concerne 26% des accidents mortels contre 40% en 2021.

Il est à noter qu'un cycliste et un usager de trottinette électrique sont décédés dans un accident sans tiers impliqué.

**Près de la moitié des accidents mortels implique une voiture de tourisme.**

Causes présumées<sup>1</sup> des accidents mortels



(1) : La cause retenue est considérée par les forces de l'ordre comme déterminante dans l'accident mais les causes peuvent être multiples. Un accident est souvent le fait de plusieurs facteurs associés.

(2) : Route humide, absence de clignotant pour tourner à gauche

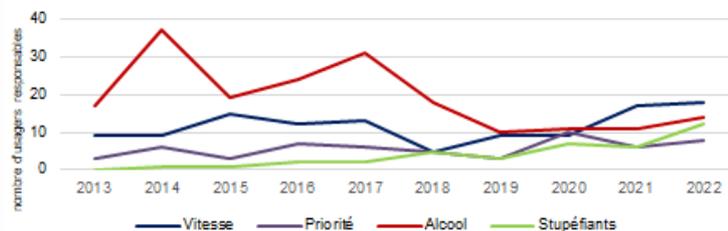
Pour la deuxième année consécutive, **la vitesse est la première cause d'accidents mortels** répertoriée par les forces de l'ordre. Qu'elle soit la cause directe de l'accident ou une cause aggravante, la vitesse est présente dans 2 accidents mortels sur 5 et responsable du décès de 18 personnes.

**L'alcool est la deuxième cause de mortalité**, il est responsable du décès de 14 personnes en 2022, soit 3 de plus qu'en 2021. Pour autant, la part des accidents avec alcool reste constante, ils représentent 28% du total des accidents mortels en 2022 comme en 2021.

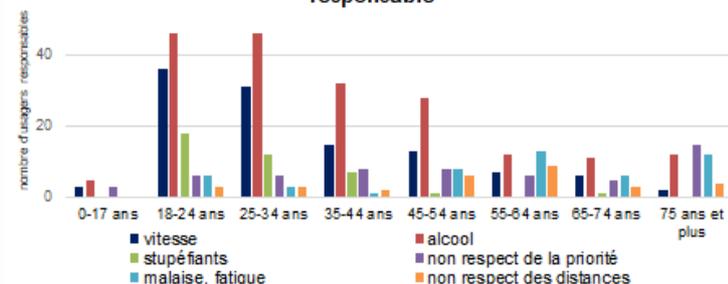
Le facteur stupéfiants est en hausse, il est présent dans 10 accidents mortels (+ 4 accidents par rapport à 2021), soit un quart des accidents mortels en 2022 contre 15% en 2021.

Au total, **18 accidents mortels ont été causés par des substances psychoactives** (alcool et/ou stupéfiants), soit 2 accidents sur 5. Ces accidents ont causé le décès de 20 personnes, soit 9 de plus qu'en 2021 et 4 de plus qu'en 2019.

Evolution des principales causes présumées des accidents mortels



Causes des accidents mortels selon l'âge du présumé responsable



## Sur 10 ans

Bien qu'en diminution depuis 2018, **l'alcool** reste la première cause de mortalité en Ile-et-Vilaine. Ce facteur est responsable de 245 décès soit 52% de la mortalité routière. Près de la moitié des accidents mortels liés à la présence d'alcool sont imputables à la classe d'âge des 18 à 34 ans (1).

**La vitesse excessive ou inadaptée** est la deuxième cause de mortalité routière. Qu'elle soit la cause principale ou une cause aggravante, la vitesse est responsable d'un quart des accidents mortels et concerne principalement les jeunes adultes de 18 à 34 ans (59% des accidents mortels liés à la vitesse avec un présumé responsable identifié).

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

(3) : 88 accidents mortels avec un présumé responsable âgé de 18 à 34 ans positif à l'alcool sur 178 accidents mortels avec présence d'alcool et présumé responsable identifié.

# Victimes par âge

En 2022

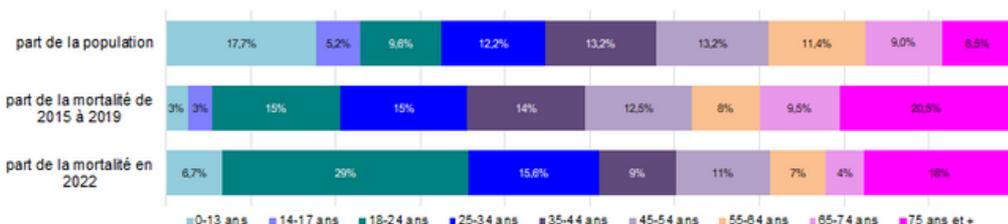
**Forte hausse de la mortalité des 18-24 ans**

	Total des victimes	Dont tués à 30 jours	Evolution des tués 2022/2021	Part du total des tués en 2022	Part du total des tués en 2021	Part du total des tués 2015-2019
0 - 13 ans	56	3	+ 2	7%	3%	2,5%
14 - 17 ans	66	0	=	0%	0%	3%
18 - 24 ans	227	13	+ 8	29%	13%	15%
25 - 34 ans	200	7	=	16%	18%	15%
35 - 44 ans	116	4	- 3	9%	18%	14%
45 - 54 ans	111	5	+ 1	11%	10%	12,5%
55 - 64 ans	78	3	- 3	7%	15%	8%
65 - 74 ans	48	2	- 4	4%	15%	9,5%
75 ans et +	57	8	+ 4	18%	10%	20,5%
<b>Total</b>	<b>959</b>	<b>45</b>	<b>+ 5</b>	<b>100%</b>	<b>102%</b>	<b>100%</b>

En 2022, la mortalité des 18-24 ans enregistre une forte hausse : 13 jeunes adultes sont décédés, soit 8 de plus qu'en 2021. Cette augmentation concerne autant les hommes que les femmes qui comptent chacun 4 tués de plus. Les 18-24 ans représentent ainsi 29% des tués contre 13% en 2021. Le nombre de jeunes tués de cette classe d'âge est au plus haut depuis 2012.

La mortalité augmente également chez les seniors de 75 ans et plus (+ 4 tués par rapport à 2021). Ils représentent 18% des tués contre 10% en 2021. Cette classe d'âge ayant particulièrement réduit ses déplacements lors de la crise sanitaire, a été moins impactée par l'accidentalité routière en 2020 et 2021. La mortalité des seniors est revenue au niveau d'avant crise sanitaire.

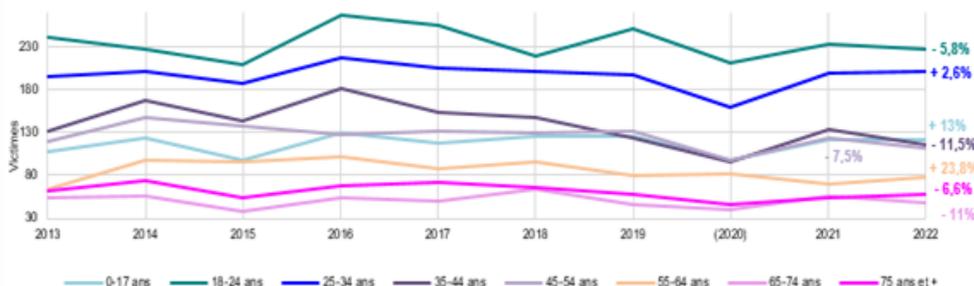
Part de la mortalité par classe d'âge rapportée à la population <sup>1</sup>



Par rapport à la composition de la population et la mortalité moyenne par classe d'âge sur la période 2015-2019, en 2022 l'Ille-et-Vilaine présente une surmortalité dans la classe d'âge des 18 à 24 ans ainsi que celle des seniors de 75 ans et plus.

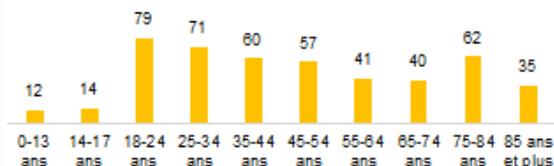
## Sur 10 ans

Evolution du nombre de victimes par classes d'âge



Entre 2013 et 2022, le nombre de victimes diminue pour toutes les classes d'âge, excepté pour les moins de 18 ans (+ 13%), les 25-34 ans (+ 2,6%) et surtout pour les 55-64 ans dont le nombre de victimes augmente de près d'un quart.

