



**PRÉFET  
D'ILLE-  
ET-VILAINE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE VIVRE,  
ENSEMBLE**

# Document général d'orientations 2023 – 2027

**État des lieux  
de l'insécurité routière  
en Ille-et-Vilaine**

# SOMMAIRE

1. Le contexte local.....	3
1.1. Présentation générale du département.....	3
1. 1. 1. Situation géographique.....	3
1. 1. 2. La mortalité routière, les victimes.....	14
1. 1. 3. La mortalité routière, les présumés responsables.....	17
1. 1. 4. Le risque routier professionnel.....	21
1. 1. 5. L'accidentalité selon le milieu.....	24
2.. Les principales caractéristiques des accidents hors agglomération.....	26
2. 1. La typologie des accidents hors agglomération.....	26
2. 2. Les modes de déplacement doux (marche à pieds, EDP, vélo, VAE) hors agglomération. .	28
2. 3. Les deux roues motorisés hors agglomération.....	33
2. 4. Les facteurs spécifiques des accidents hors agglomération.....	37
2.2. Les principales caractéristiques des accidents en agglomération.....	39
2. 2 1. Le contexte et la typologie des accidents.....	39
2. .2 2. Les modes de déplacement doux en agglomération.....	43
2. 2. 3. Les deux roues motorisés en agglomération.....	47
2. 2. 4. Les facteurs spécifiques des accidents en agglomération.....	51
3 L'accidentalité selon l'âge.....	52
3.1. Les jeunes de 14 à 17 ans.....	52
3.2. Les jeunes de 18 à 24 ans.....	54
3.3. Les seniors de 65 à 74 ans.....	56
3.4. Les seniors de 75 ans et plus.....	58
4. Les facteurs de risque (2019-2021).....	60
4.1. L'alcool (2019-2021).....	60
4.2. L'usage des stupéfiants (2019-2021).....	62
4.3. La vitesse (2019-2021).....	64
4.3. L'accidentalité liée au non-respect de la priorité (2019-2021).....	66
4.5. L'inattention et les distracteurs.....	68
6. Les enjeux et orientations pour 2023-2027.....	70
6.1. Les enjeux prioritaires.....	70

# 1. Le contexte local

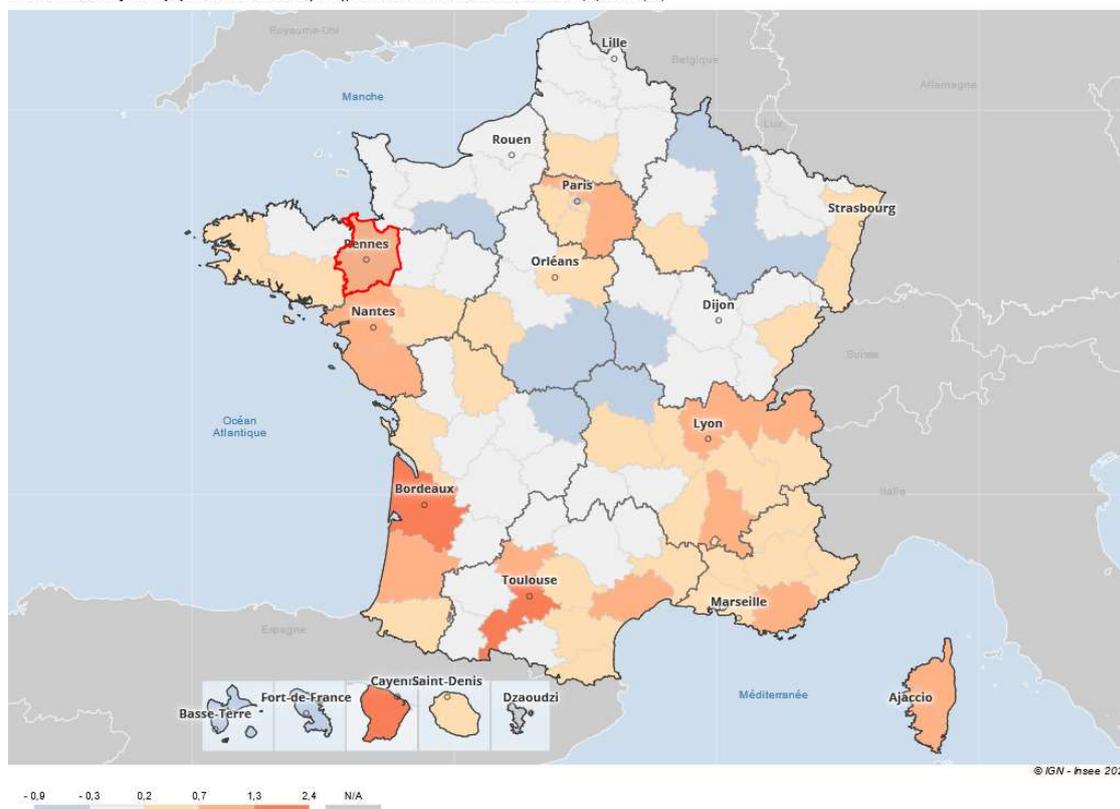
## 1.1. Présentation générale du département

### 1. 1. 1. Situation géographique

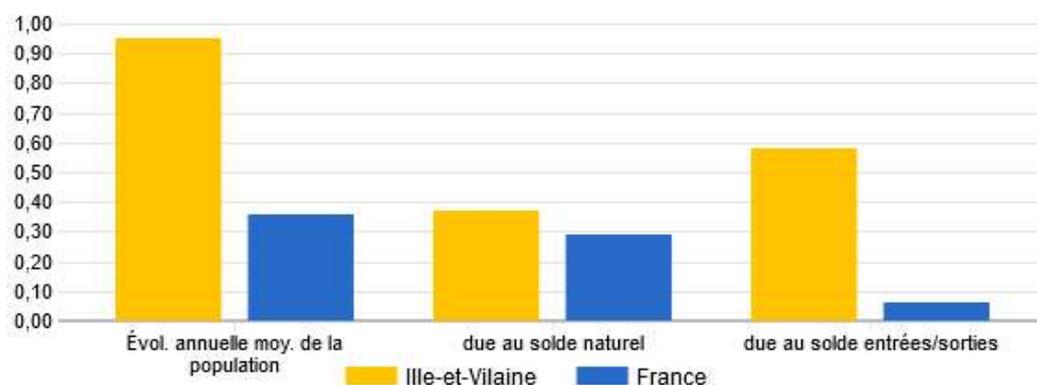
Le département d'Ille-et-Vilaine s'étend sur 6 775 km<sup>2</sup> et compte 1 107 860 habitants au 1<sup>er</sup> janvier 2022 (estimations INSEE). L'Ille-et-Vilaine est le département le plus peuplé de la région Bretagne et le 20<sup>ème</sup> département le plus peuplé de France métropolitaine.



Évol. annuelle moy. de la population 2013 - 2019 (en %), 2019 - Source : Insee, Recensements de la population (RP)



Entre 2013 et 2019, la population breillienne a augmenté de 8,6 % soit une évolution moyenne de + 0,95 % par an tandis que la population française a augmenté de 2,15 % soit une évolution moyenne de 0,36 % par an.

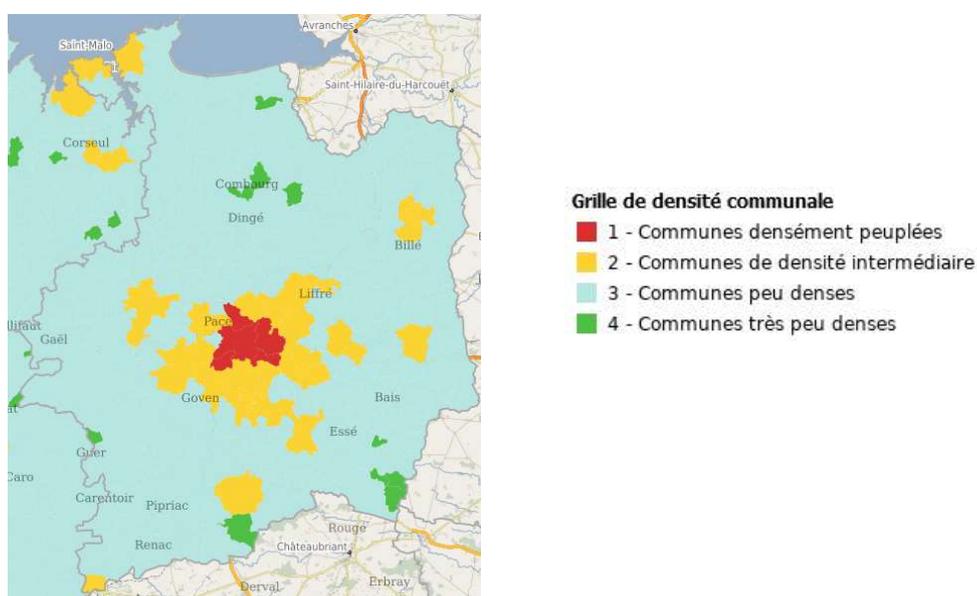


Cette augmentation est due pour une grande part à un solde migratoire positif (6 800 entrées en moyenne annuelle entre 2008 et 2013). En particulier, plus de 14 000 jeunes âgés de 18 à 24 ans arrivent en Ille-et-Vilaine chaque année pour étudier ou occuper un premier emploi. Avec plus de 60 000 étudiants dans l'enseignement supérieur en 2013, l'aire urbaine de Rennes se situe au 4ème rang national quant à la proportion d'étudiants dans la population.

Près d'un tiers des mouvements de population ont lieu avec les trois autres départements bretons. Les deux autres tiers sont des mouvements interrégionaux concernant essentiellement les Pays-de-la-Loire et l'Île-de-France. Ces mouvements participent à la dynamique d'un département jeune dans lequel la moitié de la population est âgée de moins de 40 ans qui favorise le maintien d'un solde naturel positif.

La densité moyenne de la population breillienne est de 163 habitants au km<sup>2</sup> avec une densité maximum pour la ville de Rennes (4 376 habitants au km<sup>2</sup>).

*Grille de densité communale*<sup>1</sup>



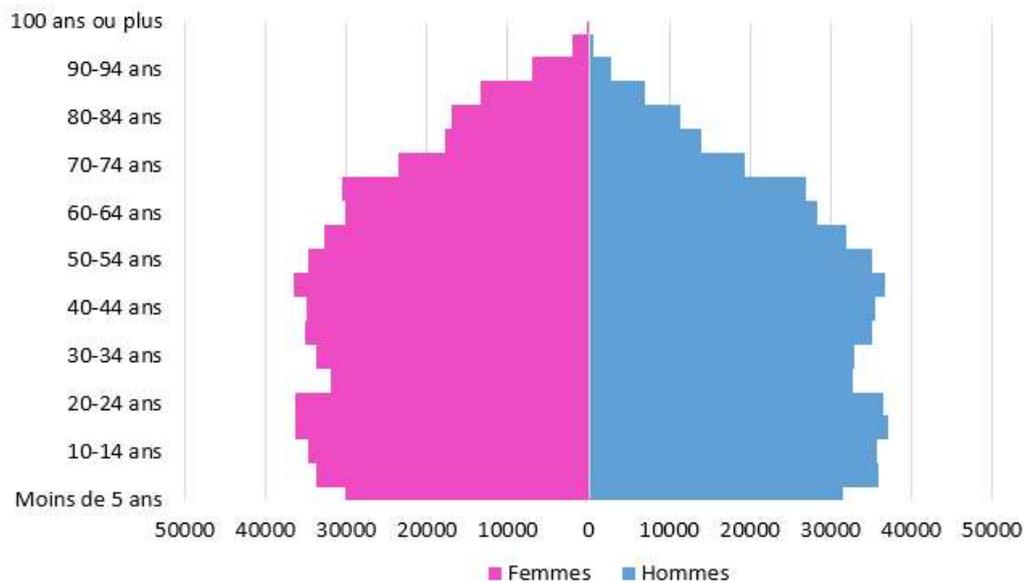
L'Ille-et-Vilaine est composée de 333 communes réparties dans 7 bassins d'activités. Plus de 9 breilliens sur 10 résident dans l'une des 5 grandes aires urbaines de Saint-Malo, Fougères, Vitré, Redon et surtout Rennes qui exerce une influence majeure sur le département. Elle couvre plus de la moitié de sa superficie et plus des deux tiers des Breilliens y résident.

1 La grille de densité caractérise les communes en fonction de la répartition de la population sur leur territoire. Définie en 2011 par Eurostat, cette grille permet de comparer le degré d'urbanisation des pays européens, avec une méthodologie homogène. Plus la population est concentrée et nombreuse, plus la commune est considérée comme dense.

## Composition de la population breillienne

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

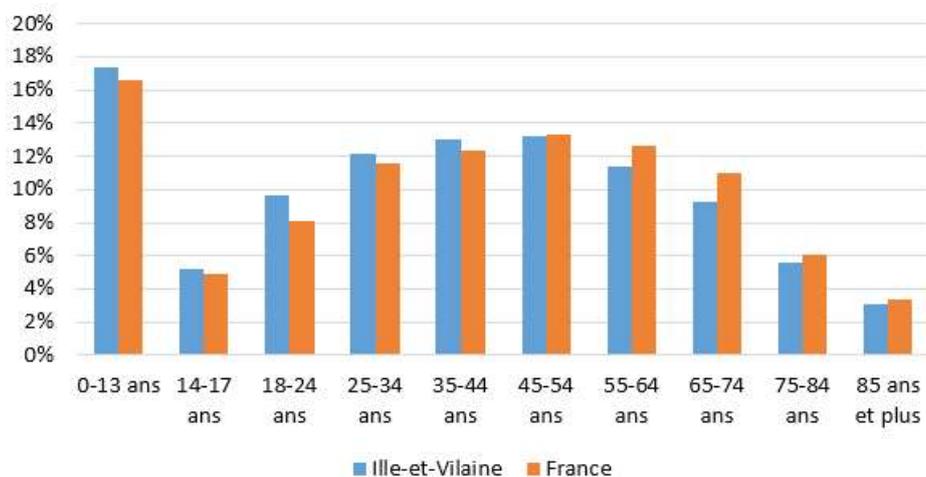
Sources : Insee-RP 2019



Avec un taux de croissance annuel de 0,95 % entre 2013 et 2019, la population du département enregistre une progression supérieure à celle de la France (+ 0,36 %). Pourtant, en Ille-et-Vilaine comme en France, le solde naturel (différence entre le nombre des naissances et des décès) n'a cessé de baisser depuis la fin de la seconde guerre mondiale pour atteindre son niveau le plus bas en 2019. Cette baisse est due à la fois à une augmentation du nombre des décès et au recul des naissances.

La proportion d'hommes et de femmes est relativement similaire en Ille-et-Vilaine et en France (51 % de femmes en Ille-et-Vilaine contre 52 % à l'échelle de la France entière).

### Répartition de la population I-et-V / France



La population breillienne est légèrement plus jeune que la population française :

- L'âge médian est de 39 ans contre 42 ans en France
- La part des jeunes de moins de 18 ans représente 22,6 % contre 21,5 % en France
- La part des jeunes actifs (de 18 à 44 ans) représente 34,8 % contre 32,1 % en France
- La part des 55 ans et plus représente 26,3 % contre 33,1 % en France (dont 17,9 % de seniors de 65 ans et plus contre 20,5 % en France)

Mais c'est une population vieillissante : entre 2012 et 2019, tandis que le nombre de jeunes de moins de 25 ans augmente de 4 %, le nombre de seniors de 65 ans et plus augmente de 21 % avec une augmentation très forte pour la tranche d'âge des 65-74 ans (+ 35 % contre + 28 % à l'échelle de la France).

## Le parc de véhicules

Evolution du parc en Ille-et-Vilaine - Sources MTECT

	2011	2019	Evolution I et V	Evolution France
	492 948	505 102	+ 2,6%	- 1,9%
	102 000	103 580	+ 1,5%	+ 1,5%
	7 885	7 496	- 4,9%	- 5,5%
	8 449	9 171	+ 8,5%	+ 6,8%
	8 442 <sup>(1)</sup>	8 829 <sup>(2)</sup>	+ 4,6%	+ 4,7%

<sup>(1)</sup> immatriculations neufs et occasions 2013

<sup>(2)</sup> immatriculations neufs et occasions 2015

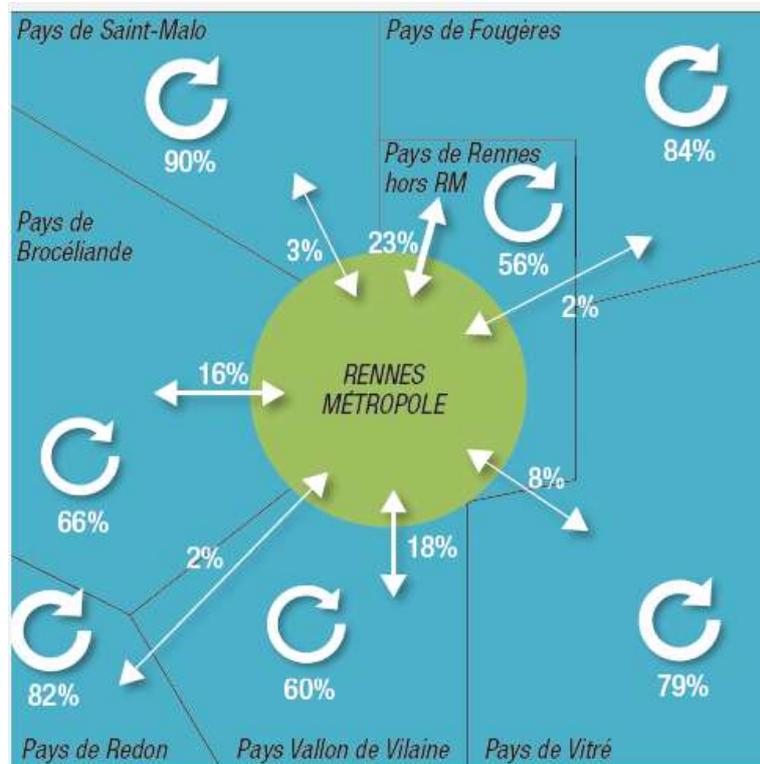
Entre 2011 et 2019, le parc de voitures particulières augmente légèrement en Ille-et-Vilaine (+ 2,6%) tandis qu'il diminue en France (- 1,9%).

Le parc de véhicules utilitaires et de deux-roues motorisés augmente de façon similaire en Ille-et-Vilaine et en France (respectivement + 1,5 % et + 4,7%).

Le parc de camions isolés diminue de 5 % en moyenne, en Ille-et-Vilaine comme en France. A contrario, le parc des véhicules semi-remorques est en hausse avec une augmentation plus prononcée en Ille-et-Vilaine (+ 8,5%) qu'à l'échelle du territoire français (+ 6,8%).