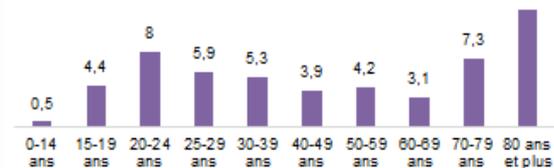
Nombre de personnes tuées par classes d'âge



Les classes d'âge des 18-24 ans et des 25-34 ans sont les plus touchées. Ces deux classes d'âge regroupent quasiment le tiers des tués (32%).

Les seniors de 75 ans et plus sont également très présents dans la mortalité routière, ils représentent 20% des personnes tuées.

Taux de mortalité moyen pour 100 000 habitants sur 10 ans <sup>2</sup>



Rapporté à la population breillienne, le taux de mortalité moyen annuel est de 4 personnes tuées pour 100 000 habitants. Il est plus élevé chez les 18-24 ans et les 25-34 ans mais également chez les seniors de 75 ans et plus qui enregistrent en moyenne 10 personnes tuées pour 100 000 habitants par an. Le risque d'être tué sur la route pour une personne âgée de 75 ans et plus est ainsi 2,7 fois plus élevé que pour la moyenne des autres classes d'âge.

(1) : INSEE Population par âges détaillés 2019

(2) : Nombre moyen annuel de tués pour 100 000 habitants de la classe d'âge. Sources INSEE

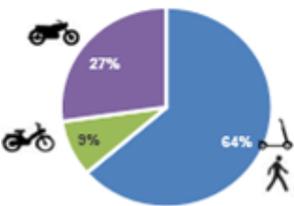
# Victimes par mode de déplacement

En 2022

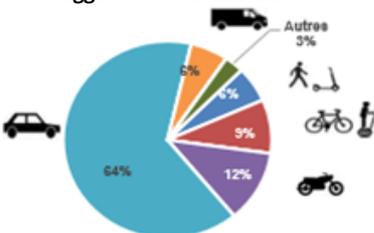
	Accidents <sup>1</sup>			Tués			Blessés		
	2022	Evolution / 2019	Evolution / 2021	2022	Evolution / 2019	Evolution / 2021	2022	Evolution / 2019	Evolution / 2021
	112	- 4,2%	+ 33%	9	+ 3	+ 6	106	- 7,8%	+ 14,5%
	151	+ 22,7%	+ 29%	3	=	- 4	151	+ 32,5%	+ 12,5%
	62	- 24,4%	=	1	+ 1	+ 1	61	- 25,6%	- 20,7%
	95	- 19,6%	- 1%	7	+ 1	+ 2	91	- 22,4%	- 10%
	614	- 4,6%	+ 21,5%	22	=	- 3	457	- 6%	+ 5,5%
	76	+ 22,6%	+ 76,5%	2	- 1	+ 2	31	+ 6 blessés	- 38%
	35	+ 3%	- 3%	0	- 1	=	6	+ 1 blessé	- 2 blessés
	12	- 20%	+ 20%	0	=	=	8	- 6 blessés	- 8 blessés
Autres <sup>2</sup>	13	- 44%	+ 20%	1	=	+ 1	3	- 8 blessés	- 9 blessés
<b>TOTAL</b>	<b>748</b>	<b>- 4%</b>	<b>- 4%</b>	<b>45</b>	<b>+ 3</b>	<b>+ 5</b>	<b>914</b>	<b>- 5,6%</b>	<b>+ 20%</b>

Depuis 2019, à l'image de la France entière, l'Ille-et-Vilaine connaît une rupture dans les habitudes de déplacements de la population, renforcée par la pandémie. Le nombre de victimes usagers de voitures de tourisme diminue et se reporte sur les modes de déplacement dits "doux", notamment en agglomération.

Répartition des tués par mode en agglomération en 2022



Répartition des tués par mode hors agglomération en 2022

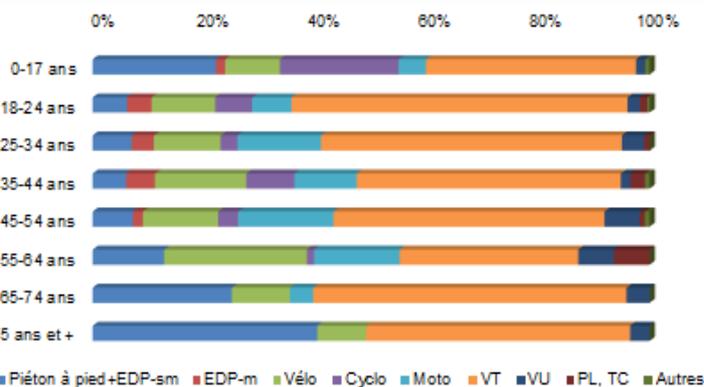


- Avec une fréquentation qui ne cesse de progresser (+ 31% par rapport à 2019 3), le **vélo**, et surtout le vélo à **assistance électrique**, sont de plus en plus présents dans l'accidentalité corporelle, tant en ville (+ 9 victimes par rapport à 2019) que hors agglomération où le taux de mortalité est très élevé (2 tués en 2021 et 1 tué en 2022).
- Le nombre de victimes usagers **d'EDP sans moteur** (trottinettes, skate boards...) diminue tandis que le nombre de victimes usagers **d'EDP motorisé** est en constante augmentation depuis 2019. En 2022, un usager de trottinette électrique a perdu la vie en ille-et-Vilaine, hors agglomération. Ce mode de déplacement se développe donc également en milieu rural.
- Le nombre de victimes **piétons** est stable en agglomération et en légère diminution hors agglomération (- 3 victimes par rapport à 2019 et - 4 par rapport à 2021). Pour autant, la mortalité piétonne est en forte hausse en agglomération (+ 4 tués par rapport à 2019 et + 7 par rapport à 2021).
- Globalement, les usagers de **modes de déplacement doux** représentent 52% des victimes en agglomération en 2022 (en hausse de 8 points par rapport à 2021 et de 13 points par rapport à 2019) tandis que leur part est stable hors agglomération (en moyenne 6% depuis 2019).
- Le nombre de victimes en **voitures de tourisme** est stable hors agglomération et augmente en agglomération par rapport à 2021 (+ 45 victimes) pour revenir au niveau de 2019. En 2022, les occupants de voiture de tourisme représentent 72% des victimes et 64% des tués hors agglomération ( pour 28% des victimes et aucun tué en agglomération).

- Le nombre de victimes de **véhicules utilitaires** est équivalent à celui de 2019 et en légère baisse par rapport à 2021 (- 5 victimes). 2 personnes sont décédées en véhicule utilitaire en 2022, soit 1 de moins qu'en 2019 et 2 de plus qu'en 2021.
- Le nombre de victimes en **deux-roues motorisés** diminue, de manière plus prononcée en ville (- 37 par rapport à 2019 et - 18 par rapport à 2021) qu' hors agglomération (- 8 par rapport à 2019 et -6 par rapport à 2021). A contrario, la mortalité des deux-roues motorisés augmente en agglomération avec 4 tués en 2022 contre 1 en 2021, tandis qu'elle est stable en campagne (4 tués).

- - Les victimes piétons sont majoritairement des jeunes de **0 à 17 ans** (23% des victimes piétons) ainsi que des séniors de **75 ans et plus** (20% des victimes piétons).
- Les victimes d'EDP motorisés sont principalement de jeunes adultes de **18 à 24 ans** (35% des victimes).
- Près de 40% des victimes cyclistes sont âgées de **18 à 34 ans**. Mais tandis que ces tranches d'âge sont très présentes en agglomération, en campagne 40% des victimes cyclistes ont plus de 55 ans, la majorité pratiquant la course cycliste en amateur.
- Les victimes en cyclo ou en scooter < 50 cm<sup>3</sup> sont très majoritairement des jeunes de **14 à 17 ans** (42% des victimes).
- La classe d'âge des **25 à 34 ans** est la plus représentée parmi les victimes de motos : de petite cylindrée en agglomération et de grosse cylindrée en campagne.
- Les classes d'âge comprises entre **18 et 34 ans** représentent la moitié des victimes de voiture de tourisme, principalement en tant que conducteur.

Répartition des victimes par âge et mode de déplacement



1 - Un accident peut impliquer plusieurs véhicules

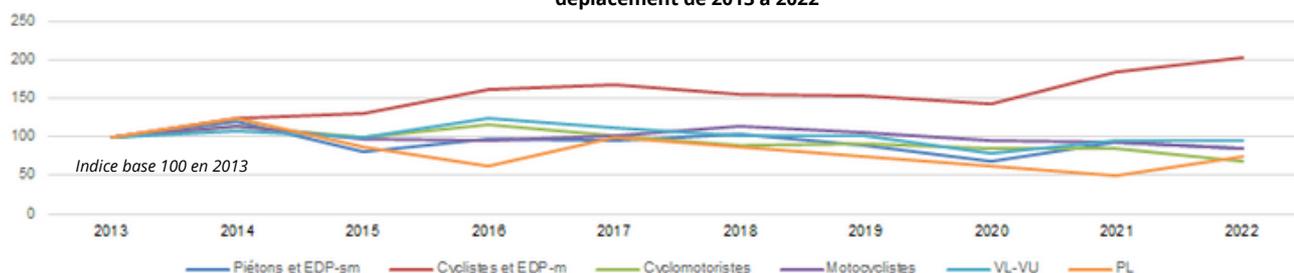
2- Voiturettes, train, engin spécial, tracteur agricole, quad

3- Fréquentation vélo en France en 2022 - Vélos et Territoires, bulletin n° 7 - Janvier 2023

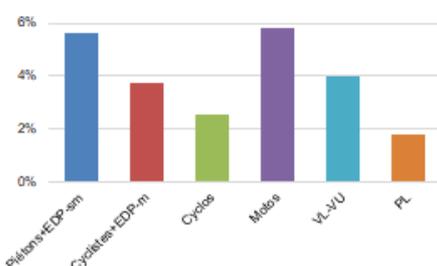
# Victimes par mode de déplacement (suite)

## Evolution depuis 10 ans

Evolution du nombre de victimes selon les principaux modes de déplacement de 2013 à 2022



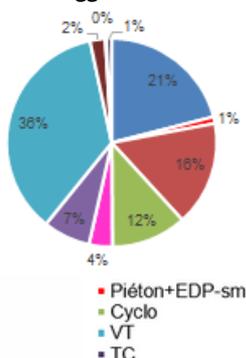
### Taux de mortalité moyen de 2013 à 2022 (1)



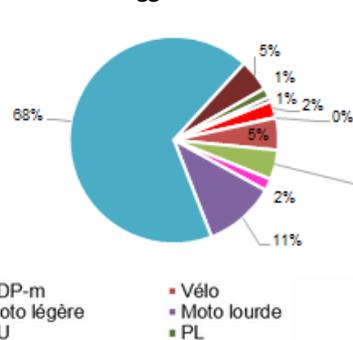
Sur 10 ans, le nombre de victimes régresse pour la majorité des modes de déplacement et notamment les **deux-roues motorisés** (- 7,8% pour les motos et - 45% pour les cyclos) ainsi que dans une moindre mesure pour les **piétons** (- 3,8%) et les occupants de **voiture de tourisme et véhicule utilitaire**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

Par contre, le nombre de victimes progresse fortement pour les **cyclistes** (+ 29,6%). Le taux de mortalité<sup>1</sup> moyen sur 10 ans est néanmoins plus élevé pour les motocyclistes et les piétons (respectivement 5,8 et 5,6 tués pour 100 accidents corporels) que pour les autres modes de déplacement.

### En agglomération



### Hors agglomération

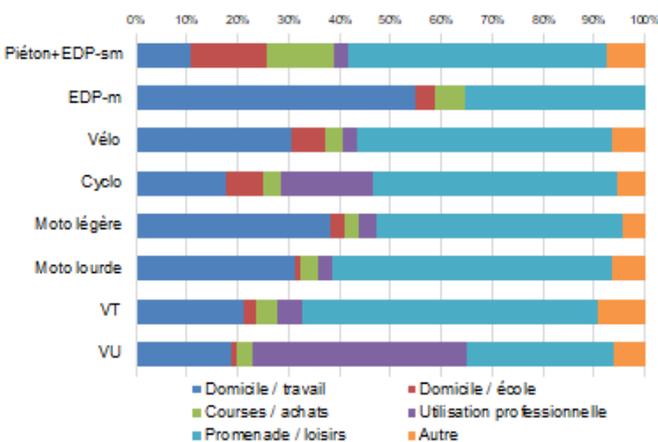


Quel que soit le milieu, la majorité des victimes d'accidents sont usagers de **voiture de tourisme**. Elles sont par ailleurs 1,8 fois plus nombreuses hors agglomération et la mortalité y est 8 fois plus élevée.

83% des cyclistes sont victimes d'un accident en ville par contre 58% des cyclistes tués le sont hors agglomération.

Les deux tiers des victimes usagers de deux-roues motorisés ont un accident en ville mais 71% des usagers de deux-roues motorisés tués le sont hors agglomération.

### Répartition des victimes par mode et motif de déplacement (2)



**Les loisirs** sont le motif de déplacement de plus de la moitié des victimes piétons, tant en agglomération que hors agglomération. Les trajets du **domicile au travail ou à l'école** représentent 27% des déplacements des piétons en agglomération et 10% hors agglomération. Les victimes usagers d'EDP motorisé se déplacent davantage du domicile au travail en agglomération (60% des victimes EDP-m en agglomération) et davantage pour les loisirs hors agglomération (66% des victimes hors agglomération).

La majorité des victimes cyclistes se déplacent dans le cadre des loisirs (76% des déplacements cyclistes en agglomération, 44% hors agglomération). Le nombre de victimes cyclistes se déplaçant pour les loisirs est en hausse hors agglomération (85% des victimes cyclistes en 2022 contre 75% en 2013). En agglomération, le nombre de victimes cyclistes augmente principalement lors des trajets domicile-travail et domicile-école (42% des victimes cyclistes en 2022 contre 38% en 2013). Le nombre de victimes en deux-roues motorisés diminue de 36% en agglomération mais augmente de 16% hors agglomération, notamment dans le cadre des déplacements du domicile au travail (+ 50%).

La majorité des victimes de voiture de tourisme se déplacent dans le cadre des loisirs (58%) avec une augmentation hors agglomération pour ce même motif de déplacement (x 2,5 en 2022 par rapport à 2013).

1- Nombre de tués pour 100 accidents corporels pour chaque mode de déplacement  
2- Sur le total de victimes avec un motif de déplacement renseigné par les forces de l'ordre

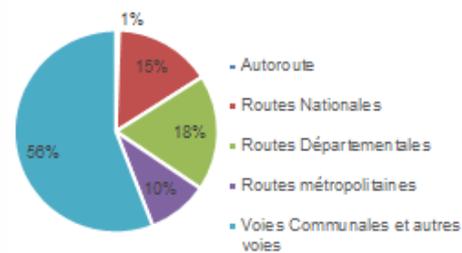
# Réseaux routiers

## En 2022

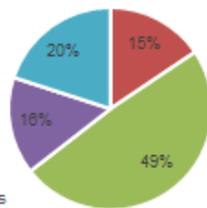
Comparé à 2021, le nombre d'accidents diminue mais de façon disparate selon les réseaux :

- le nombre d'accidents corporels est stable **sur le réseau national** ainsi que sur l'autoroute. Ils représentent respectivement 16% et 0,5% du total des accidents.
- le nombre d'accidents diminue sur les **routes départementales** mais tandis qu'ils diminuent sur le réseau intra Rennes Métropole (- 10%), ils augmentent légèrement sur le réseau du Conseil départemental (+ 2%).
- le nombre d'accidents diminue sur les voies communales mais de manière plus franche sur le périmètre de **Rennes Métropole** (- 8%) qu'en dehors (- 5%).