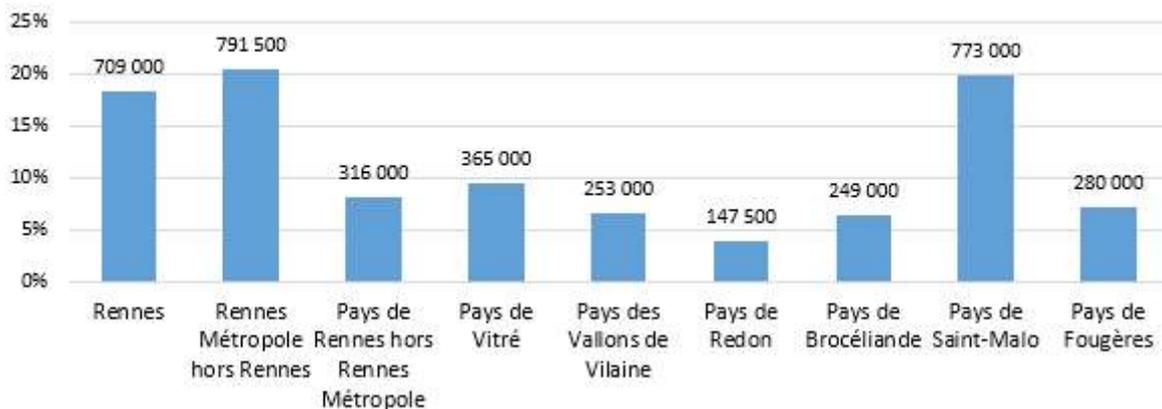
## Les déplacements en Ille-et-Vilaine <sup>2</sup>

Les breilliens réalisent 4,1 millions de déplacements<sup>3</sup> par jour dont 38 % effectués par les habitants de Rennes Métropole. Les habitants du Pays de Saint-Malo réalisent 20 % des déplacements contre, en moyenne, 7 % pour les habitants des autres Pays (hors Rennes Métropole). En moyenne, les breilliens réalisent 4 déplacements par jour à l'intérieur du département.



-  Part des déplacements des habitants des Pays réalisés dans leur Pays de résidence
-  Part des échanges des habitants des Pays avec Rennes Métropole

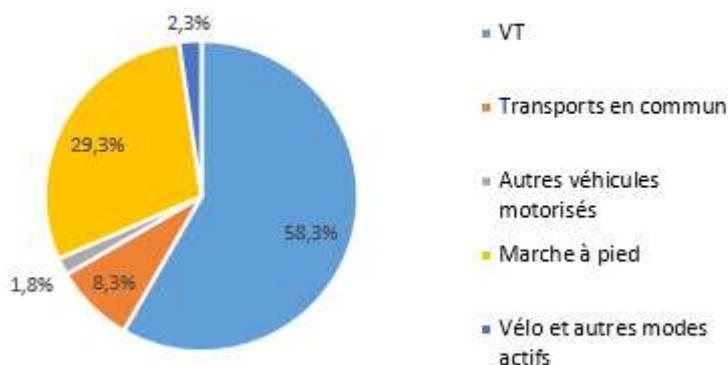
### Part des déplacements selon la zone de résidence



2 Sources : Enquête Ménages-Déplacements en Ille-et-Vilaine – Audiar 2018

3 Mouvement d'une personne réalisé sur la voie publique. Un nouveau déplacement est compté à chaque fois qu'un individu indique un nouveau motif de déplacement, en utilisant un ou plusieurs modes de déplacement.

### Répartition des déplacements par mode



### Distance moyenne parcourue par mode de déplacement

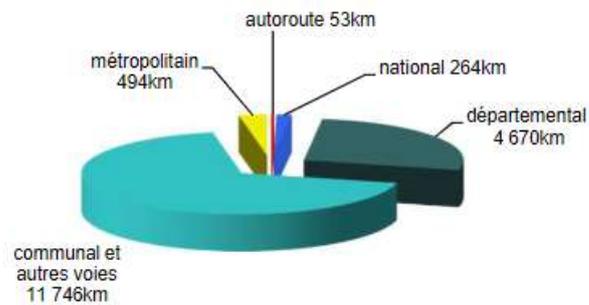
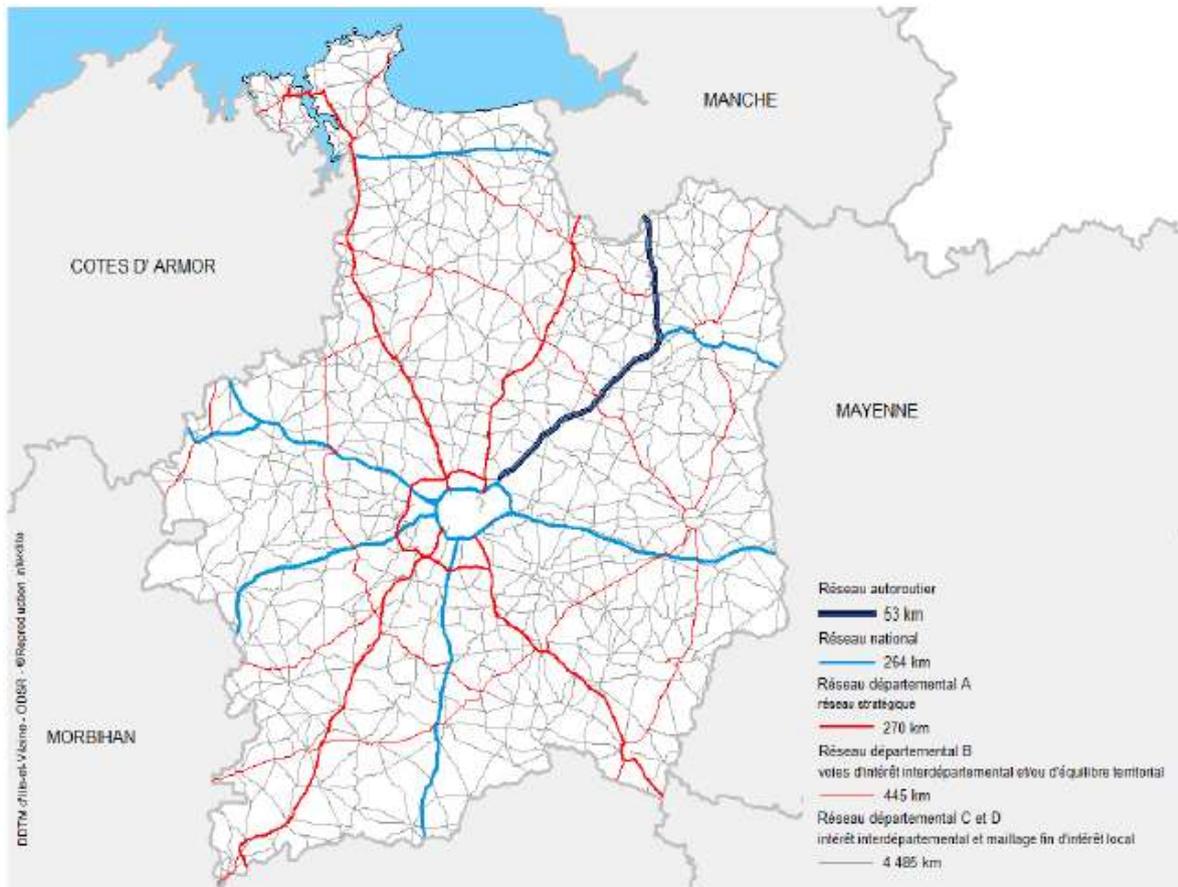


La voiture de tourisme garde une place prépondérante dans les déplacements des breilliens mais la part de ce mode de déplacement varie selon la zone de résidence et l'offre de transport en commun : les déplacements en voiture représentent 58 % des déplacements à l'échelle du département mais seulement 47 % à l'échelle de Rennes métropole et 31 % à l'échelle de l'agglomération rennaise.

La distance moyenne des déplacements des breilliens est de 26 km mais avec des disparités selon le lieu de résidence : les rennais parcourent en moyenne 13 km quand la distance moyenne parcourue hors Rennes Métropole est de 30 km.

La distance moyenne d'un déplacement varie également selon les modes de déplacement : un piéton parcourt en moyenne moins d'1 km, un cycliste près de 3 km et un usager de voiture de tourisme 10 km.

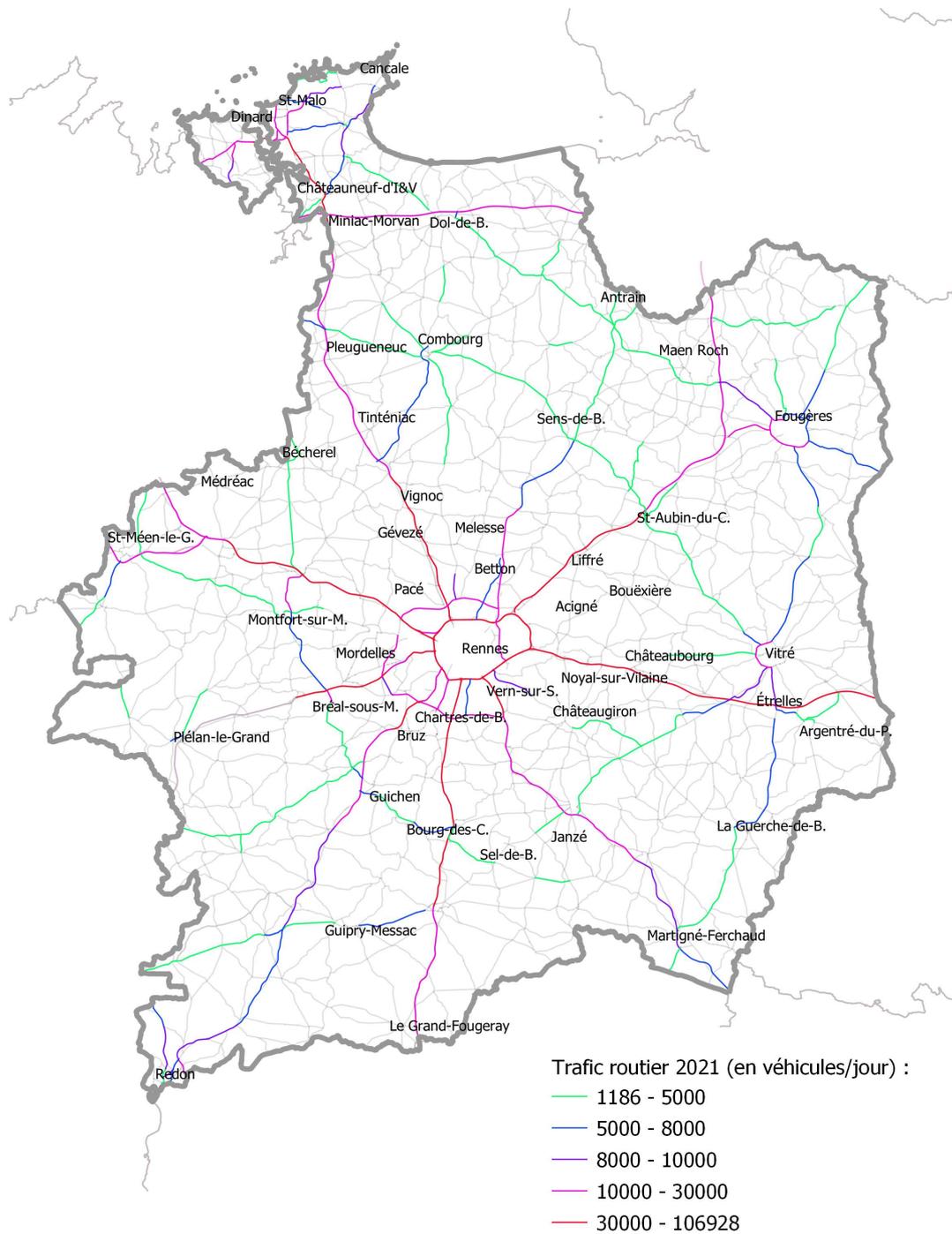
## Le réseau routier



Le réseau routier breton compte un peu plus de 17 200 kilomètres dont plus des deux tiers de voies communales (68%).

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, 494 km de routes départementales ont été transférées à Rennes Métropole (Loi MAPTAM de 2014).

## Le trafic routier



Sources : Conseil départemental d'Ille-et-Vilaine

## L'évolution du trafic routier

	TMJA <sup>4</sup> moyen 2021	Evolution 2012/2021	Part du trafic PL en 2021
Autoroute	29 813	8 %	14 %
Réseau national	51 939	5,3 %	5,6 %
Réseau départemental	23 190	19 %	1%
Réseau métropolitain (hors communales)	13 005	1,5 %	9%

Sur l'autoroute, le trafic moyen est de près de 30 000 véhicules/jour avec une part du trafic poids-lourds représentant 14 % du trafic.

Sur le réseau national, le trafic moyen est de 52 000 véhicules/jour avec des sections atteignant 106 000 véhicules/jour sur la rocade de Rennes. Le trafic poids-lourd représente 5,6 % du trafic.

Sur route départementale, le trafic augmente de 19 % en moyenne entre 2012 et 2021 avec des sections supportant jusqu'à 46 000 véhicules/jour en 2021. Les poids-lourds représentent moins de 1 % du trafic en moyenne.

Sur le réseau Rennes Métropole, la fréquentation est de 13 000 véhicules/jour en moyenne avec des sections supportant 64 000 véh/jour. Les poids-lourds représentent en moyenne 9 % du trafic.

## Méthodologie, zonage selon les familles de départements

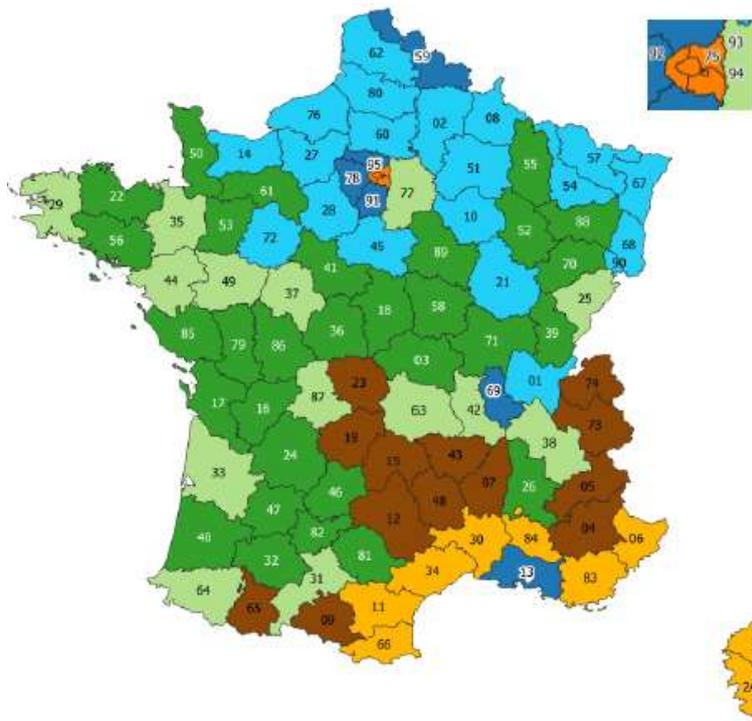
Afin d'identifier les spécificités des territoires et comprendre les points de force ou d'amélioration, il est utile de pouvoir comparer des indicateurs clés de performance non seulement à des moyennes nationales, régionales, mais aussi aux résultats de départements présentant des caractéristiques communes. Une étude réalisée en 1995 intitulée « Typologie des régions et départements français » avait déjà permis notamment en sécurité routière des comparaisons entre départements concernant des Indicateurs d'Accidentalité Locale dans les années 2000 (IAL).

Après un travail exploratoire réalisé par SOPRA-STERIA basé sur des méthodes de datascience intégrant un nombre important de variables, le Cerema a cherché à finaliser un zonage actualisé en réduisant le nombre de variables à 21 (contre 80 auparavant) : des variables témoins de phénomènes proches ont été supprimées afin de mieux exprimer le sens des caractéristiques des départements selon les familles. Ces caractéristiques concernent à la fois la démographie, la ruralité, mais aussi la météo, l'économie ou encore le relief par exemple (annexe 1).

La classification des départements permet de définir des familles de départements avec le principe suivant :

- Tous les départements d'une même famille ont des caractéristiques proches (homogénéité intra classes)
- Les départements de familles différentes ont des caractéristiques éloignées (hétérogénéité inter classes).

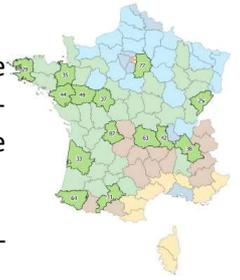
Classification des départements en 7 familles :



- - Famille 1 : les départements de montagne (13 départements)
- - Famille 2 : les départements ruraux à faible densité de population (30 départements)
- - Famille 3 : les départements méditerranéens (9 départements)
- - Famille 4 : les départements monopolarisés (14 départements)
- - Famille 5 : les départements multipolarisés (20 départements)
- - Famille 6 : les départements à très forte densité de population (6 départements)
- - Famille 7 : Paris et la petite couronne (4 départements).

**Compte tenu des critères de classification, l'Ille-et-Vilaine est répertorié parmi les départements monopolarisés :**

Cette famille est constituée par 14 départements. Outre l'Ille-et-Vilaine, elle regroupe : le Doubs, le Finistère, la Haute-Garonne, la Gironde, l'Indre-et-Loire, l'Isère, la Loire, la Loire-Atlantique, le Maine-et-Loire, le Puy-de-Dôme, les Pyrénées-Atlantiques, la Seine-et-Marne et la Haute-Vienne.



Elle se distingue par un nombre élevé de communes de plus de 100 000 habitants, une population élevée et un pourcentage de territoire en périurbain au-dessus de la moyenne.

Il s'agit essentiellement de départements avec une ville forte qui concentre l'essentiel des activités et attire l'essentiel des déplacements. En dehors de cette ville centre, le reste du département est à dominante rurale.

La plupart des indicateurs de cette famille sont proches de la moyenne nationale.

**Les données d'accidentalité en Ille-et-Vilaine pourront ainsi être comparées aux données relatives à la famille des départements monopolarisés.**

## 1. 1. 2. La mortalité routière, les victimes

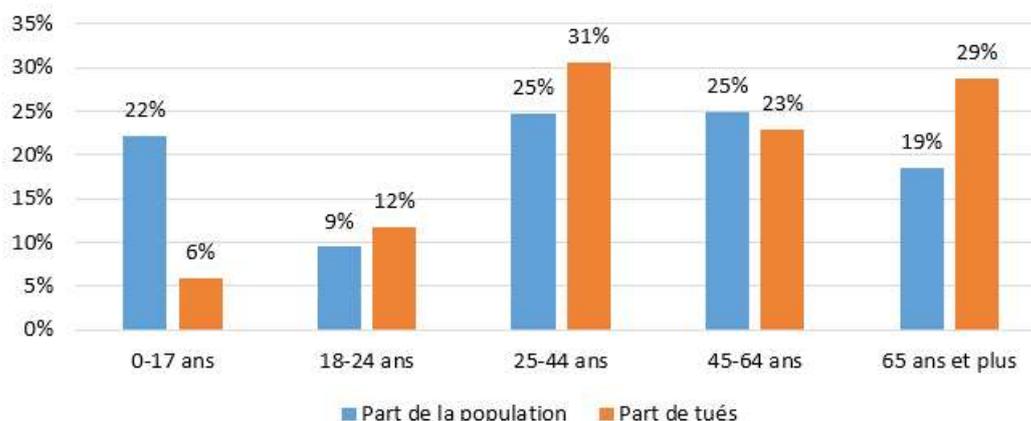


- ➔ Depuis 2010, la mortalité en Ille-et-Vilaine a diminué de 27 % (- 15 tués).
- ➔ Entre 2017 et 2021, le nombre de personnes tuées s'établit à 222, soit une moyenne de 44 tués par an.
- ➔ Le taux moyen des tués (2017-2021) est de 40 pour 1 million d'habitants en Ille-et-Vilaine, soit un taux inférieur à celui de la famille des départements monopolarisés (44 tués pour 1 million d'habitants) et inférieur à la moyenne France métropolitaine (47 tués pour 1 million d'habitants).