Répartition des accidents



Répartition des tués



Par rapport à 2021, la mortalité augmente sur le réseau national (+ 2 tués), sur le réseau métropolitain (+ 3 tués) ainsi que le sur le réseau communal (+ 1 tué). A contrario, la mortalité diminue sur le réseau départemental (- 1 tué).

Répartition des accidents (1) en 2022

Réseau	Nombre d'accidents <sup>1</sup>	Nombre de tués	Taux de mortalité pour 100 accidents corporels
Autoroutes	4 →	0 →	0
Routes nationales	122 →	7 ↑	5,7
RD Conseil départemental	146 ↑	22 ↓	15
RD Rennes Métropole	76 ↓	7 ↑	9,2
Voies communales et autres	441 ↓	9 ↑	2

Répartition des accidents (1) de 2013 à 2022

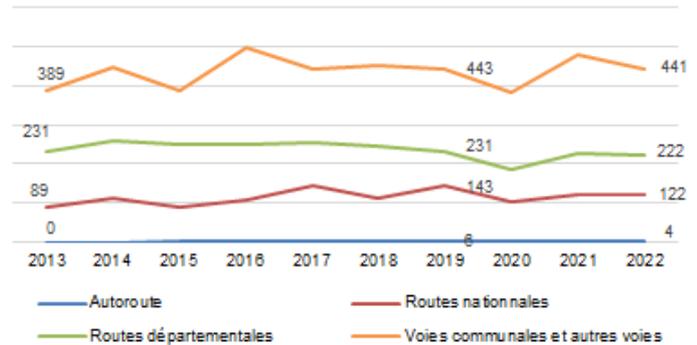
Réseau	Nombre d'accidents <sup>1</sup>	Nombre de tués	Taux de mortalité pour 100 accidents corporels
Autoroutes	35	1	2,8
Routes nationales	1 151	54	4,7
Routes départementales	2 331	314	13,5
Voies communales et autres	4 218	102	2,4

1 - Un même accident et un même tué peuvent être comptabilisés sur plusieurs routes, notamment si l'accident s'est produit en intersection. Les accidents sont répertoriés ici selon la route principale sur laquelle ils se sont produits (Traxy - Rapport rapide - Route principale)

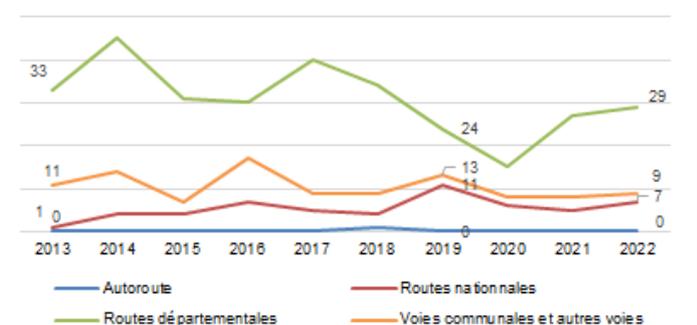
2 - 494 km de routes départementales ont été transférées à Rennes Métropole le 1er janvier 2016.

## Sur 10 ans

Répartition des accidents (1) selon le réseau routier



Répartition de la mortalité selon le réseau routier



Sur 10 ans, les accidents corporels sur l'autoroute sont marginaux, ils représentent 0,6% du total des accidents. Malgré une évolution de plus de 14% du nombre de km parcourus entre 2012 et 2022, l'accidentalité y est relativement stable (en moyenne 5 accidents par an).

**Le nombre d'accidents sur route nationale (hors autoroute) a augmenté de 35%** en dix ans avec une tendance à la baisse depuis 2019. Les accidents sur route nationale représentent 15% des accidents et 11% de la mortalité pour un linéaire qui constitue 1,5% du réseau breton.

L'**accidentalité** sur le réseau départemental diminue de près de 16% depuis 2016 avec une baisse plus prononcée sur le réseau métropolitain (- 17%) que sur le réseau du Conseil départemental (- 8%). A contrario, tandis que la **mortalité** est relativement stable sur le réseau métropolitain, elle diminue de 12% sur le réseau du Conseil départemental.

Entre 2016 et 2022, 55% des tués sont décédés sur le réseau du Conseil départemental et 10% sur le réseau métropolitain.

L'**accidentalité** sur les voies communales et les autres voies augmente de 13% par rapport à 2013 et représente plus de la moitié du total des accidents. A l'inverse, la **mortalité** diminue de 18%. Sur 10 ans, le nombre de personnes tuées sur les voies communales représente 22% de la mortalité.

A noter que 13 personnes sont décédées en dehors du réseau communal, principalement sur des parkings ouverts à la circulation publique.

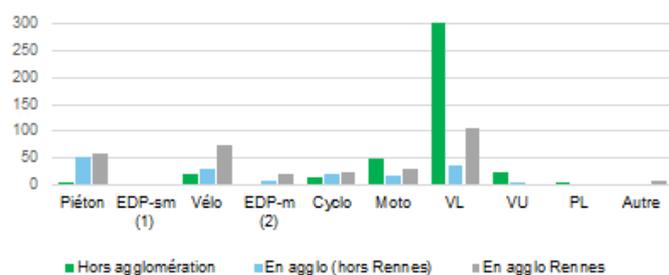
# Milieu (en / hors agglomération)

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

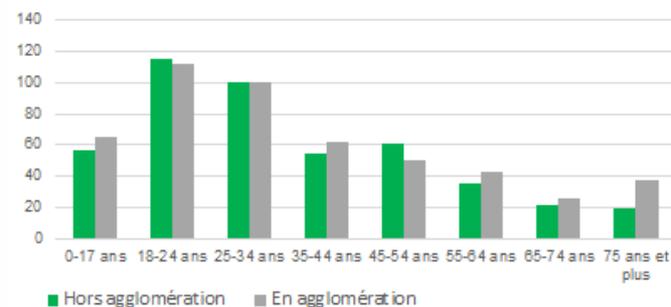
## En 2022

	Accidents	Dont mortels	% d'accidents mortels	Tués
Milieu rural	309	31	10,5%	34
Milieu urbain	439	11	2,5%	11

Répartition des victimes selon la localisation et le mode de déplacement



Répartition des victimes selon la localisation et l'âge



(1) : Engin de déplacement personnel à moteur (trottinette électrique, gyropode, hoverboard...)

(2) : Engin de déplacement personnel sans moteur (trottinette, rollers, skateboard...)

(3) : Modes de déplacement alternatifs aux modes de déplacement motorisés (marche à pied, vélo, EDP)

La baisse du nombre d'accidents corporels en 2022 est plus marquée **en milieu urbain** (29 accidents de moins, soit une baisse de 6%) qu'en milieu rural (2 accidents de moins, soit une baisse de 0,6%).

Paradoxalement, le nombre de victimes ainsi que la mortalité augmente de façon plus franche dans les zones urbaines où 4 personnes de plus qu'en 2021 sont décédées, qu'en zone rurale où 1 personne de plus qu'en 2021 est décédée.

Par rapport à 2021, hors agglomération le nombre de victimes augmente légèrement parmi les **cyclistes** (+2 victimes), les EDP motorisés<sup>1</sup> (+ 1 tué) et surtout parmi les usagers de voiture de tourisme (+ 45 victimes). A contrario, le nombre de victimes piétons et usagers de deux-roues motorisés diminue (respectivement - 4 victimes et - 6 victimes).

En agglomération, bien que le nombre de victimes piétons soit stable, la **mortalité des piétons** est en forte hausse par rapport à 2021 (+ 7 piétons tués) et quasi équivalente à celle de 2019. Le nombre de victimes usagers d'EDP sans moteur (2) diminue au détriment des **EDP motorisés** (+ 8 victimes). Le nombre de victimes augmente également parmi les piétons (+ 3 victimes) et les usagers de **moto de moins de 125 cm<sup>3</sup>** (+ 7 victimes). A l'inverse, le nombre de victimes usagers de voiture de tourisme est en baisse (- 24 victimes).