Tranche d'âge	Nbre de tués	Population <sup>5</sup>	Part de la population	Taux de mortalité pour 100 accidents corporels	Taux de mortalité pour 100 000 habitants
0-13 ans	6	187868	17,4 %	1,8	3,2
14-17 ans	7	55753	5,2 %	2,3	12,6
18-24 ans	26	104127	9,6 %	1,8	25,0
25-34 ans	34	131172	12,2 %	2,4	25,9
35-44 ans	34	140783	13 %	3,1	24,2
45-54 ans	28	143021	13,2 %	2,7	19,6
55-64 ans	23	123253	11,4 %	3,3	18,7
65-74 ans	21	100386	9,3 %	5,3	20,9
75 ans et plus	43	93136	8,6 %	10,9	46,2
<b>Total</b>	<b>222</b>	<b>1079499</b>	<b>100 %</b>	<b>Moy. 5,7</b>	<b>Moy. 20,6</b>

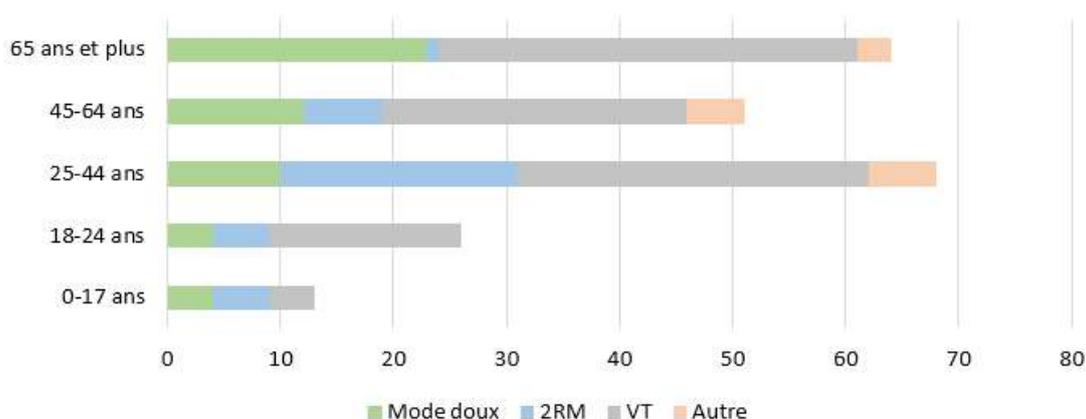
5 Sources : INSEE rp 2019

### Répartition de la population et des tués par âge 2017-2021

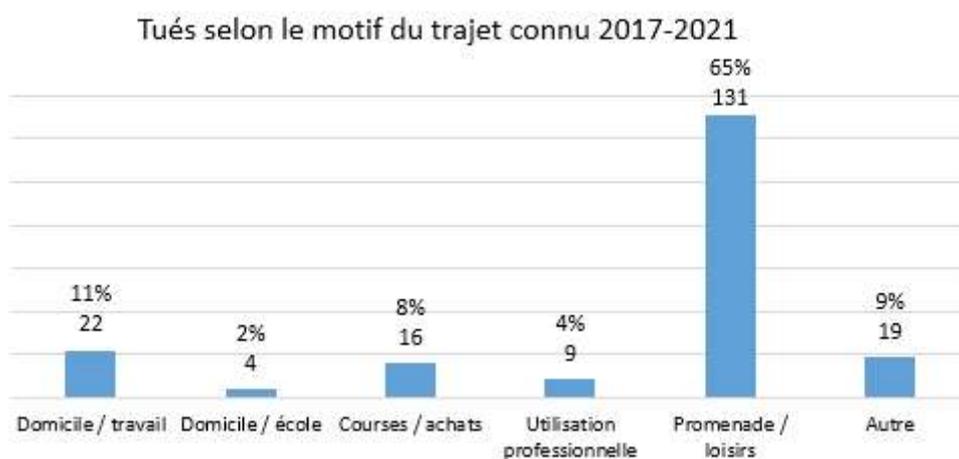
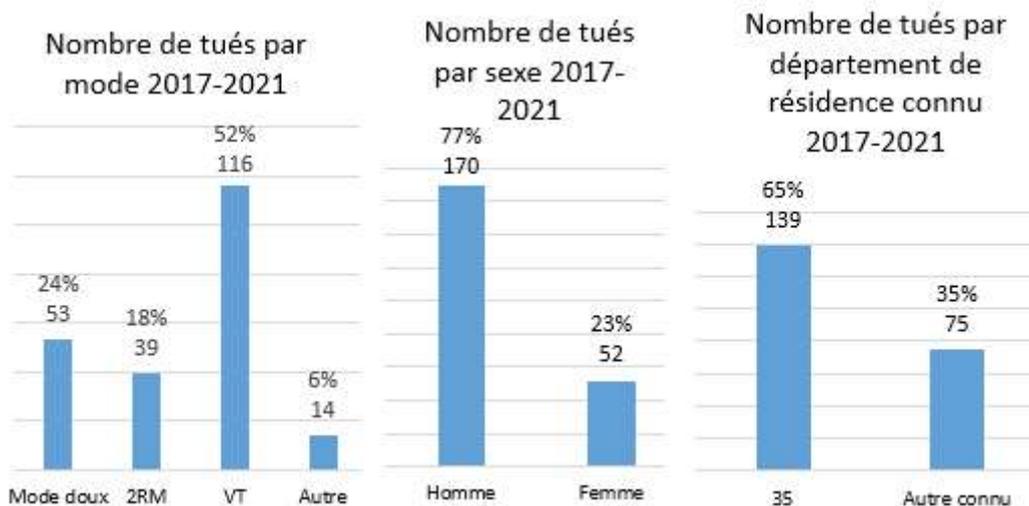


- ➔ Entre 2017 et 2021, les classes d'âge 18-24 ans, 25-44 ans et les seniors de 65 ans et plus sont surreprésentés dans la mortalité en Ille-et-Vilaine.
- ➔ La classe d'âge des 75 ans et plus est la plus représentée dans la mortalité (43 tués soit 19 %)

### Nombre de tués par mode et par âge 2017-2021



- ➔ 3 des 4 jeunes de moins de 14 ans tués ont perdu la vie en tant que piéton
- ➔ Plus de la moitié des tués de 14 à 17 ans sont décédés en tant que cyclomotoriste (4 tués)
- ➔ Un tiers des tués de la classe d'âge 25-34 ans est décédé en tant qu'utilisateur de moto lourde (11 tués)
- ➔ Plus du tiers des tués de 75 ans et plus sont décédés lors d'un déplacement en mode doux, soit en tant que piétons (16 % des tués de 75 ans et plus), soit en tant que cyclistes (18 % des tués de 75 ans et plus).

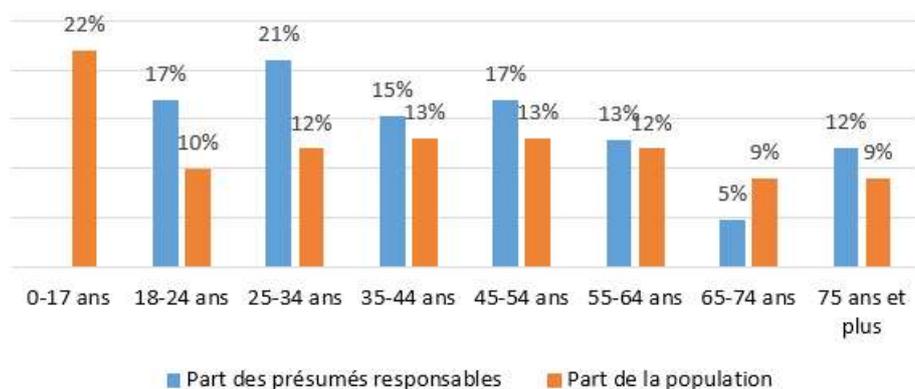


- ➔ La mortalité des modes doux (piétons, vélos et EDP) représente un quart de la mortalité contre 20 % pour la famille des départements monopolarisés et 22 % à l'échelle nationale.
- ➔ La part des retraités dans la mortalité est plus élevée en Ille-et-Vilaine (32 %) qu'à l'échelle de la Bretagne (30 %), que dans les départements monopolarisés (26 %) et qu'à l'échelle nationale (25 %).

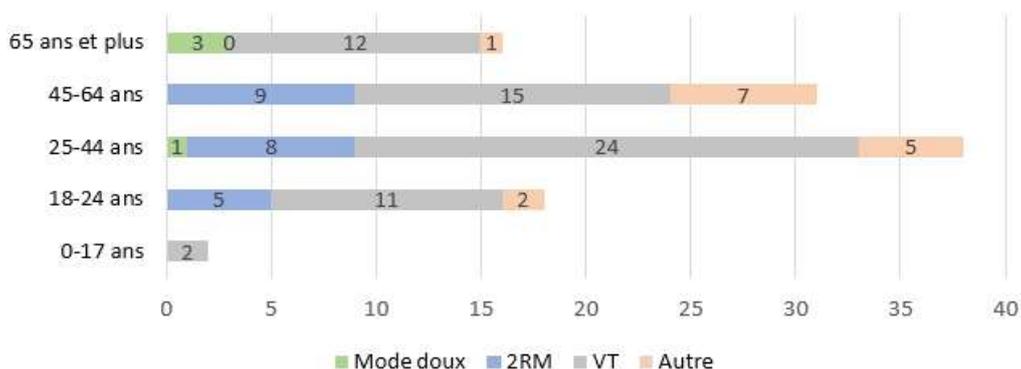
### 1. 1. 3. La mortalité routière, les présumés responsables

#### Les caractéristiques des présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021)

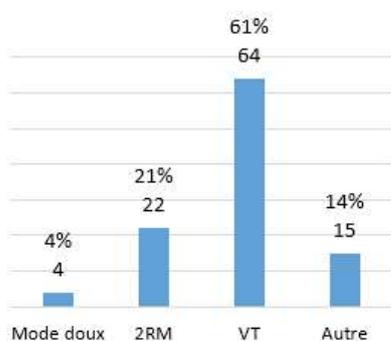
Répartition de la population et des présumés responsables



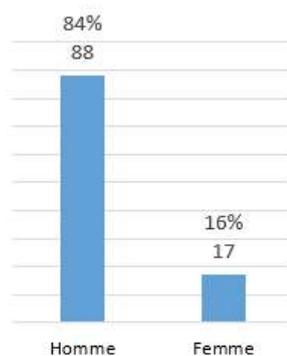
Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par âge et par mode



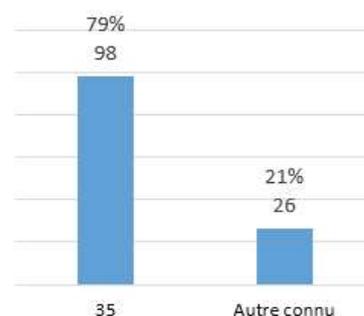
Nombre de présumés responsables par mode



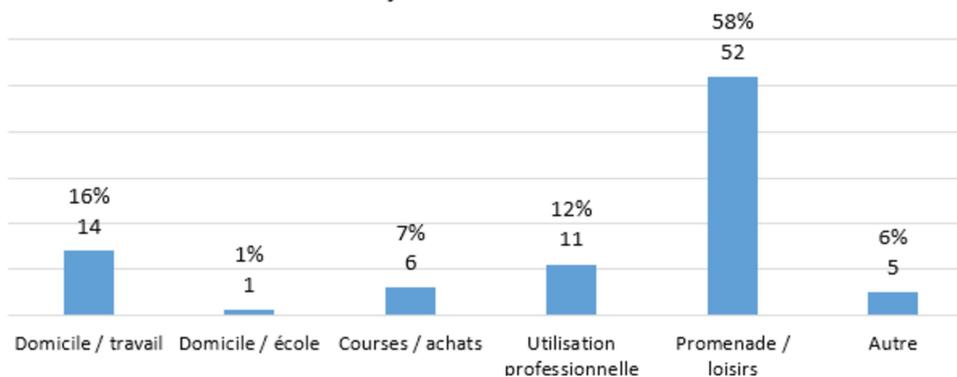
Nombre de présumés responsables par sexe



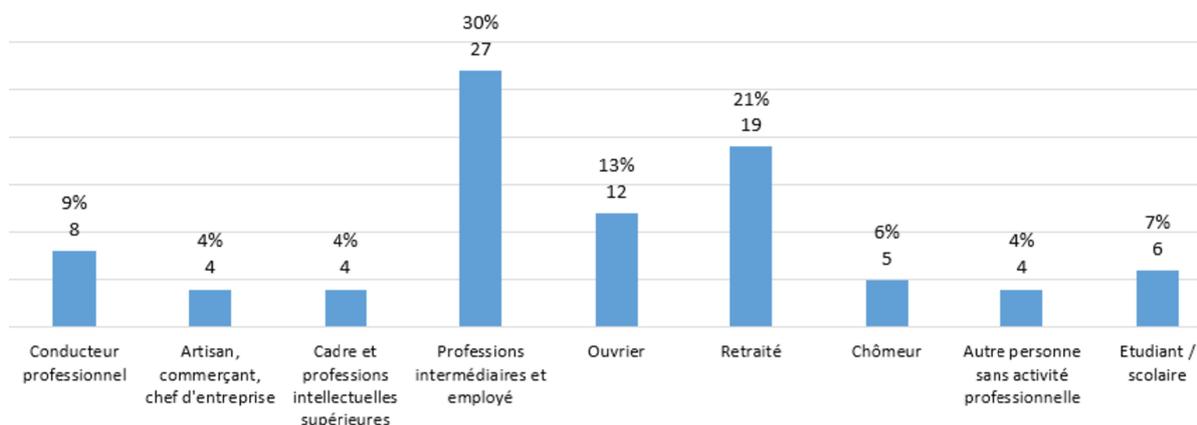
Nbre de présumés responsables par département de résidence



### Nombre de présumés responsables par motif du trajet connu 2019-2021



### Nombre de présumés responsables par CSP connue 2019-2021



- ➔ Les classes d'âge comprises entre 25 et 64 ans sont plus fréquemment responsables des accidents mortels dans lesquels elles sont impliquées : elles représentent les deux tiers des présumés responsables, notamment en tant que conducteur de voiture de tourisme (42 % des présumés responsables).
- ➔ Les usagers de modes doux (piétons, cyclistes et EDP) et les conducteurs de poids-lourds sont peu responsables de l'accident mortel : ils représentent respectivement 9 % et 4 % des présumés responsables.
- ➔ 84 % des auteurs d'accidents mortels résident dans le département sur des trajets présumés connus (contre 65 % des tués).
- ➔ 1 présumé responsable sur 4 effectue un trajet professionnel lors de l'accident (trajet domicile-travail ou mission professionnelle).

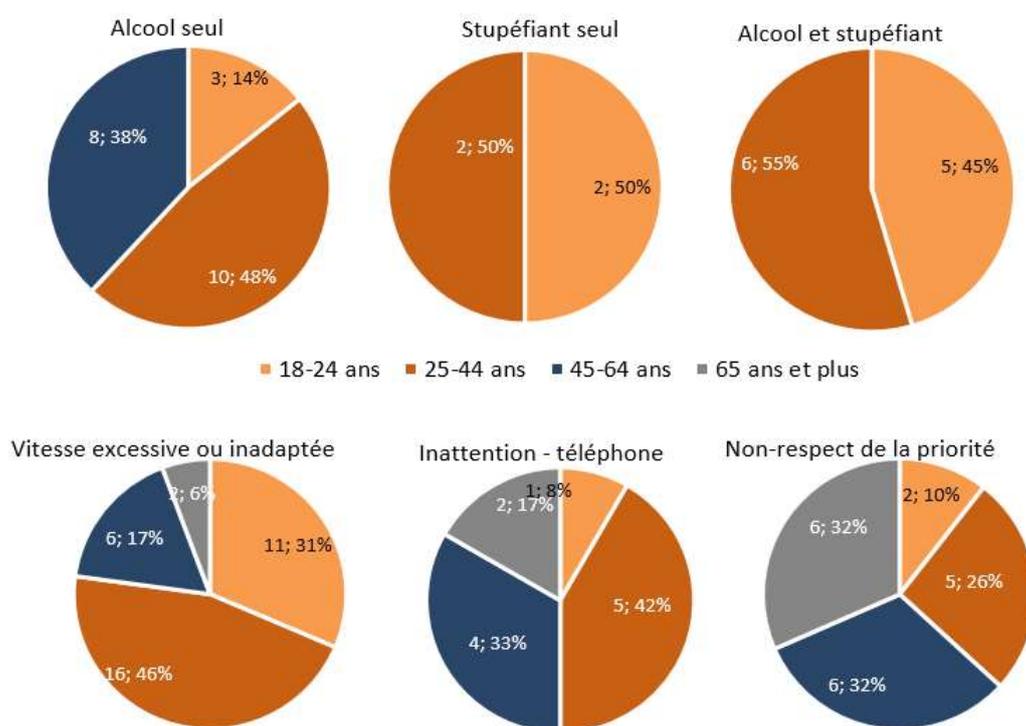
## Les facteurs d'accidents mortels attribués aux présumés responsables

- Répartition de l'ensemble des facteurs usagers pour les présumés responsables (2019-2021) distinction homme/femme

	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	32	3	35
Alcool seul	19	2	21
Stupéfiant seul	2	2	4
Alcool et stupéfiant	10	1	11
Inattention - téléphone	5	7	12
Non respect de la priorité	14	5	19
Malaise	15	1	16
Somnolence - fatigue	0	1	1
Médicaments	0	0	0
Contresens	9	2	11
Dépassement dangereux	1	0	1
Changement de file	4	0	4
Non respect des distances de sécurité	6	2	8
Eblouissement	3	1	4
Autre cause	7	1	8
Cause indéterminée	5	2	7

Nombre de présumés responsables avec au moins 1 facteur	99	25	124
---	----	----	-----

- Répartition des facteurs principaux selon l'âge des présumés responsables : vitesse, alcool, stupéfiants, inattention (dont usage du téléphone), priorité (2019-2021)



- ➔ L'alcool et la vitesse sont les principaux facteurs de mortalité. Ils sont présents dans respectivement 25 % et 28 % des accidents mortels
- ➔ 9 accidents mortels sur 10, liés à l'alcool ou à une vitesse excessive, sont attribués à un homme.
- ➔ 57 % des accidents ayant pour cause une vitesse excessive sont imputables à un conducteur de 18 à 34 ans
- ➔ 8 accidents mortels avec présence de stupéfiants sur 10 sont imputables à la classe d'âge 18-34 ans
- ➔ 13 % des accidents mortels dont la cause est connue sont dus à un malaise chez un homme de 55 à 64 ans ou de 75 ans et plus
- ➔ Près d'1 accident mortel sur 3, provoqué par un refus de priorité, est imputable à un conducteur de 75 ans et plus
- ➔ Entre 2019 et 2021, 11 accidents mortels sont dus à un manque d'attention mais 1 seul accident est directement lié à l'usage du téléphone portable

### 1. 1. 4. Le risque routier professionnel

L'enquête « Ménages et déplacements en Ile-et-Vilaine » menée en 2018 par l'AUDIAR a montré que les breilliens effectuent près de 4 millions de déplacements par jour dont 21 % pour le travail. Ces déplacements se font principalement en voiture de tourisme (58 %), à pieds (29 %), en transports en commun (8 %) et à vélo (2 %).

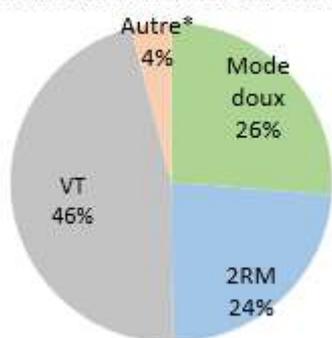
	Nbre d'accidents liés aux trajets pro	Part du total des accidents	Victimes dans un accident lié aux trajets pro	Part du total des victimes	Tués dans un accident lié aux trajets pro	Part du total des tués
Domicile / travail	1155	30 %	869	18 %	51	23 %
Utilisation professionnelle	735	19 %	326	7 %	52	23,4 %



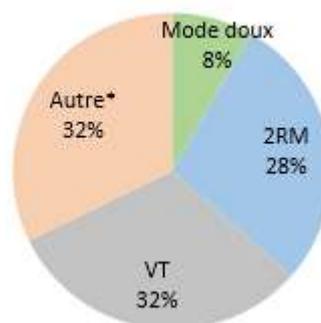
▪ Répartition des victimes selon le type de trajet et le mode de déplacement

	Domicile/travail	Utilisation professionnelle	Total des victimes en trajet professionnel
Piéton	63	10	73
EDP-m	18	0	18
Vélo	147	17	164
Cyclo	58	76	134
Moto légère	35	5	40
Moto lourde	112	11	123
VT	401	102	503
VU	29	58	87
PL	1	29	30
TC	1	8	9
Autres	4	10	14
Somme	869	326	1 195

Répartition des victimes en motif domicile-travail selon le mode 2017-2021



Répartition des victimes en motif utilisation professionnelle selon le mode 2017-2021



\* véhicules utilitaires, poids-lourds, transports en commun, engins spéciaux, voiturettes, tracteurs agricoles, etc

- ➔ **2 personnes tuées sur 5** le sont dans un accident impliquant au moins un usager se déplaçant dans le cadre du travail (domicile/travail ou mission professionnelle).
- ➔ **La voiture de tourisme** est le mode de déplacement le plus fréquent dans les accidents lors d'un trajet domicile/travail : elle est présente dans 1 accident sur 2. Les modes de déplacements doux sont présents dans 1 accident sur 4 (notamment le vélo : 17 % des victimes) tout comme les cyclomoteurs, présents dans 1 accident sur 4 également.

- ➔ Dans les accidents se produisant dans le cadre d'une utilisation professionnelle, la voiture de tourisme est également le mode de déplacement le plus fréquent (31 % des victimes). Les deux-roues motorisés de faible cylindrée occupent une part importante dans l'accidentalité liée aux missions professionnelles : près d'un quart des victimes se déplaçant dans le cadre du travail sont des cyclomotoristes de type coursiers ou livreurs. Les véhicules utilitaires et les poids-lourds représentent respectivement 18 % et 9 % des victimes en mission professionnelle.

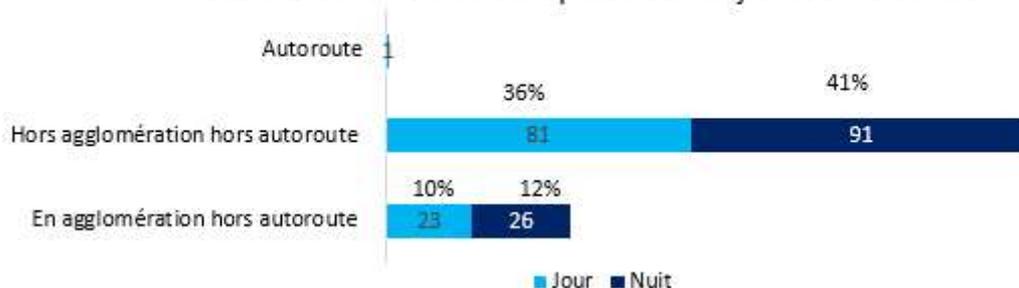
## 1. 1. 5. L'accidentalité selon le milieu

### La mortalité selon le milieu

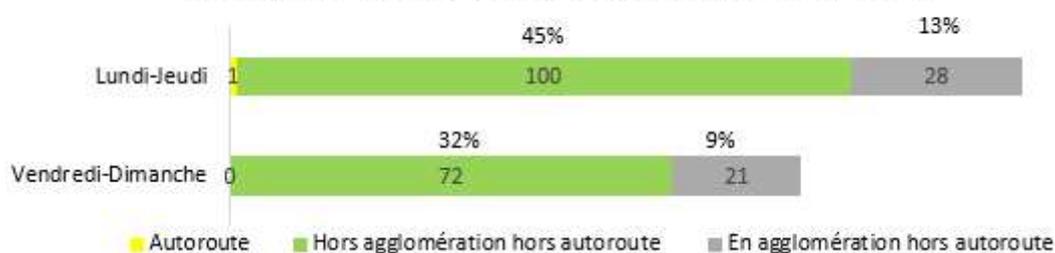
Nombre de tués selon le milieu 2017-2021



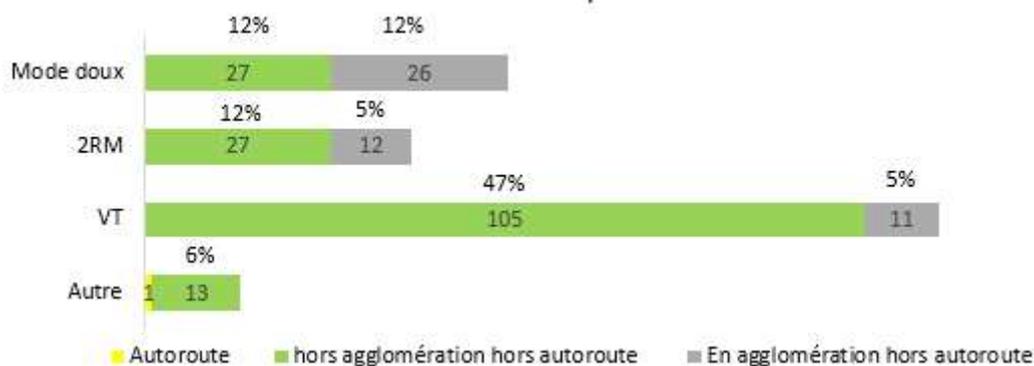
Nombre de tués suivant la période de la journée 2017-2021



Nombre de tués suivant le jour de la semaine 2017-2021



Nombre de tués par mode 2017-2021



• Répartition des victimes selon le milieu et le mode de déplacement (2017-2021)

	Hors agglomération		En agglomération		Total des victimes
	Victimes	Dont tués	Victimes	Dont tués	
Piéton + EDP-sm	52	14	558	17	610
EDP-m	1	0	31	0	32
Vélo	103	13	478	9	581
Cyclo	97	5	316	5	413
Moto	286	22	301	7	587
VT	1 572	105	852	11	2 424
VU	120	7	53	0	173
PL	25	2	5	0	30
TC	22	0	38	0	60
Autre	29	5	19	0	48
TOTAL	2 307	173	2 651	49	4 958

- ➔ **Plus de 3 tués sur 4 décèdent hors agglomération**, soit 78 % des tués. Globalement, cette proportion est plus élevée que dans les départements monopolarisés et à l'échelle de la France où la mortalité hors agglomération (autoroute comprise) reste majoritaire mais dans des proportions moindres, avec respectivement 71% et 68 % des tués hors agglomération.
- ➔ Le nombre de personnes tuées est légèrement plus élevé la nuit que le jour, avec des proportions identiques en/hors agglomération (47 % des tués le jour et 53 % des tués la nuit).
- ➔ La proportion des tués en/hors agglomération est identique en semaine (du lundi au vendredi) et le week-end : 78 % des personnes tuées décèdent dans un accident hors agglomération.
- ➔ **La mortalité cycliste est plus élevée hors agglomération qu'en ville** : 13 personnes sont décédées en milieu rural soit 59 % des cyclistes tués (contre 56 % dans les départements monopolarisés et 55 % à l'échelle de la France).

**La mortalité des piétons hors agglomération est très élevée** compte tenu d'une fréquentation piétonne bien inférieure en milieu rural : 14 piétons sont décédés hors agglomération soit 45 % des piétons décédés (contre 25 % dans les départements monopolarisés et à l'échelle de la France).

## 2.. Les principales caractéristiques des accidents hors agglomération

### 2. 1. La typologie des accidents hors agglomération

- Configuration des conflits dans les accidents hors agglomération (autoroute comprise) par mode de déplacement (2017-2021)

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	3	20	80	472	38	8	16	15	652
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	1	0	7	0	0	0	0	8
Vélo	0	1	1	1	0	0	0	0	0	3
Cyclo	2	1	1	0	4	0	0	0	0	8
Moto	0	1	2	14	13	2	0	0	1	33
VL	33	61	58	142	606	30	6	2	9	947
VU	11	19	5	17	57	15	1	0	1	126
PL	2	6	3	10	77	4	2	1	2	107
TC	0	0	0	1	6	0	1	0	0	8
Autre	2	2	4	12	8	7	0	3	1	39
MULTICOLLISION	2	10	2	9	322	24	7	0	0	376
TOTAL	52	104	97	286	1572	120	25	22	29	2307
Part de victimes	2%	5%	4%	12%	68%	5%	1%	1%	1%	100,00%

La première ligne désigne les accidents avec un seul véhicule. Lire : 3 cyclistes ont été blessés ou tués dans un accident sans autre véhicule ou piéton impliqué.

Le bloc « collision avec » est consacré aux accidents impliquant 2 véhicules ou 1 véhicule et 1 piéton. Lire : 2 piétons ont été blessés ou tués dans une collision avec un cyclo.

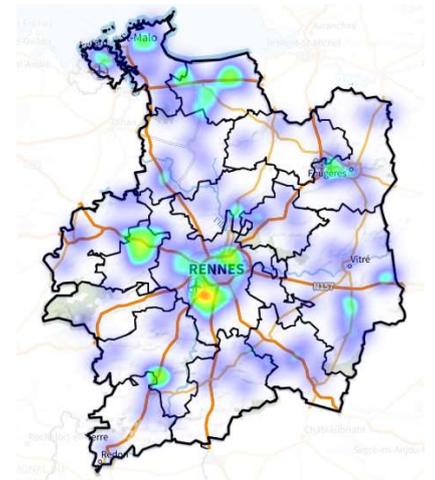
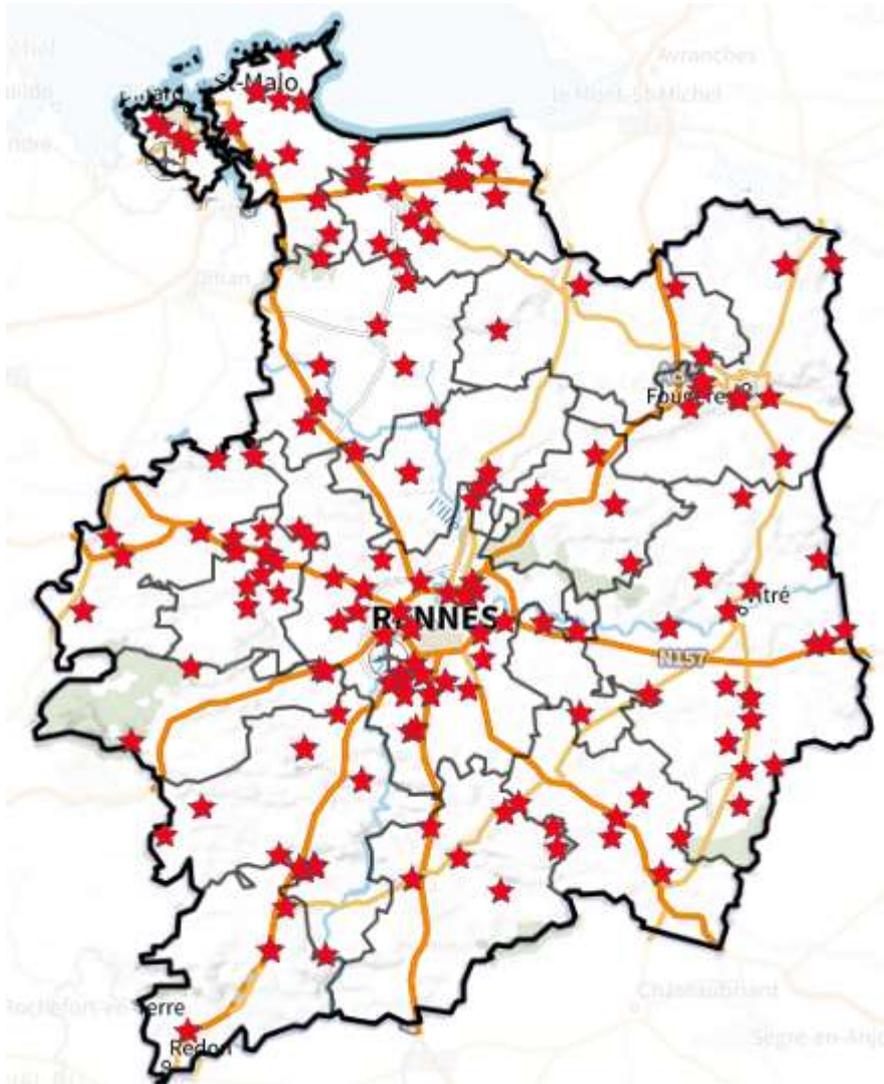
La ligne « multicollision » compte les usagers blessés ou tués dans un accident avec plus de 2 véhicules ou au moins 2 véhicules et 1 piéton.

- ➔ **28 % des victimes ont été blessées ou tuées dans un accident seul, sans antagoniste.** La majorité d'entre elles sont usagers de véhicule utilitaire (31 % du total des victimes en véhicule utilitaire) ou de voiture de tourisme (30 % du total des victimes en voiture de tourisme). Les victimes d'accidents de deux-roues motorisés seuls représentent 26 % du total des victimes de deux-roues motorisés.

À noter que les accidents impliquant 1 cycliste seul sont sous estimés car ils ne font pas systématiquement l'objet d'une fiche BAAC de la part des forces de l'ordre.

- ➔ **47 % des accidents mortels impliquant une voiture de tourisme et 59 % des accidents mortels impliquant une moto lourde se sont produits sans autre véhicule impliqué.** Cette proportion d'accidents mortels seul est encore plus élevée pour les véhicules utilitaires : sur les 7 accidents mortels impliquant un utilitaire, 6 se sont produits sans qu'aucun autre véhicule ne soit impliqué.
- ➔ Hors agglomération, le taux de mortalité est de **10,8 personnes tuées pour 100 accidents corporels** (contre 2 personnes tuées pour 100 accidents corporels en agglomération).

- Localisation des accidents mortels hors agglomération (2017-2021)



Le département présente des concentrations d'accidents mortels :

- au sud de Rennes sur les communes de Bruz, Chartres-de-Bretagne et Noyal-Châtillon-sur-Seiche (9 accidents)
- à Cesson-Sévigné (4 accidents), notamment sur la rocade Est de Rennes
- sur les communes de Bédée et Montfort-sur-Meu (10 accidents), notamment le long de la RN12
- sur la commune de Guipry-Messac (4 accidents)
- autour des pôles économiques de Dol-de-Bretagne (6 accidents), Saint-Malo (5 accidents), Dinard (4 accidents) et Fougères (7 accidents)

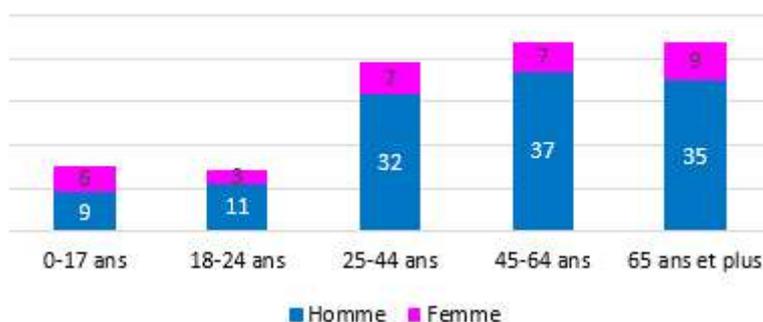
## 2. 2. Les modes de déplacement doux (marche à pieds, EDP<sup>6</sup>, vélo, VAE<sup>7</sup>) hors agglomération

- Répartition des victimes selon le mode de déplacement (2017-2021)

	Victimes	Part du total des victimes hors agglomération	Tués	Part du total des tués hors agglomération
Piétons	52	2 %	14	8 %
EDP-sm	0	0 %	0	0 %
Cyclistes	100	4 %	11	6 %
VAE	3	0,13 %	2	1,2 %
EDP-m	1	0,04 %	0	0 %
Total modes doux	156	7 %	27	16 %

- ➔ Hors agglomération, les victimes en mode de déplacement doux représentent **6 % du total des victimes** (dont 4 % de cyclistes et 2 % de piétons) et **16 % de la mortalité** (dont 8 % de piétons et 7 % de cyclistes, VAE compris).
- ➔ Le taux de mortalité des usagers de mode doux est de **18 tués pour 100 accidents corporels** (contre 2,1 en agglomération) pour un taux de mortalité moyen hors agglomération de 10,8, avec **un taux de mortalité très élevé pour les piétons** : 28 personnes tuées pour 100 accidents corporels.