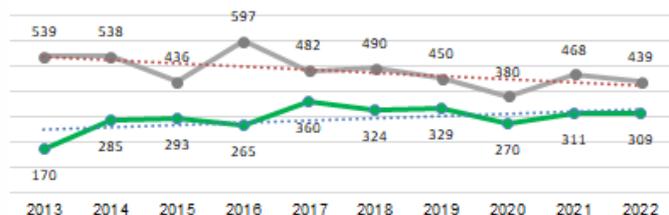
La ville de Rennes concentre les deux tiers des victimes en agglomération mais 4% de la mortalité. **Rennes concentre également près de 90% des victimes en mode de déplacement doux** (3).

En 2022, l'augmentation du nombre de victimes **hors agglomération** concerne surtout les usagers de voiture de tourisme dans les classes d'âge comprises entre 0 et 34 ans qui enregistrent une hausse de 33%. Le nombre de victimes en moto lourde diminue chez les 18-24 ans (- 5 victimes) et les 35-44 ans (- 5 victimes).

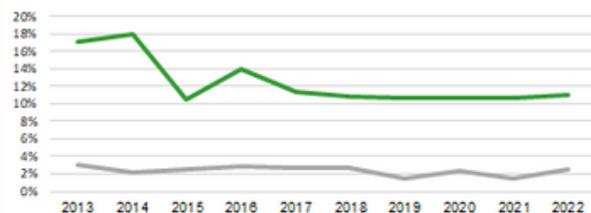
**En agglomération**, la hausse du nombre de victimes piétons touche principalement les jeunes de 14 à 17 ans (+ 4 victimes) et les seniors de 75 ans et plus (+ 4 victimes). Le nombre de victimes en EDP motorisé augmente dans toutes les classes d'âge comprises entre 14 et 44 ans (+ 9 victimes). Le nombre de victimes augmente chez les 35-44 ans en tant qu'usager de cyclomoteur et chez les 25-34 ans en tant qu'usager de moto légère.

## Evolution depuis 10 ans

Evolution des accidents corporels selon le milieu



Evolution du taux de mortalité selon le milieu



**L'accidentalité hors agglomération a doublé** entre 2013 et 2017, avec une hausse marquée en 2014 (+ 67% par rapport à 2013) et 2017 (+ 36% par rapport à 2016). La tendance s'inverse depuis 2018 avec une diminution de 4,6% du nombre d'accidents. La mortalité hors agglomération est stable depuis 2017 avec une moyenne de 11 tués pour 100 accidents corporels.

**L'accidentalité en milieu urbain diminue** de façon constante entre 2013 et 2022 (- 18%) avec un taux de mortalité stable qui s'établit en moyenne à 2,5 tués pour 100 accidents corporels.

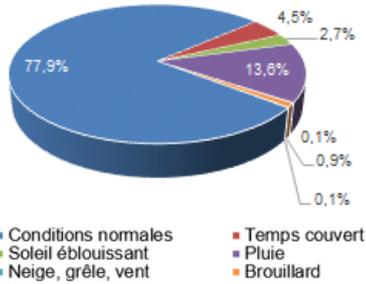
# Circonstances des accidents

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

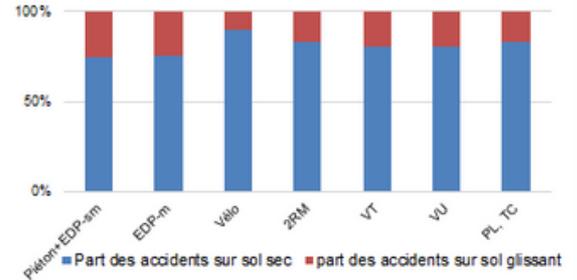
## Météo

## Etat de la route

Accidents en 2022



Part des accidents selon le mode de déplacement et l'adhérence



Plus des trois quarts des accidents et les deux tiers des accidents mortels se produisent alors que les conditions atmosphériques sont **normales**.

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

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

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

20% des accidents et 21% des accidents mortels se sont produits sur sol glissant (1).

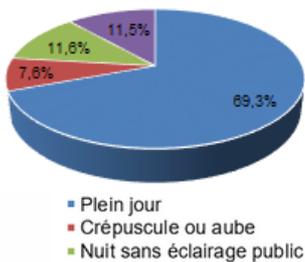
**Le manque d'adhérence est un facteur de risque qui intervient notamment au moment du freinage.**

La fréquence des accidents sur sol glissant est plus élevée pour les piétons et les usagers d'engins de déplacement personnel motorisé.

A l'inverse, la fréquence des accidents de deux-roues sur sol glissant est moins élevée, en lien avec une moindre mobilité des deux-roues par mauvais temps.

## Luminosité

Accidents en 2022



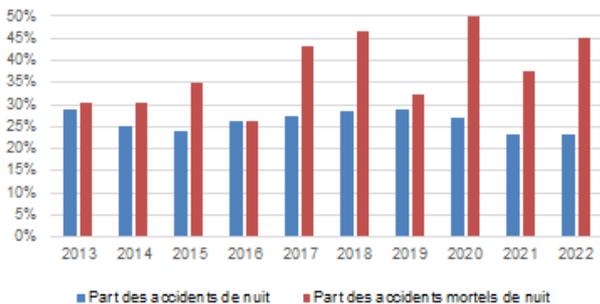
En 2022, près de 7 accidents sur 10 se produisent **de jour**. La part des accidents de nuit est la plus basse depuis 10 ans : ils représentent 23% des accidents contre 29% en 2019. Par contre, **la mortalité de nuit augmente** : 21 personnes sont décédées en 2022 dans un accident de nuit, soit 6 personnes de plus qu'en 2021.

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

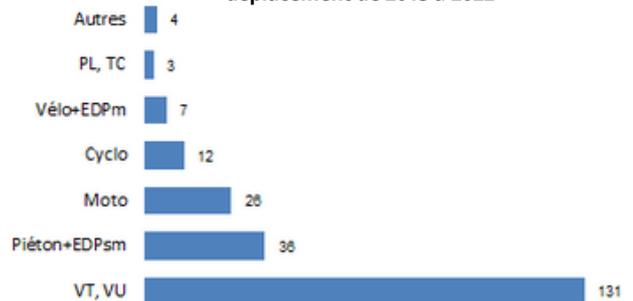
175 personnes sont décédées lors d'un accident de nuit, soit plus d'un tué sur trois, principalement en tant qu'usager de voiture de tourisme ou utilitaire (60%), piéton et EDP sans moteur (16%) et usager de deux-roues motorisé (12%).

Près de 2 personnes tuées de nuit sur 5 sont âgées de **18 à 34 ans**.

Evolution de la part des accidents de nuit (2)



Personnes tuées de nuit (2) selon le mode de déplacement de 2013 à 2022



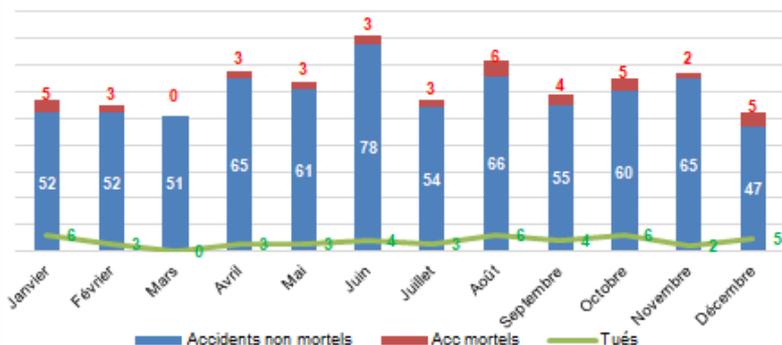
(1) : mouillé, enneigé, verglacé, boueux, corps gras, huile...

(2) : luminosité faible ou inexistante

# Circonstances des accidents (suite)

## Saisonnalité

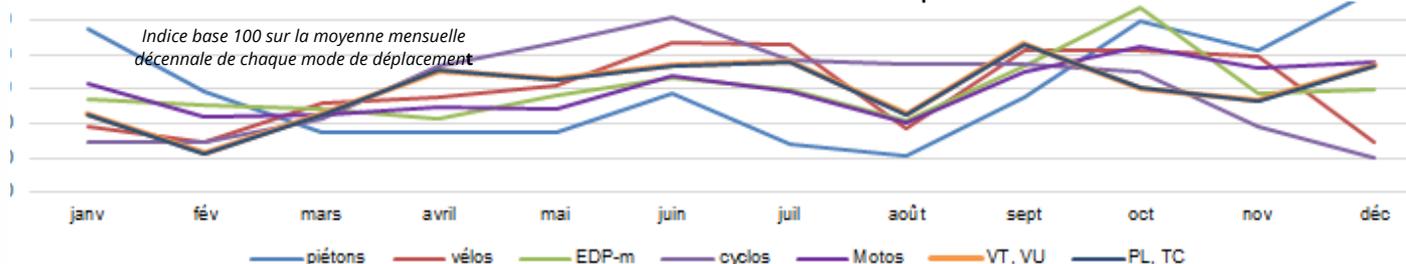
Nombre d'accidents et de personnes tuées selon le mois en 2022



En 2022, c'est au mois de décembre que les accidents sont les moins fréquents et au mois de **juin** que l'accidentalité est la plus élevée, accentuée par une météo plutôt clémente. Le pic de l'accidentalité au mois de juin concerne principalement **les vélos** (15 accidents en juin contre 9 accidents par mois en moyenne sur le reste de l'année), les voitures de tourisme (62 accidents contre 50 accidents par mois en moyenne sur le reste de l'année) et **les motos lourdes** (10 accidents contre 5 en moyenne sur le reste de l'année).

Les accidents impliquant un piéton ou/et un EDP-m sont plus fréquents au dernier trimestre (37% des accidents).

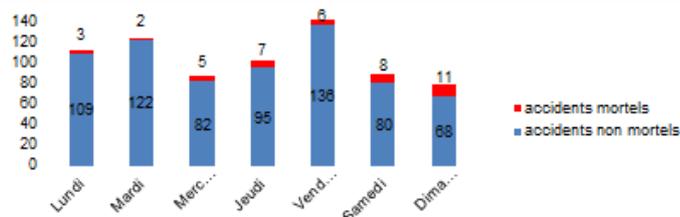
Evolution mensuelle des accidents selon le mode de déplacement de 2013 à 2022



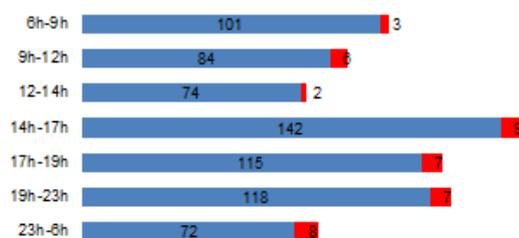
La saisonnalité des accidents est disparate selon le mode de déplacement :

- les accidents impliquant **un piéton** se produisent davantage au mois de janvier ainsi qu'au dernier trimestre (46% des accidents), avec un pic au mois de décembre. Parallèlement, la mortalité piétonne est très marquée au mois de décembre (21% des piétons tués).
- l'accidentalité **des cyclistes** est marquée aux mois de juin et juillet, correspondant à une hausse de la pratique du vélo-loisir (41% des victimes cyclistes en juin et juillet). Parallèlement, les accidents de cyclistes sont également plus fréquents en septembre, octobre et novembre (30% des victimes) et interviennent lors des déplacements domicile-travail ou domicile-école (41% des victimes cyclistes). La mortalité cycliste reste néanmoins liée à la météo, elle est plus fréquente de mai à octobre et intervient principalement dans le cadre des loisirs (74% des cyclistes tués).
- la pratique de **l'EDP motorisé** semble moins liée aux conditions météo que le vélo avec une accidentalité plus fréquente de juin à décembre et directement liée aux déplacements domicile-travail/école (50% des victimes). Toutefois, la pratique de l'EDPM étant relativement récente et amenée à se développer, cette tendance devra être vérifiée.
- les accidents impliquant **une moto légère** sont globalement répartis sur toute l'année avec un pic de la mortalité en juin, contrairement aux accidents de **moto lourde**, dont la pratique est davantage saisonnière, et qui présentent une hausse au mois d'avril, juillet et août, période qui regroupe également près de la moitié des tués (49%).
- les accidents impliquant une **voiture de tourisme** sont légèrement plus fréquents au dernier trimestre (30%) et la mortalité présente un pic au mois de décembre (13% des tués).

## Jour de la semaine et horaires



Les trois quarts des accidents corporels se produisent **en semaine**. Par rapport à 2021, les accidents sont en augmentation le week-end (samedi-dimanche) : 25% contre 22% en 2021. Le nombre d'accidents mortels augmente également le week-end : 45% contre 27% en 2021. C'est le dimanche que le taux de mortalité est le plus élevé avec 11 tués pour 100 accidents corporels (contre 7,7 tués pour 100 accidents corporels en 2021) contre 4 tués pour 100 accidents en moyenne le reste de la semaine.



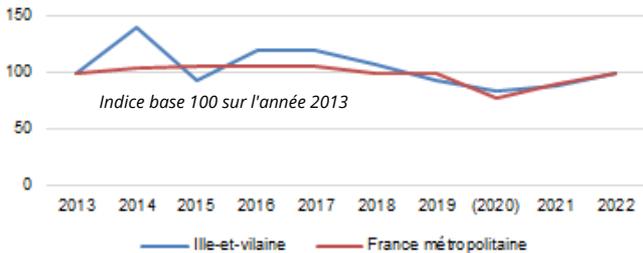
Par rapport à 2021, le nombre d'accidents **corporels** augmente de 60% la nuit entre 23h et 6h et de 6% entre 14h et 17h mais diminue sur les autres tranches horaires. Le nombre d'accidents **mortels** augmente de 17h à 23h (+ 4 accidents mortels) ainsi qu'entre 14h et 17h (+ 3 accidents mortels).

# Ille-et-Vilaine vs France Métropolitaine

	Accidents		Tués		Blessés	
	Ille-et-Vilaine	France (1)	Ille-et-Vilaine	France (1)	Ille-et-Vilaine	France (1)
2022	748	52 380	45	3 267	914	65 430
2021	779	53 540	40	2 944	950	67 057
2019	779	56 016	42	3 244	969	70 490
Evolution 2022/2021	- 4%	- 2,2%	+ 12,5%	+ 11%	- 3,8%	- 2,4%
Evolution 2022/2019	- 4%	- 6,5%	+ 7%	+ 0,7%	- 5,6%	- 7,2%

En 2022, en Ille-et-Vilaine comme en France Métropolitaine, le nombre d'accidents corporels et de blessés est en baisse par rapport à 2021 et 2019, avec **une diminution légèrement plus prononcée en Ille-et-Vilaine**. Par contre, la mortalité est en hausse sur les deux périmètres dans des proportions globalement similaires par rapport à 2021 (+ 12,5% en Ille-et-Vilaine et + 11% en France Métropolitaine). Comparé à 2019, la hausse de la mortalité est plus prononcée en Ille-et-Vilaine (+ 7% contre + 0,7% en France).

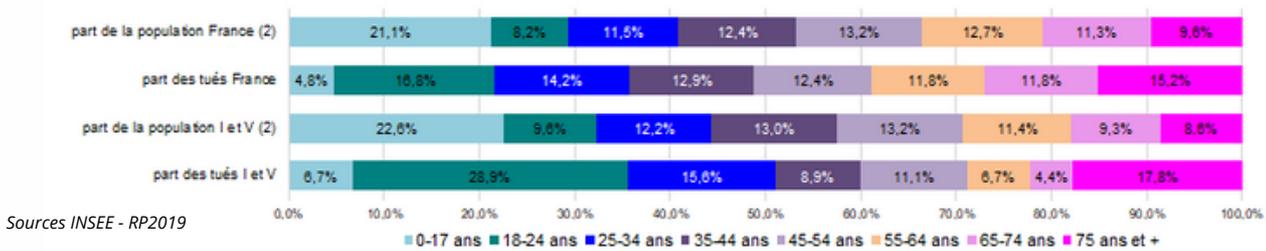
Evolution de la mortalité de 2013 à 2022



Malgré d'importantes fluctuations entre 2014 et 2018, le nombre de personnes tuées sur les routes breilliennes en 2022 est identique à celui de 2013.