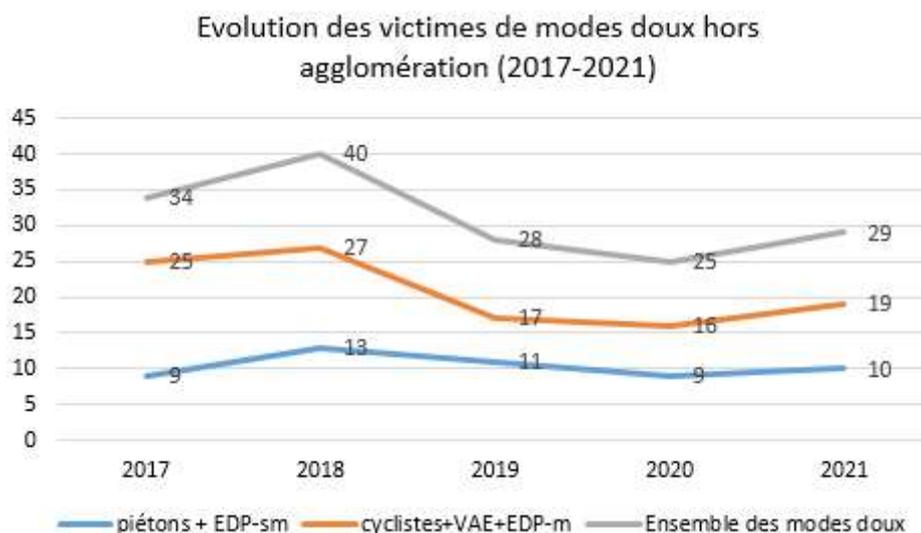
Victimes en modes doux par âge et par sexe hors agglomération 2017-2021



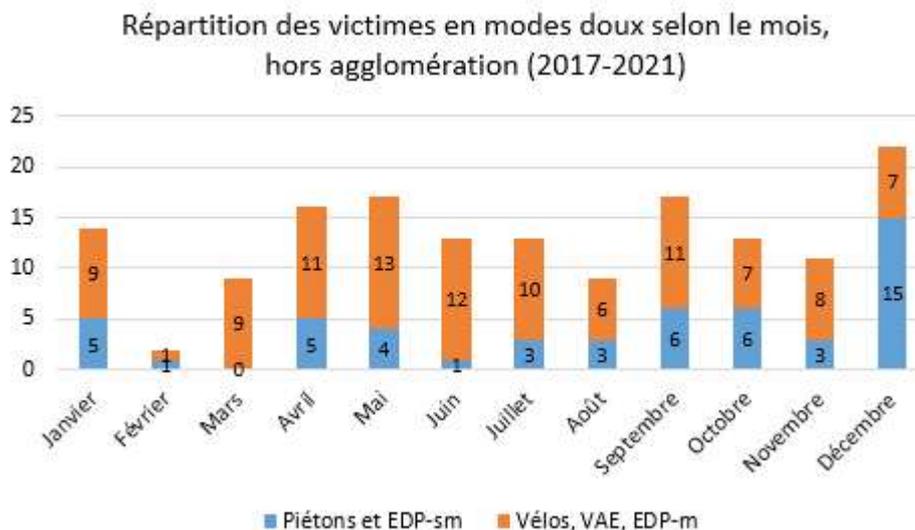
6 Engin de déplacement personnel

7 Vélo à assistance électrique

- Les deux tiers des victimes de modes doux sont **des cyclistes**
- Hors agglomération, une grande majorité des victimes de modes doux sont **des hommes** (79 %) âgés de 35 à 54 ans pour les piétons (27 %) et de 65 ans et plus pour les cyclistes (29 %)
- Entre 2017 et 2021, **53 personnes sont décédées** en tant qu'utilisateur d'un mode de déplacement doux dont la moitié hors agglomération.



- Le nombre de victimes en modes doux diminue de 17 % entre 2017 et 2019 mais augmente de 4 % entre 2019 et 2021. Ces variations sont sensibles surtout pour les cyclistes, le nombre de victimes piétons restant relativement stable.



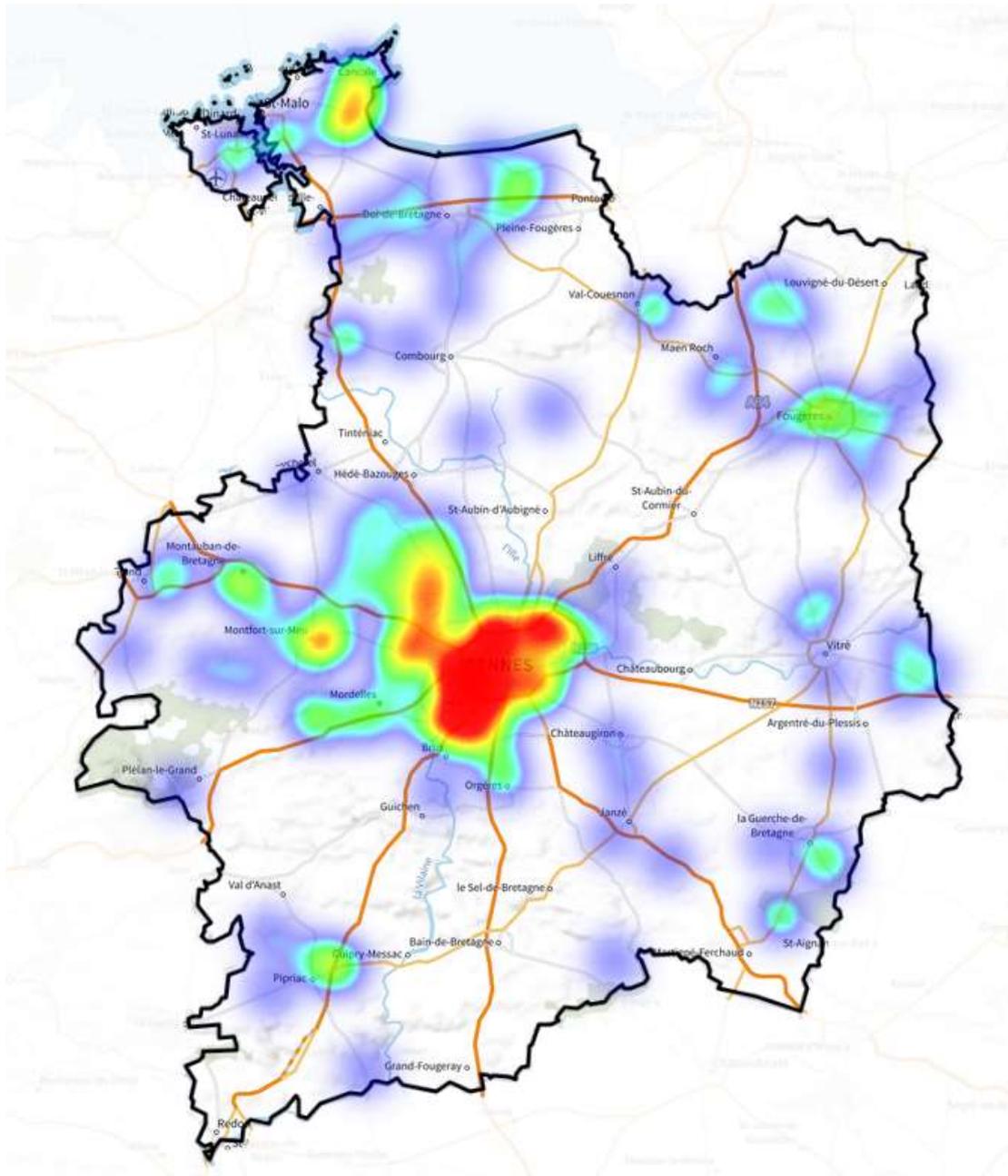
- Globalement, le mois de décembre compte le plus grand nombre de victimes piétons (29 % des victimes piétons) et c'est au printemps que l'on compte le plus grand nombre de victimes cyclistes (36 % des cyclistes sont victimes d'un accident entre les mois d'avril et juin) ainsi qu'au mois de septembre qui correspond à la rentrée scolaire.

Répartition des victimes en modes doux selon l'heure hors agglomération (2017-2021)

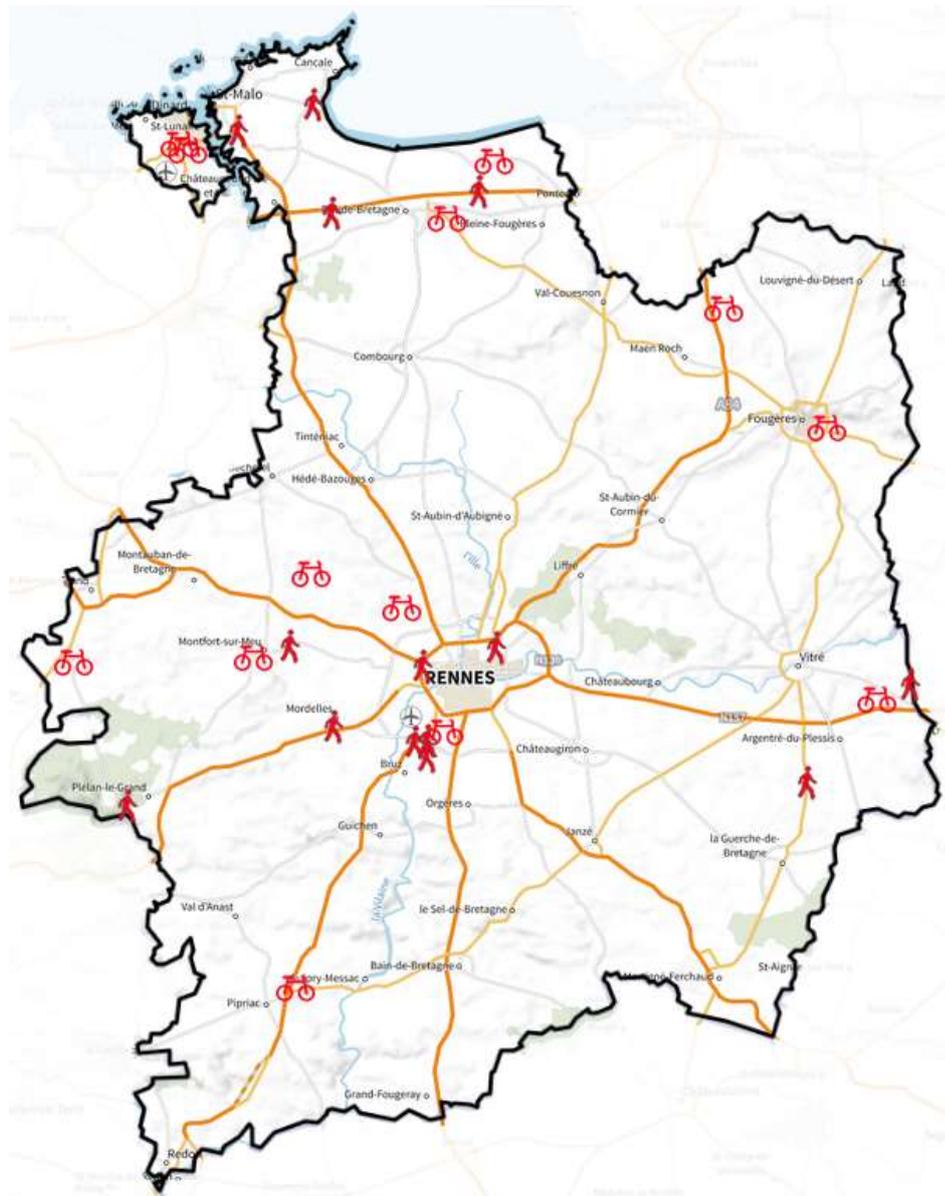


→ Le nombre de victimes de modes doux hors agglomération présente un pic sur les plages horaires 10h-11h, 14h-15h et 18h-19h et sont plus fréquentes le vendredi (25 %). Il n'est observé aucune augmentation du nombre de victimes le soir lors du passage à l'heure d'hiver.

- Localisation des accidents impliquant un mode doux, hors agglomération (2017-2021)



- Localisation des accidents mortels impliquant un mode doux, hors agglomération (2017-2021)



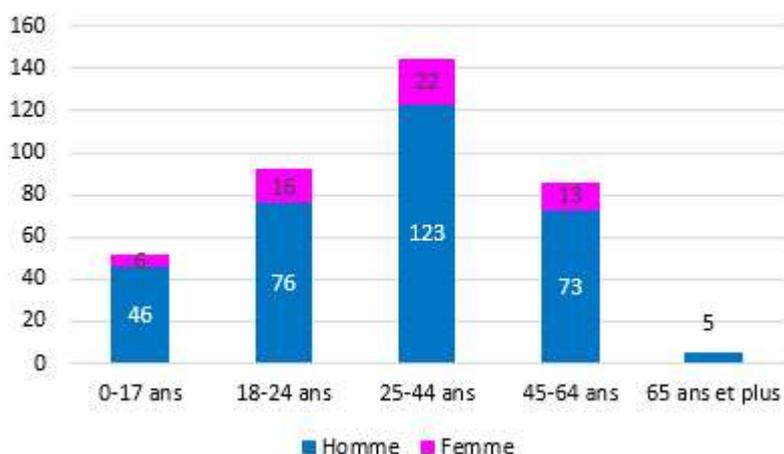
## 2. 3. Les deux roues motorisés hors agglomération

- **Répartition des victimes selon le mode de déplacement (2017-2021)**

	Victimes	Part du total des victimes hors ag- glo	Tués	Part du total des tués hors agglo
Cyclos et scooters < 50 cm <sup>3</sup>	97	4 %	5	3 %
Motos et scooters < 125 cm <sup>3</sup>	42	2 %	1	0,5 %
Motos et scooters > 125 cm <sup>3</sup>	241	10 %	20	11,5 %
Total 2RM	380	16 %	26	15 %

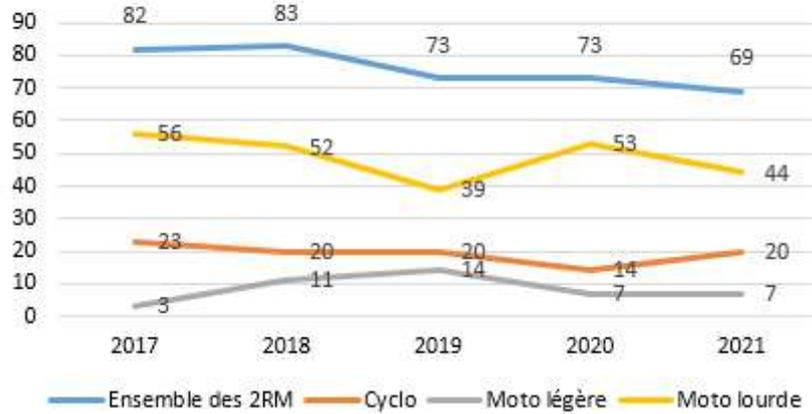
- Hors agglomération, les victimes d'accident de deux-roues motorisés représentent 16 % du total des victimes, tous modes de déplacement confondus.
- Le taux de mortalité des deux-roues motorisés est de 6,8 personnes tuées pour 100 accidents corporels hors agglomération (contre 10,8 tués pour 100 accidents corporels tous modes de déplacement confondus hors agglomération).

Victimes en 2RM par âge et par sexe hors agglomération (2017-2021)



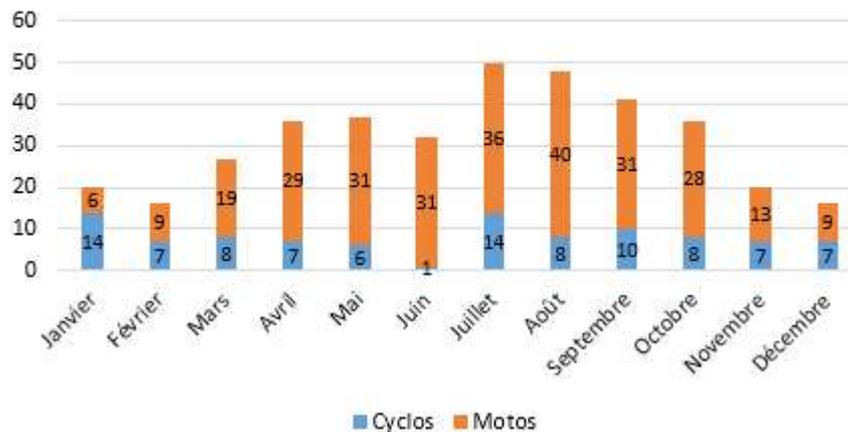
- ➔ Hors agglomération, les trois quarts des victimes de deux-roues motorisés sont usagers de moto, dont 85 % d'usagers de moto ou de scooters lourds (> 125 cm<sup>3</sup>).
- ➔ En cyclomoteur ou en moto, les victimes de deux-roues motorisés sont majoritairement des hommes (85 %), dans la tranche d'âge 14-24 ans pour les cyclomotoristes et 18-34 ans pour les motards.

### Evolution des victimes de 2RM hors agglomération (2017-2021)



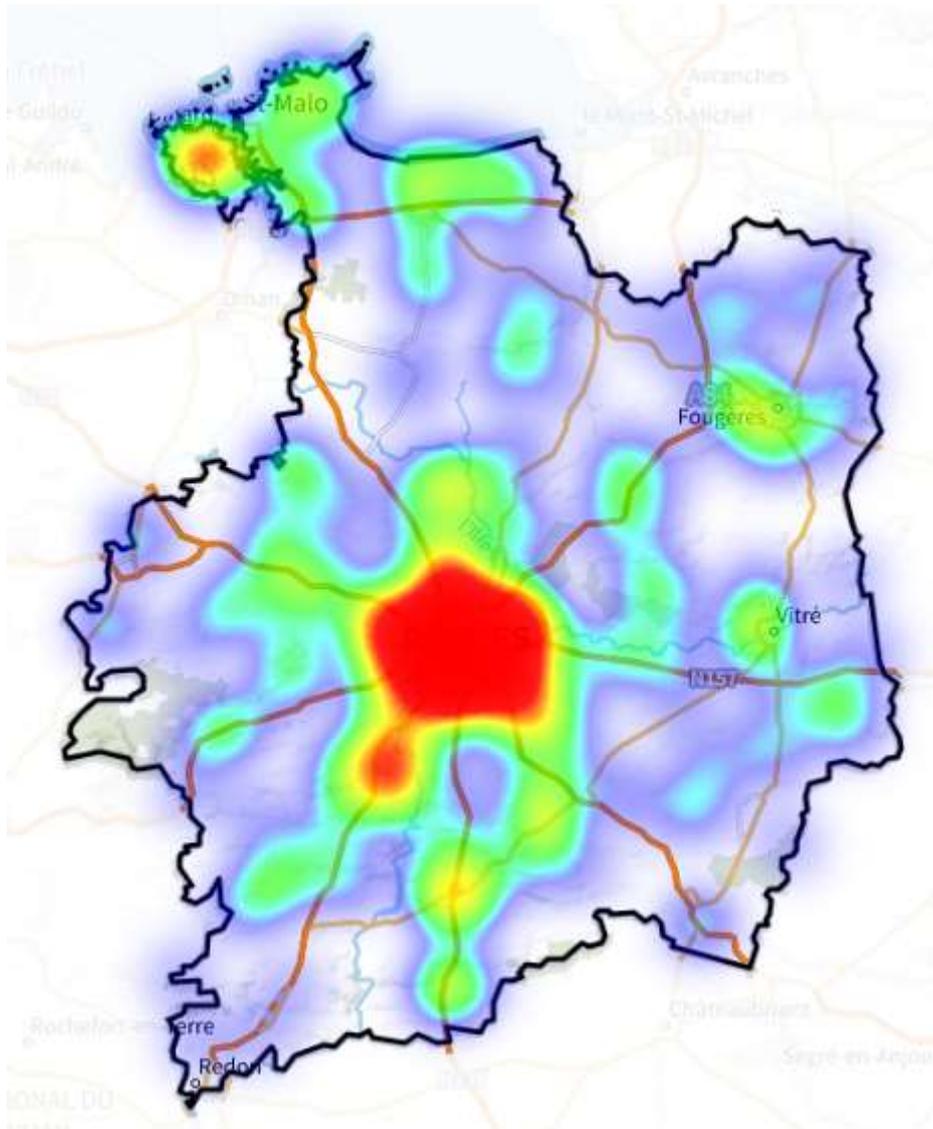
- ➔ Hors agglomération, le nombre de victimes en deux-roues motorisé diminue de 16 % entre 2017 et 2021 mais de façon plus modérée entre 2019 et 2021 (- 5 %) qu'entre 2017 et 2019 (- 11 %). Par comparaison, entre 2017 et 2021, le nombre de victimes de 2RM diminue de 12 % en Bretagne, de 14 % dans les départements monopolarisés et de 7 % à l'échelle de la France entière.