Il en est de même en France métropolitaine où, malgré une hausse en 2014, 2015 et 2016, le nombre de personnes tuées en 2022 est quasi identique à celui de 2013 (1 personne tuée de moins en 2022).

Part des tués selon la tranche d'âge en 2022



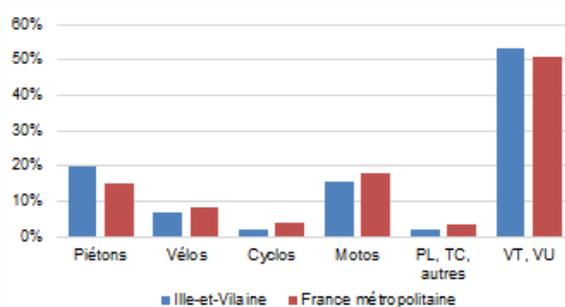
Sources INSEE - RP2019

En comparaison avec la France métropolitaine, en Ille-et-Vilaine en 2022 la mortalité touche davantage **les jeunes de moins de 18 ans ainsi que les 18-24 ans** chez qui le nombre de tués est en forte hausse, tandis que la mortalité des jeunes a tendance à diminuer en France Métropolitaine. Les jeunes de moins de 25 ans représentent ainsi 32% de la population breilliennne et 35% des tués (en hausse de 20 points par rapport à 2021) contre 21% en France.

Dans une moindre mesure, l'Ille-et-Vilaine présente également une surmortalité dans la classe d'âge des **25-34 ans** : bien qu'en baisse par rapport à 2021, ils représentent 15% des tués pour 12% de la population breilliennne soit une proportion similaire à celle de la France métropolitaine.

La classe d'âge des **seniors de 75 ans et plus** présente également une surmortalité, plus marquée encore en Ille-et-Vilaine (près de 17% des tués pour 8% de la population) qu'à l'échelle de la France métropolitaine (15% des tués pour 9% de la population).

Part des tués selon le mode déplacement en 2022



**La part des piétons tués est plus élevée en Ille-et-Vilaine** qu'à l'échelle de la France métropolitaine. En 2022, année particulièrement meurtrière pour les piétons, ils représentent 20% de la mortalité breilliennne contre 15% en France métropolitaine.

A l'inverse, la mortalité des cyclistes, en baisse en Ille-et-Vilaine en 2022 (6% des tués), est moins élevée qu'à l'échelle de la France métropolitaine (8% des tués).

La part des personnes tuées en deux-roues motorisé est de 5 points supérieure en France métropolitaine : ces chiffres englobent en effet des régions telles que l'Ille-de-France et PACA où la pratique du deux-roues est plus développée qu'en Bretagne.

Enfin, la part des tués en voiture de tourisme et en véhicule utilitaire diminue en Ille-et-Vilaine (- 9 points par rapport à 2021) mais elle est malgré tout légèrement plus élevée qu'à l'échelle de la France où elle est stable par rapport à 2021. Les usagers de voiture de tourisme et de véhicule utilitaire représentent 53% des tués en Ille-et-Vilaine contre 51% en France.

1 - Sources ONISR - données brutes France Métropolitaines 2023

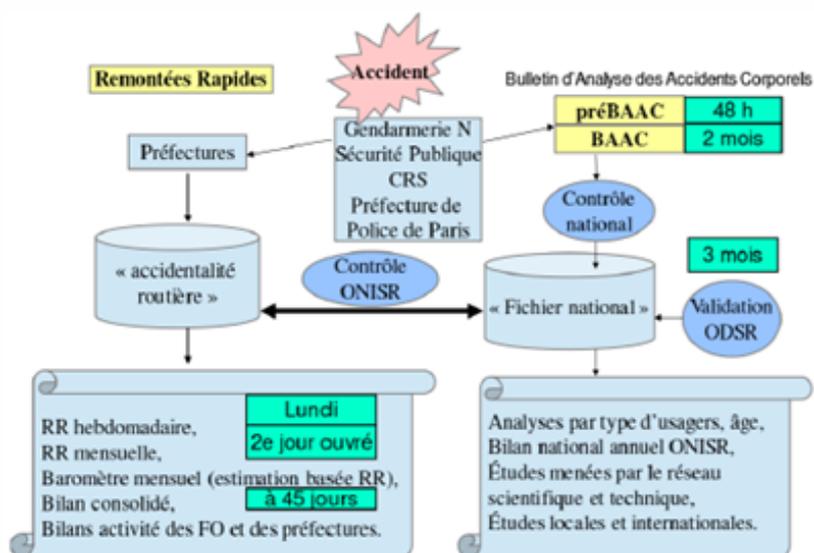
# Annexes

## Le fichier national des accidents corporels

### L'enregistrement des accidents

Tout accident corporel de la circulation routière connu des forces de l'ordre fait l'objet d'une fiche dans le Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels (BAAC), saisie au niveau local dans PROCEA web pour les services de Police et PULSAR BAAC pour les services de Gendarmerie nationale. Ces logiciels envoient toutes les nuits les mises à jour des fichiers pré-BAAC puis BAAC consolidés dans le système d'information national TRAxY (Trafic, Route Accident, coordonnées xy).

Depuis le 1er janvier 2018, un pré-BAAC doit être enregistré par les forces de l'ordre dès les 48 heures qui suivent un accident corporel et mis à jour par les forces de l'ordre jusqu'à devenir un BAAC dans les deux mois suivants l'accident.



La fiche BAAC décrit **les circonstances** de l'accident (date, heure, localisation, conditions atmosphériques, type de collision, géocodage GPS de l'accident...), **le lieu** de l'accident (catégorie et nom de route, type d'intersection, régime de priorité, aménagement de l'infrastructure...), **les véhicules impliqués** (catégorie, sens de circulation, âge du véhicule, manœuvre du véhicule avant l'accident...) et **les usagers impliqués** dans l'accident (gravité des blessures, l'âge, le sexe, les facteurs d'accident liés à l'utilisateur responsable...). La fiche BAAC ne comporte pas d'informations sur l'identité des personnes impliquées.

### Le rôle des Observatoires départementaux de sécurité routière (ODSR)

Les ODSR assurent le suivi et la correction des fiches BAAC émanant des forces de l'ordre, notamment les erreurs de saisie ou les champs non renseignés. Ils sont également habilités à consulter la procédure rédigée par les forces de l'ordre, à des fins de fiabilisation de la donnée.

Le fichier national des accidents corporels ainsi fiabilisé par les Observatoires départementaux, est validé aux mois d'avril/mai de chaque année par l'ONISR et devient la source des statistiques officielles d'accidentalité, communiquées au public et institutionnels (alimentation des bases internationales OMS, CARE et IRTAD).

Au niveau local, les statistiques d'accidentologie contribuent à **l'orientation de la politique locale de sécurité routière** (diagnostic, études d'enjeux, implantation des dispositifs de contrôle automatisé de la vitesse...) et permettent de **cibler les actions de sensibilisation du public** à travers notamment les enjeux du Document Général d'Orientations (DGO) établit tous les cinq ans.

### Le Document général d'orientations (DGO)

Les Documents généraux d'orientations constituent un cadre stratégique pluri-annuel guidant l'action de l'Etat déconcentré et de ses partenaires en faveur de la réduction de l'accidentalité routière. Les DGO 2018-2022 sont arrivés à échéance et les territoires ont engagé, en 2022, l'élaboration des stratégies 2023-2027.