### Répartition des victimes 2RM selon le mois hors agglomération (2017-2021)



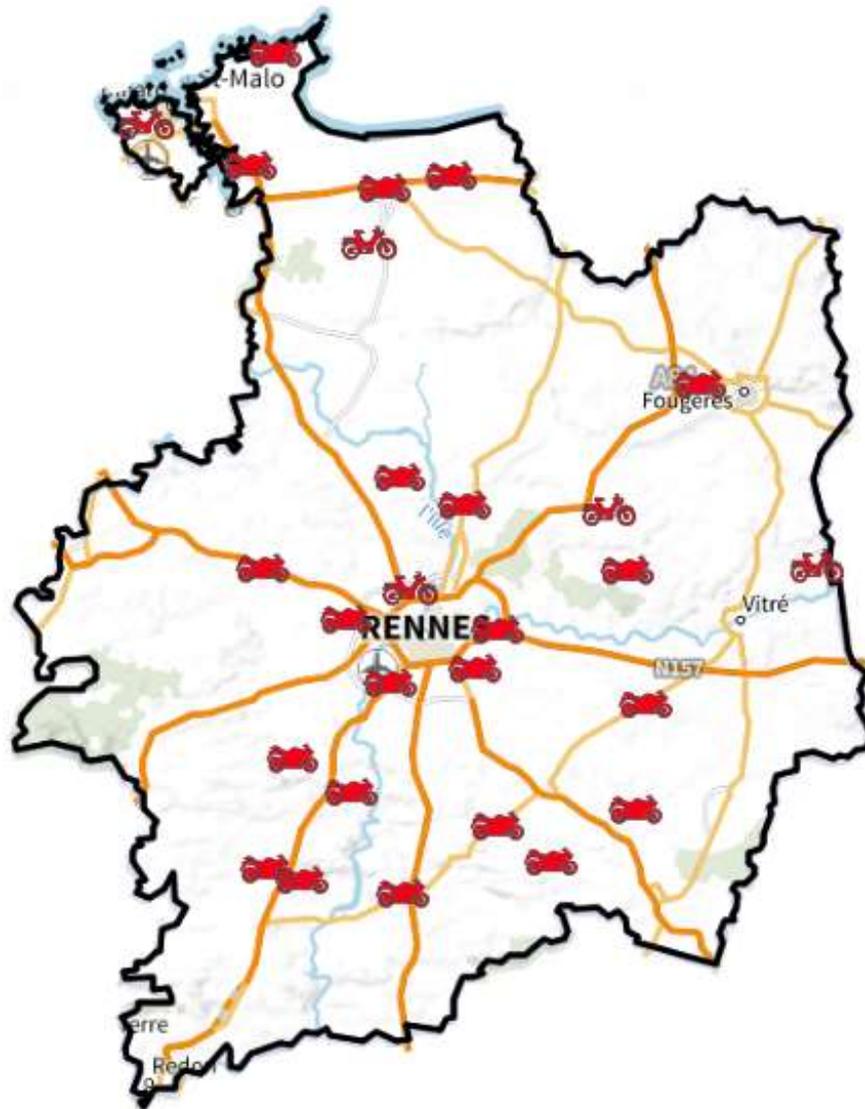
- ➔ 37 % des victimes d'accident en 2RM ont été accidentées au cours des mois d'été (juillet, août et septembre) mais tandis que la saisonnalité est très marquée concernant les victimes d'accidents de moto, les victimes d'accidents de cyclomoteur se répartissent davantage sur toute l'année.

- Localisation des accidents impliquant un deux-roues motorisé, hors agglomération (2017-2021)



➔ Hors agglomération, 44 % des victimes de deux-roues motorisés ont été accidentées sur le territoire de Rennes Métropole.

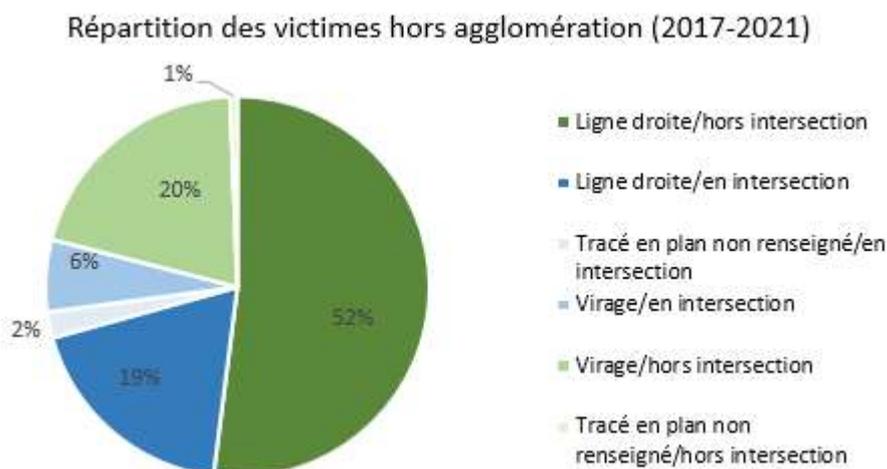
- Localisation des accidents mortels impliquant un deux-roues motorisé, hors agglomération (2017-2021)



➔ Hors agglomération, sur les 27 usagers de deux-roues motorisés tués, 21 sont usagers de moto lourde (soit 77 %). La moitié des tués en moto lourde est responsable de l'accident du fait d'une vitesse excessive.

## 2. 4. Les facteurs spécifiques des accidents hors agglomération

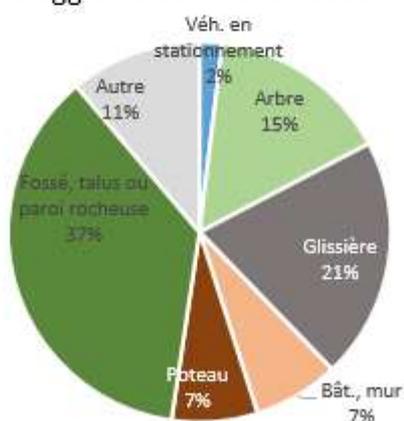
- Répartition des victimes en ligne droite/virage et en/hors intersection hors aggro (2017-2021)



➔ Hors agglomération, 73 % des victimes ont été accidentées hors intersection et 71 % en ligne droite.

- Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté hors agglomération (2017-2021) (accident avec véhicule seul)

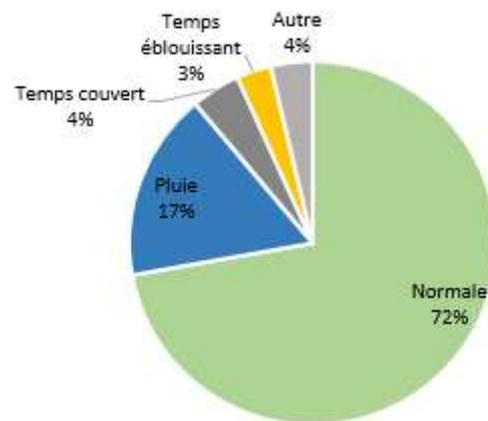
Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté pour les accidents avec un seul véhicule hors agglomération 2017-2021



➔ Hors agglomération, près d'un tiers des accidents (31 %) implique un seul véhicule. Ces accidents résultent le plus souvent d'un choc contre un fossé ou un talus. La part des accidents n'impliquant qu'un seul véhicule hors agglomération est similaire en Ile-et-Vilaine, en Bretagne (31 % des accidents), dans les départements monopolarisés (30 %) et à l'échelle de la France entière (32 %).

- Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques hors agglomération (2017-2021)

Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques hors agglomération 2017-2021



- ➔ Seuls 20 % des accidents et 22 % des accidents mortels hors agglomération se produisent alors que les conditions météo sont dégradées (pluie, brouillard, neige, verglas, vent fort).

## 2.2. Les principales caractéristiques des accidents en agglomération

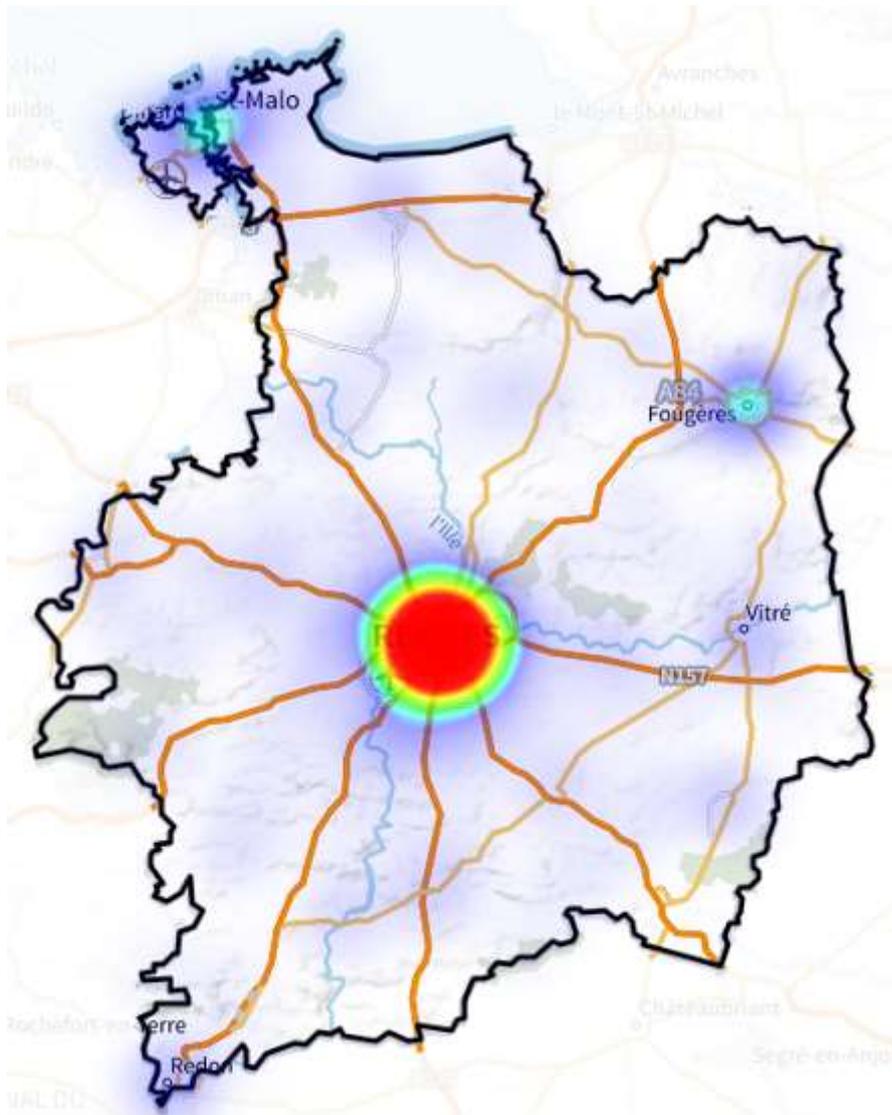
### 2.2.1. Le contexte et la typologie des accidents

- Configuration des conflits dans les accidents en agglomération, par mode de déplacement (2017-2021)

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
<b>ACCIDENT SANS TIERS</b>	0	38	68	61	211	12	3	3	9	<b>405</b>
<b>COLLISION AVEC</b>										
Piéton	0	7	4	7	4	0	0	1	1	24
Vélo	26	8	1	3	6	1	0	3	0	48
Cyclo	13	4	7	3	5	0	0	0	0	32
Moto	18	5	3	2	9	0	0	0	0	37
VL	413	382	203	195	432	20	1	21	7	1674
VU	41	25	21	15	37	9	1	5	0	154
PL	8	15	1	6	24	0	0	3	0	57
TC	15	7	1	2	17	3	0	0	1	46
Autre	14	8	1	2	9	0	0	0	1	35
<b>MULTICOLLISION</b>	10	10	6	5	98	8	0	2	0	<b>139</b>
<b>TOTAL</b>	558	509	316	301	852	53	5	38	19	<b>2651</b>
<i>Part de victimes</i>	21%	19%	12%	11%	32%	2%	0%	1%	1%	<b>100,00%</b>

- ➔ Entre 2017 et 2021, les accidents en agglomération représentent 58 % du total des accidents et 22 % des accidents mortels. Le taux de mortalité est de 2 personnes tuées pour 100 accidents corporels (contre 10,8 hors agglomération).
- ➔ Si la majorité des victimes sont des usagers de voiture de tourisme (32%), la part de victimes en mode de déplacement doux est nettement supérieure que dans les accidents hors agglomération : + 18 points pour les piétons et + 15 points pour les cyclistes.
- ➔ En agglomération, 1 tué sur 3 est un piéton.

- Localisation des accidents en agglomération (2017-2021)



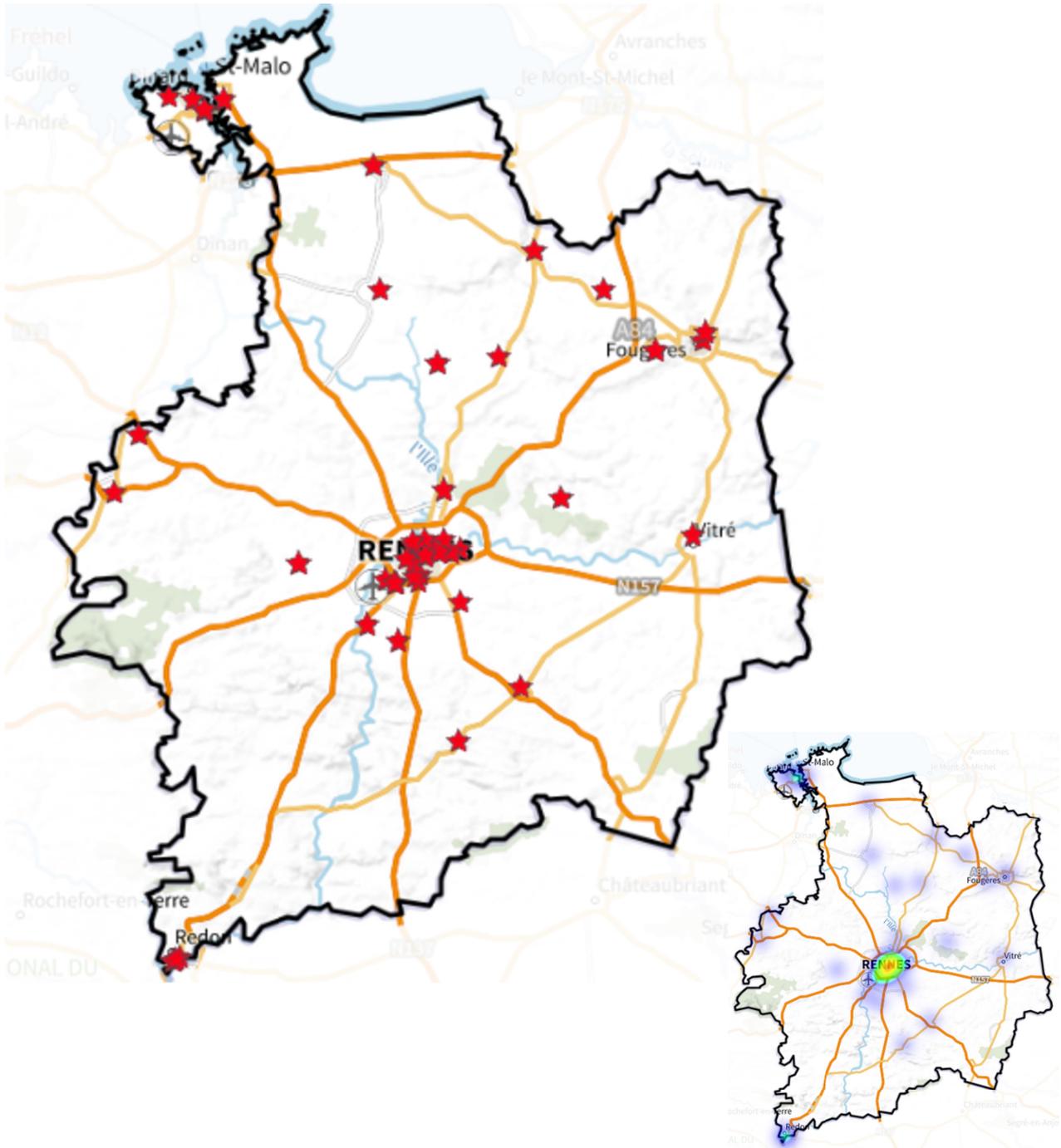
- ➔ Les accidents corporels sont plus fréquents dans les zones urbaines denses, notamment la ville de Rennes qui concentre les deux tiers des accidents urbains et 38 % du total des accidents tous milieux confondus.

- Liste des 10 agglomérations concentrant le plus grand nombre d'accidents corporels (2017-2021)

Commune	Accidents	Part des accidents en ag-glo	Nombre d'habitants <sup>8</sup>	Tués	Part des tués en ag-glo	Taux de mortalité / 100 000 habitants
Rennes	1 499	66 %	220 488	14	28 %	6,3
Cesson-Sevigné	123	5 %	17 082	2	4 %	11,7
St-Jacques de la Lande	86	4 %	13 948	2	4 %	14,3
St Grégoire	75	3 %	9 890	0		
Fougères	64	3 %	20 595	2	4 %	9,7
Saint-Malo	51	2 %	46 803	1	2 %	2,1
Chantepie	34	1,5 %	10 278	0		
Redon	22	1 %	9 287	4	8 %	43,0
Vitré	21	1 %	18 487	1	2 %	5,4
Dinard	14	0,5 %	10 181	1	2 %	9,8

8 Sources : INSEE population légale 2021

- Localisation des accidents mortels en agglomération (2017-2021)

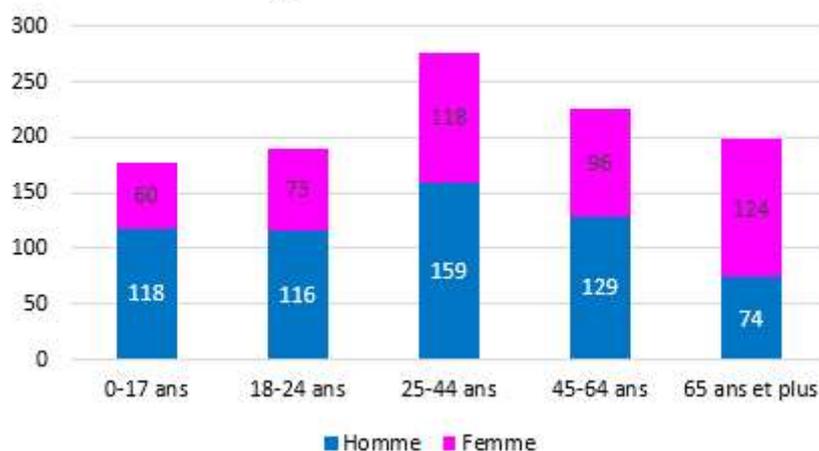


## 2. .2 2. Les modes de déplacement doux en agglomération<sup>9</sup>

	Victimes	Part du total des victimes	Tués	Part du total des tués
Piétons	547	21 %	17	8 %
EDP-sm	11	0,4 %	0	0 %
Cyclistes	447	17 %	8	4 %
VAE	31	1 %	1	0,5 %
EDP-m	31	1 %	0	0 %
Total modes doux	1067	40 %	26	12 %

- ➔ En agglomération, les victimes d'accidents en mode de déplacement doux représentent 40 % des victimes et 12 % des personnes tuées.
- ➔ Le taux de mortalité des modes doux (nombre de personnes tuées pour 100 accidents corporels) est de 2,4 en agglomération contre 18,2 hors agglomération. Pour autant, plus d'une personne tuée en agglomération sur 2 est usager de mode doux.

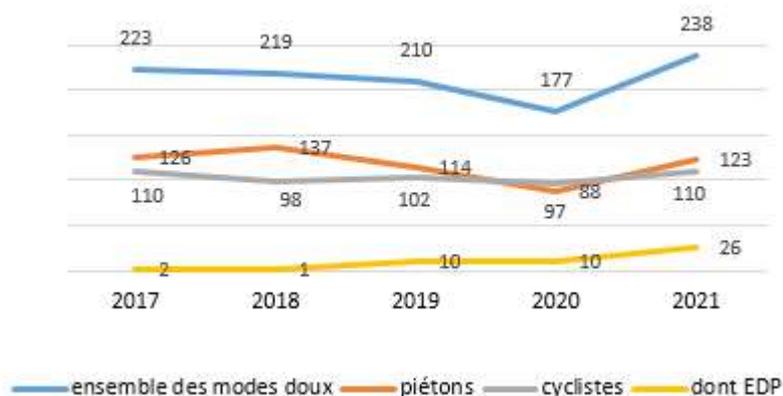
Victimes en mode doux par âge et par sexe en agglomération 2017-2021



- ➔ La part des femmes victimes de modes doux est deux fois plus élevée en agglomération (44 % des victimes de modes doux) qu'hors agglomération (21 % des victimes). Elles sont notamment présentes en tant que piétons dans la classe d'âge des 75 ans et plus (12 % des victimes piétons), tandis que les hommes sont davantage victimes en tant que cyclistes dans la classe d'âge 18-34 ans (31 % des victimes cyclistes).

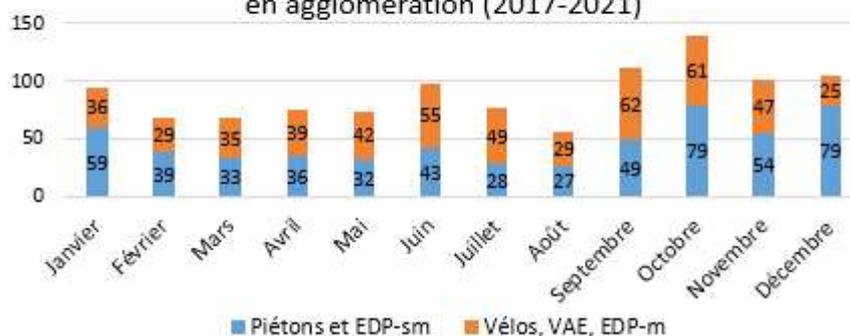
<sup>9</sup> Les modes de déplacement doux ou modes actifs sont des modes de déplacement alternatifs aux modes de déplacement motorisés : marche à pieds, vélo, trottinette, rollers, skateboard, etc

### Evolution du nombre de victimes en modes doux en agglomération (2017-2021)



- ➔ Le nombre de victimes de modes de déplacements doux diminue de 6 % entre 2017 et 2019 et enregistre une hausse sensible entre 2019 et 2021 (+ 13 %).
- ➔ Tandis que le nombre de victimes cyclistes et piétons est relativement stable sur 5 ans, le nombre de victimes d'engin de déplacement personnel, notamment à moteur, augmente fortement (24 victimes en 2021 contre seulement 2 victimes en 2017).

### Répartition des victimes en mode doux selon le mois en agglomération (2017-2021)



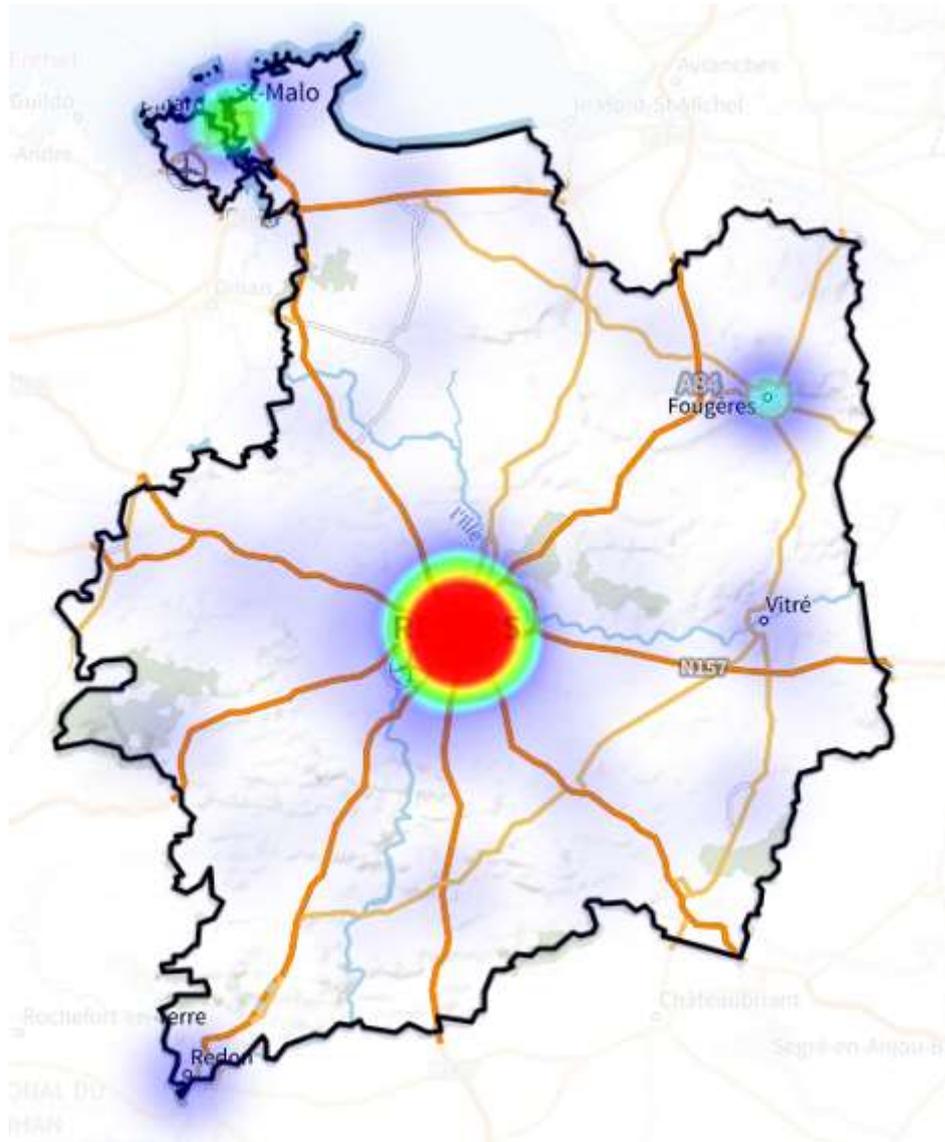
- ➔ Les mois d'octobre et décembre comptent le plus grand nombre de victimes piétons (28 % des victimes piétons en agglomération) et les mois de septembre et octobre concentrent le plus grand nombre de victimes cyclistes (un quart des victimes cyclistes en agglomération).

### Répartition des victimes en mode doux selon l'heure, en agglomération (2017-2021)



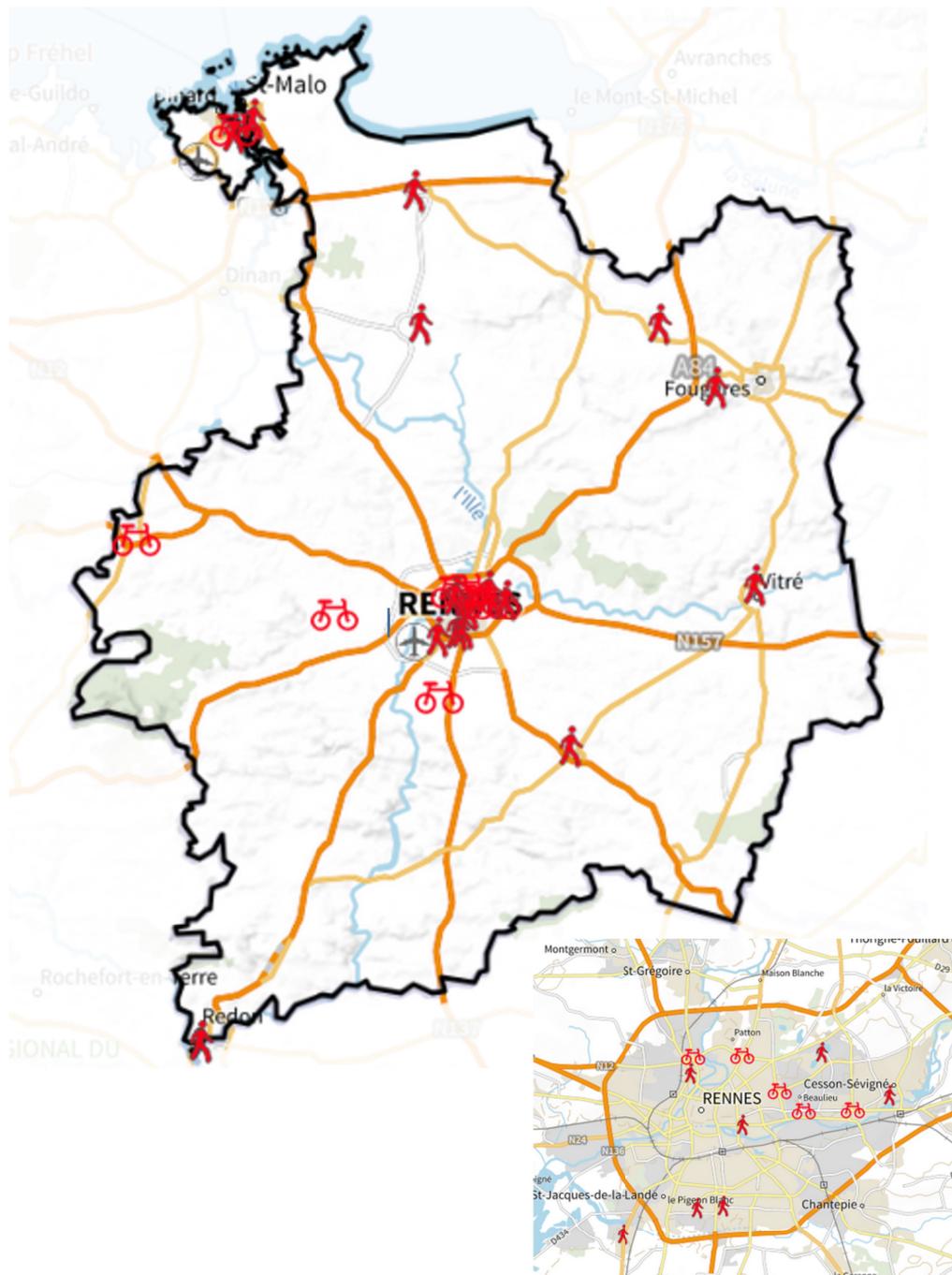
- ➔ Le nombre de victimes de modes doux en agglomération présente un pic sur les plages horaires d'embauche et de débauche. 86 % des victimes en mode doux ont été accidentées en semaine avec un léger pic le mardi (20 % des victimes).  
Il n'est pas observé d'augmentation du nombre de victimes lors du passage à l'horaire d'hiver (créneau horaire 17-19h, moyenne des mois de novembre 2017 à 2021 comparé à la moyenne des mois d'octobre).

- **Localisation des accidents impliquant un mode de déplacement doux en agglomération (2017-2021)**



- ➔ Les deux tiers des accidents urbains impliquant un mode de déplacement doux se produisent dans l'agglomération de Rennes qui enregistre ainsi 59 % de la totalité des accidents impliquant un mode doux sur le département (en agglomération + hors agglomération).
- ➔ La proportion d'accidents impliquant un mode doux est particulièrement élevée sur les communes de : Dol-de-Bretagne (70 % des accidents de la commune), Vitré (67 % des accidents), Saint-Malo (61 % des accidents) et Betton (60 % des accidents).

- Localisation des accidents mortels impliquant un mode de déplacement doux en agglomération (2017-2021)

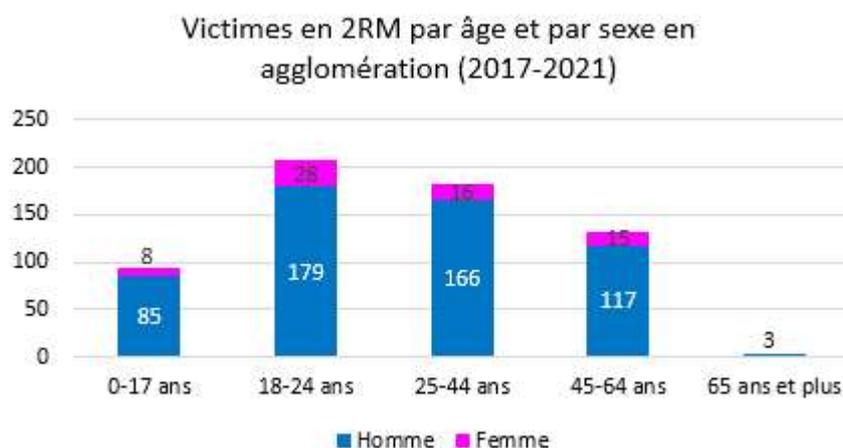


➔ Sur les 14 personnes décédées à Rennes entre 2017 et 2021, 9 sont usagers de mode doux (5 piétons et 4 cyclistes).

### 2. 2. 3. Les deux roues motorisés en agglomération

	Victimes	Part du total des victimes	Tués	Part du total des tués
Cyclomoteurs <sup>10</sup>	316	12 %	5	2 %
Motocyclettes <sup>11</sup>	301	11,3 %	7	3 %
Total 2RM	617	23 %	12	5 %

➔ En agglomération, près d'1 victime sur 4 est usager de deux-roues motorisé.



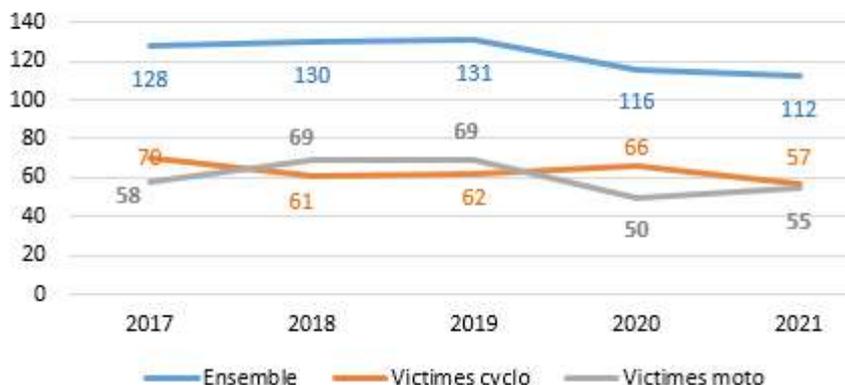
➔ Près de 9 victimes en 2RM sur 10 sont des hommes.

➔ Plus de la moitié des victimes sont âgées de 18 à 34 ans (53 %) mais tandis que le nombre de victimes en cyclomoteur décroît avec l'âge (les jeunes de 14 à 24 ans sont les plus touchés et représentent 30 % du total des victimes en 2RM), les victimes motards se répartissent dans les classes d'âge comprises entre 18 et 54 ans.

<sup>10</sup> Cyclomoteurs, scooters et 3RM de moins de 50 cm<sup>3</sup>

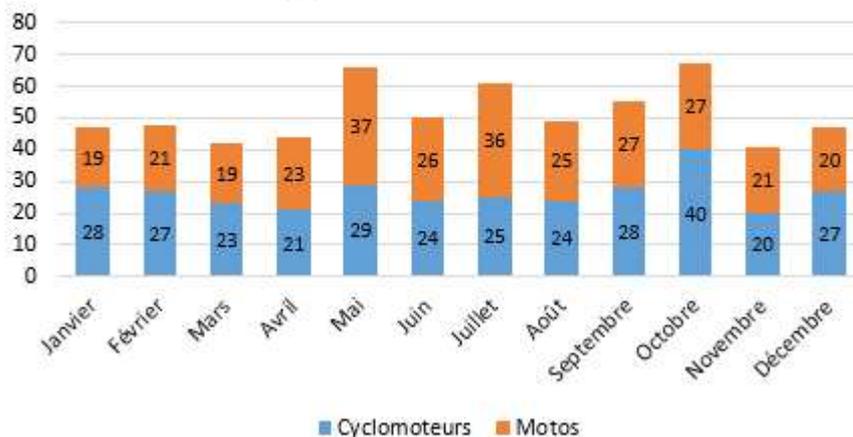
<sup>11</sup> Motos, scooters et 3RM de 50 cm<sup>3</sup> et plus

### Evolution du nombre de victimes en deux-roues motorisé en agglomération



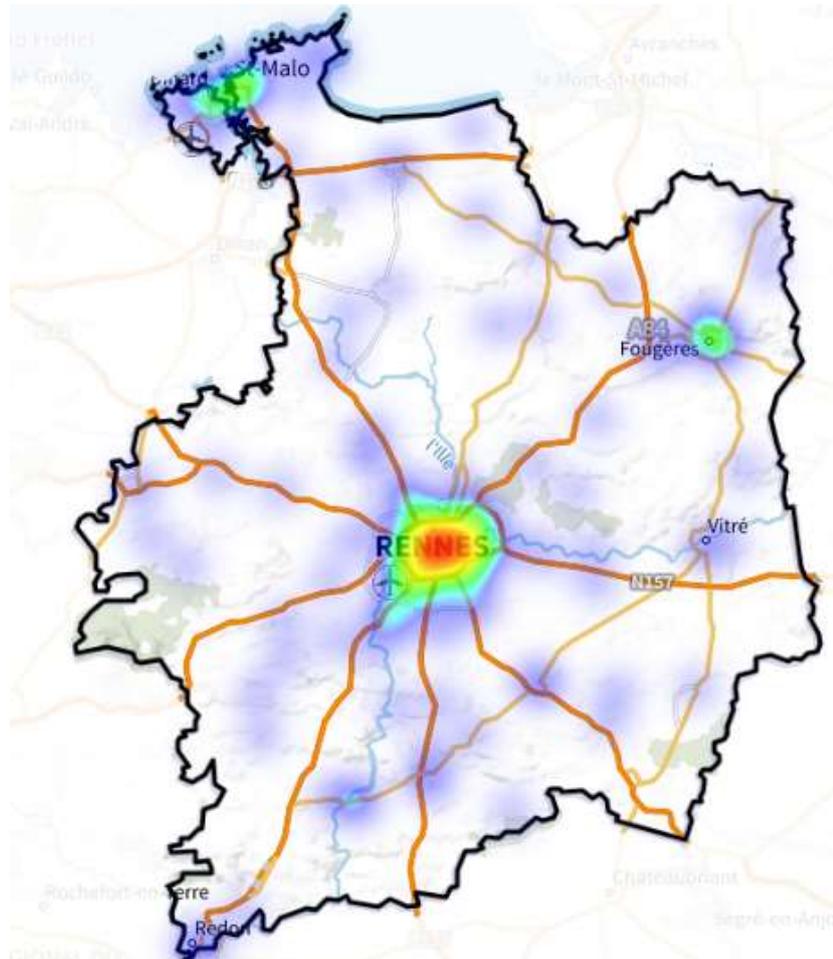
- En agglomération, le nombre de victimes en 2RM enregistre une baisse sensible de 15 % depuis 2019 avec une diminution plus prononcée concernant les motards (-20 % contre -8 % pour les cyclomoteuristes).