La politique nationale de sécurité routière est ainsi déclinée au plan local via 4 enjeux englobants communs à tous les départements :

- les deux-roues motorisés
- les conduites à risque (alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs dont usage du téléphone)
- les nouveaux modes de mobilité dits "douce" (vélo y compris à assistance électrique, engins de déplacement personnel motorisés, marche)
- le risque routier professionnel.
- 

En plus de ces enjeux nationaux, le diagnostic de sécurité routière effectué par l'ODSR35 a permis de dégager 2 enjeux locaux :

- les jeunes de 14 à 25 ans
- les seniors

# L'estimation du nombre de blessés <sup>(1)</sup>

## L'échelle de mesure des blessures AIS

L'échelle AIS (Abbreviate Injury Scale) est une classification internationale utilisée en traumatologie. Elle permet de coder les lésions des victimes. Chaque lésion est décrite selon 6 caractères qui permettent de spécifier la région corporelle, l'organe atteint et la nature de la lésion. A chaque lésion est affecté un score de gravité immédiate (AIS) allant de 1 (gravité mineure) à 6 (gravité maximale, lésion mortelle) selon le risque vital, la rapidité, la complexité et la longueur attendue des soins. Le M.AIS est le score de lésion le plus grave ; un blessé M.AIS 3+ (définition du blessé grave) présente au moins une lésion de niveau AIS 3 ou plus.

Les indicateurs BL (blessés légers) et BH (blessés hospitalisés) du BAAC ne sont plus utilisés par la statistique européenne qui utilise désormais l'échelle AIS, notamment pour suivre l'objectif de réduction par 2 du nombre de blessés graves sur la décennie 2020-2030. Il semble donc intéressant de transposer les chiffres d'accidentologie issus du BAAC selon l'échelle AIS afin de suivre l'évolution des blessés graves au niveau local.

## L'estimation du nombre de blessés

Sur toute la France, le nombre de blessés enregistrés dans les BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels) est sous-estimé car les forces de l'ordre ne sont pas systématiquement appelées sur les lieux d'un accident de la route, notamment quand l'accident n'est pas mortel.

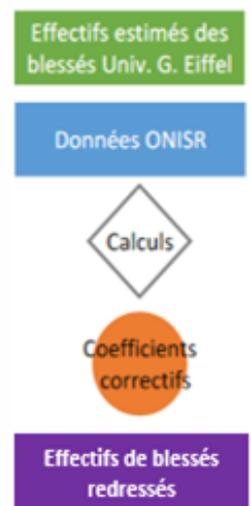
Par ailleurs, le sous-enregistrement des blessés diffère fortement selon le type de l'accident, la présence ou non d'un tiers, le milieu routier et les forces de l'ordre (Police Nationale ou Gendarmerie Nationale). Il est par exemple très élevé pour les accidents de cyclistes sans tiers hors agglomération et assez faible pour les accidents graves impliquant deux véhicules motorisés en agglomération. Enfin, la gravité des blessures enregistrées dans le BAAC diffère de la gravité réelle des blessures des victimes.

L'Université Gustave Eiffel, en comparant les données du Registre du Rhône (2) et les BAAC, a mené une étude permettant de mieux estimer le nombre réel de blessés de la route en France grâce à une modélisation construite en rapprochant, sur le département du Rhône, les données du Registre à celles des BAAC.

Cette étude a permis de projeter les sous-enregistrements observés au niveau national. Des ratios entre les blessés du BAAC et l'estimation de l'Université Gustave Eiffel ont ainsi été déterminés, tenant compte de critères tels que le mode de déplacement, l'âge, le sexe, la gravité des blessures, la présence éventuelle des forces de l'ordre ayant rédigé le BAAC.

Ces ratios permettent de calculer un nombre redressé de blessés par mode de déplacement, par tranche d'âge, par gravité des blessures et d'en donner une estimation plus proche de la réalité en intégrant l'échelle de gravité des blessures AIS.

**Ces estimations sont néanmoins peu transposables au niveau local car le département du Rhône est un département essentiellement urbain. L'ONISR conseille donc de ne pas utiliser cette méthode à l'échelle départementale. Pour autant, les chiffres estimatifs concernant l'Ille-et-Vilaine sont détaillés ci-après, à titre indicatif.**



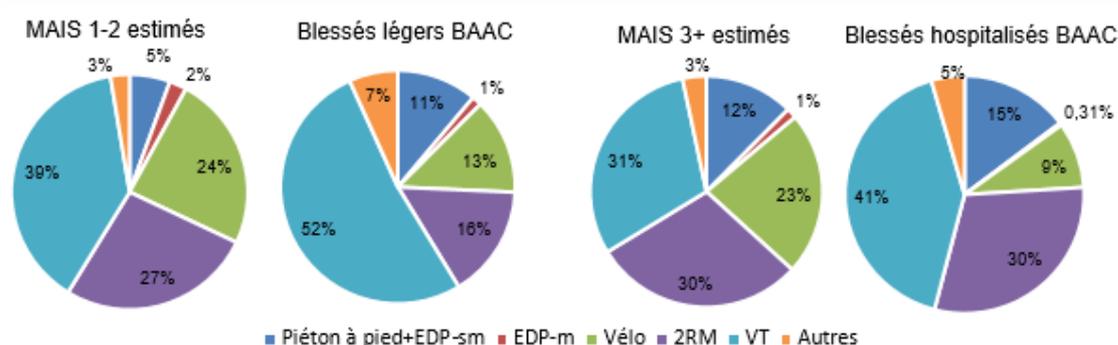
(1) Sources ONISR

(2) Le Registre des blessés de la route mis en place de le département du Rhône par l'Unité de Recherche Epidémiologique et de Surveillance Transport, Travail, Environnement (UMRESTTE) réalise depuis 1995 un enregistrement le plus exhaustif possible des victimes en milieu médical. L'ensemble des services de secours et de soins prenant en charge les victimes participe au recueil des données. Tous les renseignements concernant la victime, son accident, ses lésions et son devenir médical sont recueillis.

## L'estimation du nombre de blessés en Ile-et-Vilaine

Mode de déplacement	Gendarmerie					Police				
	nombre de blessés BAAC	coeff MAIS 1-2	nombre estimé de blessés MAIS 1-2	coeff MAIS 3+	nombre estimé de blessés MAIS 3+	nombre de blessés BAAC	coeff MAIS 1-2	nombre estimé de blessés MAIS 1-2	coeff MAIS 3+	nombre estimé de blessés MAIS 3+
<b>Piétons+EDP-sm</b>	26	1,98	51	0,45	12	80	1,74	139	0,19	15
<b>Vélos</b>	1	10,31	10	1,18	1	96	7,19	690	0,28	27
<b>EDP-m</b>	28	10,31	288	1,18	33	26	7,19	187	0,28	7
<b>2RM</b>	63	3,8	239	0,64	40	89	2,72	242	0,17	15
<b>VT</b>	185	3,88	717	0,31	57	273	2,68	732	0,05	14
<b>Autres</b>	16	2,01	32	0,27	4	31	1,34	42	0,04	1
<b>Total</b>	319		1340		148	595		2042		79

**Lecture :** pour la catégorie des piétons et EDP-sm en zone gendarmerie, le nombre de blessés légers ou modérés MAIS 1-2 estimé par l'Université Gustave Eiffel est 1,98 fois plus important que le nombre de blessés du BAAC (toutes gravité confondues) et le nombre de blessés graves MAIS 3+ est 0,45 fois moins important.



Le nombre estimé de blessés modifie la part de chaque mode de déplacement dans l'accidentalité (ici 2018-2022), c'est notamment le cas pour les **vélos** pour lesquels l'estimation est **1,8 fois plus élevée** concernant les blessés légers et **2,5 fois plus élevée** concernant les blessés graves.

(1) Sources ONISR

(2) Le Registre des blessés de la route mis en place de le département du Rhône par l'Unité de Recherche Epidémiologique et de Surveillance Transport, Travail, Environnement (UMRESTTE) réalise depuis 1995 un enregistrement le plus exhaustif possible des victimes en milieu médical. L'ensemble des services de secours et de soins prenant en charge les victimes participe au recueil des données. Tous les renseignements concernant la victime, son accident, ses lésions et son devenir médical sont recueillis.

# **Observatoire Départemental de Sécurité Routière**

**Direction Départementale des Territoires et de la Mer  
d'Ille-et-Vilaine**

**Le Morgat - 12 rue Maurice Fabre  
CS 23167  
35031 Rennes cedex  
Tél : 02 90 02 32 00**

**Juin 2023**