### Répartition des victimes 2RM selon le mois en agglomération 2017-2021



- En agglomération, les deux-roues motorisés sont plus fréquemment utilisés dans le cadre du travail (un tiers des victimes) qu'en milieu rural où ils sont davantage utilisés pour le loisir, de sorte que la saisonnalité des accidents de 2RM observée hors agglomération est moins sensible en agglomération. Les victimes se répartissent sur toute l'année avec malgré tout un pic aux mois de mai et juillet pour les motos et octobre pour les cyclos.

- Localisation des accidents de 2RM en agglomération (2017-2021)



- ➔ Globalement, les deux tiers des accidents de 2RM se produisent dans les principaux pôles économiques : Rennes, Saint-Malo, Fougères, Vitré et Redon.
- ➔ 58 % des accidents urbains impliquant un deux-roues motorisé se produisent sur la commune de Rennes, en proportion identique pour les motos et les cyclos. Pour autant, la part des accidents graves <sup>12</sup> est moins importante à Rennes (34 % des accidents de 2RM) que dans les autres communes (53 % des accidents de 2RM).

12 Accidents ayant fait des blessés hospitalisés plus de 24 heures ou des tués

- Localisation des accidents mortels de 2RM en agglomération (2017-2021)



➔ Sur les 12 accidents urbains dans lesquels un usager de 2RM est décédé, 3 se sont produits sur la commune de Rennes.

## 2. 2. 4. Les facteurs spécifiques des accidents en agglomération

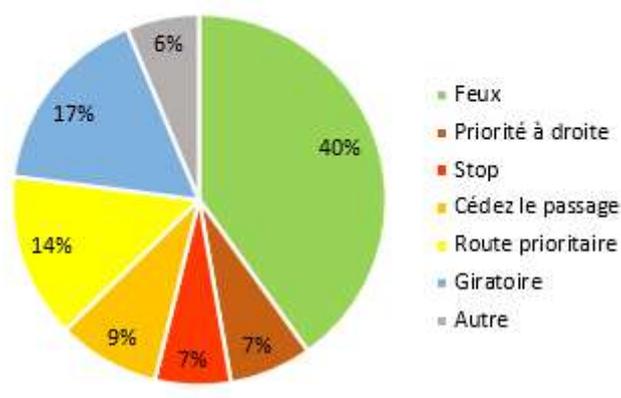
### • Répartition des accidents en/hors intersection (2017-2021)

En/Hors intersection	Accidents	Part des accidents selon le milieu	Tués	Victimes
Hors intersection	1 071	47 %	29	1 234
En intersection	1 199	53 %	20	1 417
Total	2 270	100 %	49	2 651

➔ En agglomération, 53 % des accidents se produisent en intersection (19 % en intersection en X, 14 % en intersection en T et 11 % en giratoire).

### • Répartition des accidents urbains selon le régime de priorité (2017-2021)

Répartition des victimes en agglomération et en intersection selon le régime de priorité connu (2017-2021)



➔ Parmi les accidents en intersection, les collisions en intersection régulée par des feux tricolores sont les plus fréquentes.

## 3 L'accidentalité selon l'âge

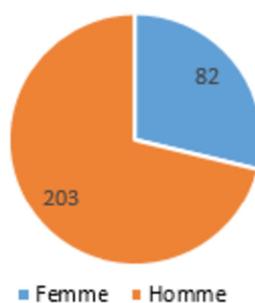
### 3.1. Les jeunes de 14 à 17 ans

	Jeunes de 14 à 17 ans	Part du total
Accidents	305	8 %
Tués	7	3 %
Blessés	278	6 %
Population breillienne	243 621	22 %

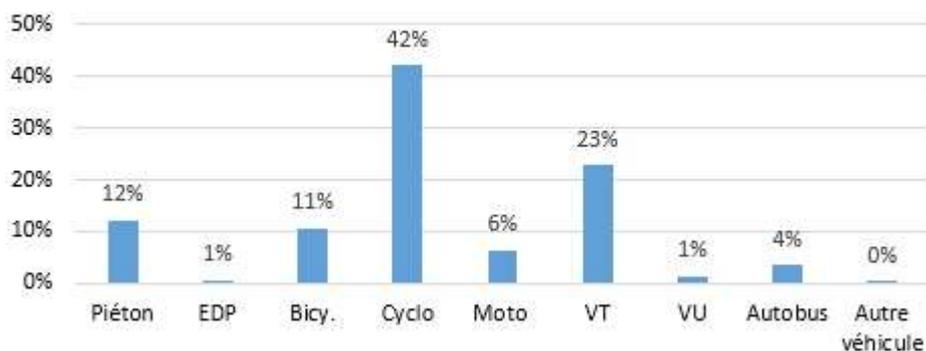
Evolution du nombre de victimes de 14 à 17 ans



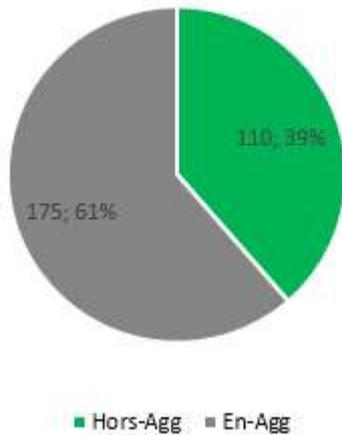
Répartition des victimes hommes/femmes



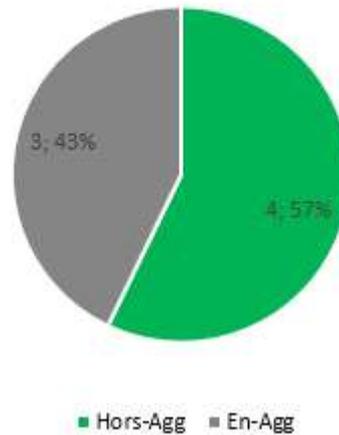
Répartition des victimes de 14 à 17 ans selon le mode de déplacement



Répartition des victimes selon le milieu



Répartition des tués selon le milieu



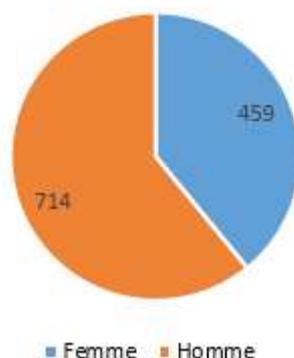
- ➔ Les jeunes de 14 à 17 ans sont peu impliqués dans les accidents : ils représentent 6 % des victimes pour 22 % de la population breillienne. Le taux de mortalité chez les jeunes est de 2 tués pour 100 accidents corporels contre 5,7 tués pour 100 accidents corporels toutes classes d'âge confondues.
- ➔ Le nombre de victimes de 14 à 17 ans diminue de 17 % entre 2017 et 2021 et 4 vies ont été épargnées.
- ➔ **Les garçons sont surreprésentés** : 71 % des victimes et tous les tués de 14 à 17 ans sont des garçons alors qu'ils représentent 51 % de la population de la classe d'âge.
- ➔ 42 % des victimes et plus de la moitié des tués de 14 à 17 ans sont **usagers de cyclo**, dont ils sont très majoritairement le conducteur.
- ➔ 3 victimes de 14 à 17 ans sur 5 sont accidentées **en agglomération**.

### 3.2. Les jeunes de 18 à 24 ans

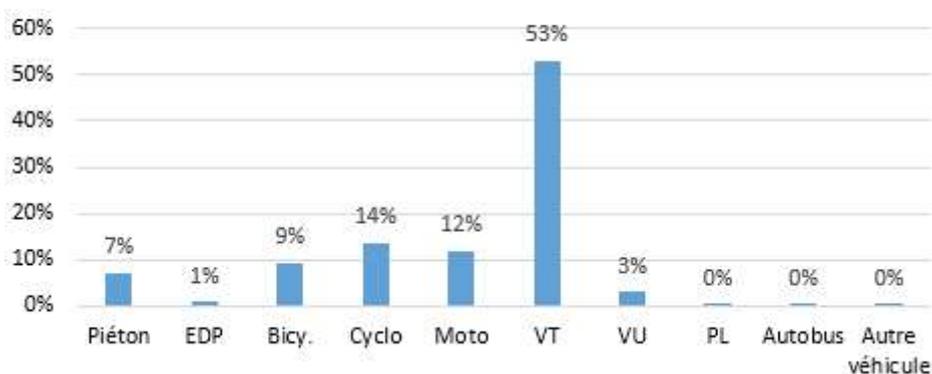
	Jeunes de 18 à 24 ans	Part du total
Accidents	1453	37 %
Tués	26	11 %
Blessés	1147	24 %
Population breillienne	104 127	9 %



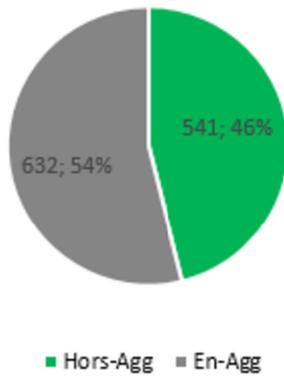
#### Répartition des victimes hommes/femmes



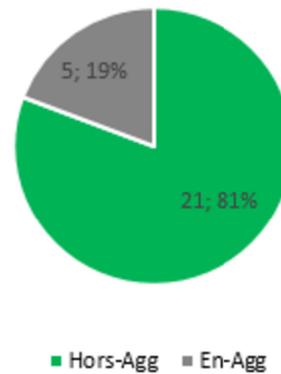
#### Répartition des victimes de 18 à 24 ans selon le mode de déplacement



Répartition des victimes selon le milieu



Répartition des tués selon le milieu

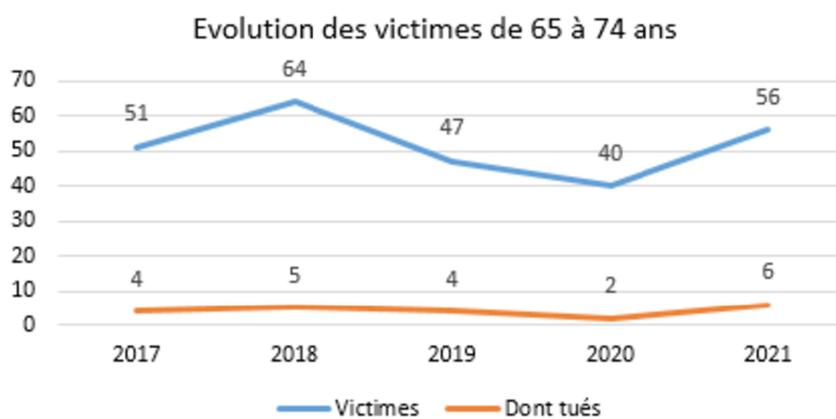


- ➔ Les jeunes de 18 à 24 ans sont impliqués dans **1 accident corporel sur 3**. Ils représentent un quart des victimes d'accidents et 11 % des tués pour 9 % de la population breillienne.
- ➔ **Le nombre de victimes de 18 à 24 ans augmente de 7 %** entre 2019 et 2021 tandis que la mortalité est relativement stable depuis 2018.
- ➔ La moitié des victimes et 65 % des tués de 18 à 24 ans sont usagers de **voiture particulière** dont ils sont majoritairement le conducteur (35 % du total des victimes et plus de la moitié des tués). Un quart des victimes de 18 à 24 ans sont usagers de deux-roues motorisés.

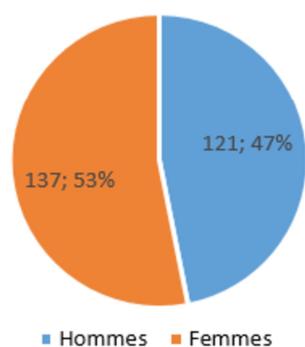
La classe d'âge des 18-24 ans compte notamment 14 % de victimes **en cyclomoteur** tandis que ce mode de déplacement ne concerne que 6 % des victimes des autres classes d'âge. La classe d'âge des 18-24 ans compte ainsi le plus grand nombre de victimes en cyclo.

### 3.3. Les seniors de 65 à 74 ans

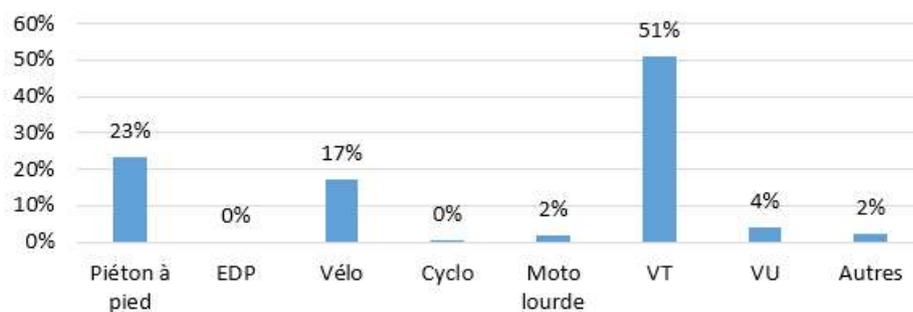
	Seniors de 65 à 74 ans	Part du total
Accidents	395	10 %
Tués	21	9 %
Blessés	237	5 %
Population breillienne	100 386	9 %



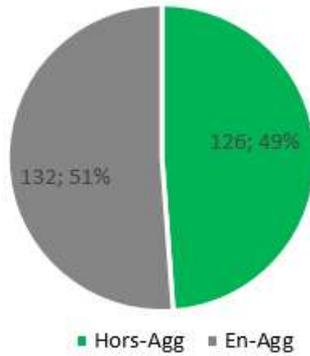
#### Répartition des victimes hommes/femmes



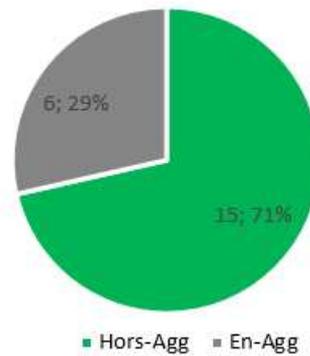
#### Répartition des victimes de 65 à 74 ans selon le mode de déplacement



Répartition des victimes selon le milieu



Répartition des tués selon le milieu

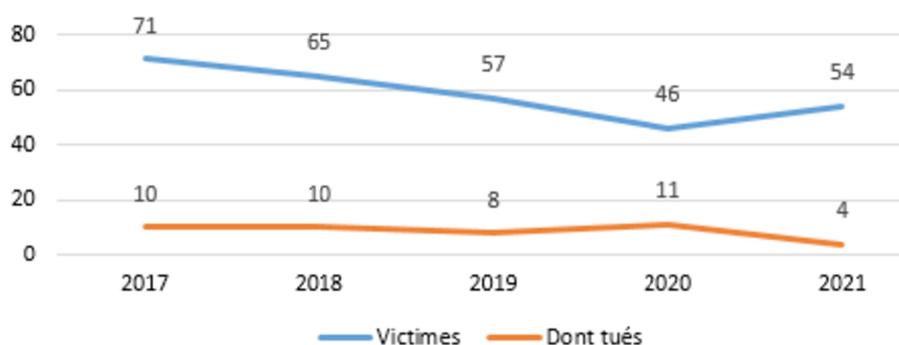


- ➔ Entre 2017 et 2021, tandis que le nombre total de victimes de 65 à 74 ans est stable, la mortalité augmente légèrement en 2021 (+ 2 personnes tuées). Le taux de mortalité des seniors de 65 à 74 ans est de 5,3 tués pour 100 accidents corporels soit un taux équivalent au taux de mortalité moyen en Ille-et-Vilaine, toutes classes d'âge confondues.
- ➔ La proportion de victimes **piétons et cyclistes** est plus élevée chez les 65-74 ans (respectivement 23 % et 17 % des victimes) que dans les autres classes d'âge où piétons et cyclistes représentent chacun 11 % des victimes.

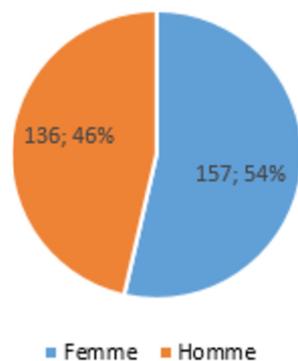
### 3.4. Les seniors de 75 ans et plus

	Victimes de 75 ans et plus	Part du total
Accidents	393	10 %
Tués	43	19 %
Blessés	250	5 %
Population breillienne	93 136	9 %

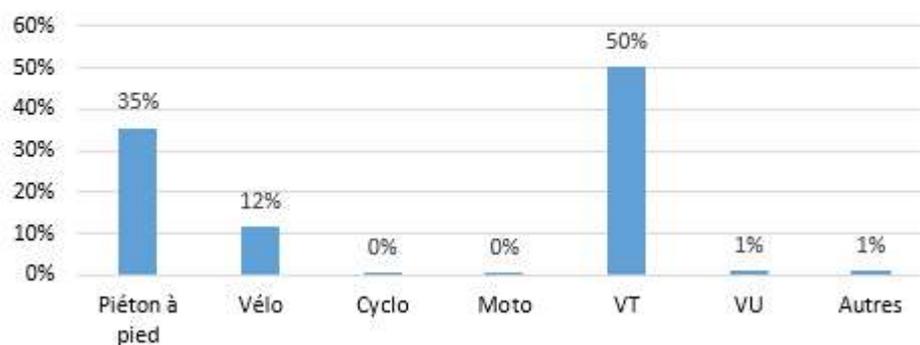
Evolution des victimes de 75 ans et plus



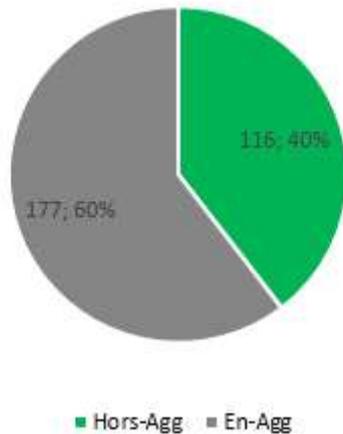
Répartition des victimes hommes/femmes



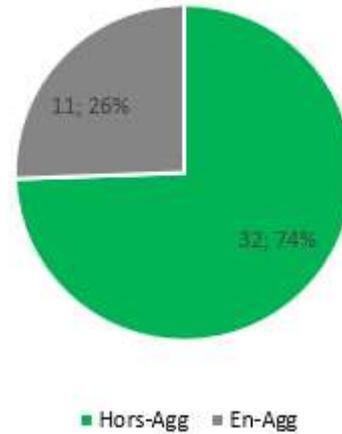
Répartition des victimes de 75 ans et plus selon le mode de déplacement



Répartition des victimes selon le milieu



Répartition des tués selon le milieu



- Le nombre de victimes de 75 ans et plus diminue de 19 % entre 2017 et 2019 et reste stable en 2021 par rapport à 2019. La mortalité des seniors de 75 ans et plus enregistre **une baisse historique en 2021** : 4 personnes sont décédées (soit 4 de moins qu'en 2019 et 6 de moins qu'en 2017), c'est le nombre de tués le plus bas jamais enregistré en Ille-et-Vilaine pour cette classe d'âge.

Sur 5 ans, la classe d'âge des 75 ans et plus a néanmoins **un taux de mortalité plus élevé que les autres classes d'âge** : 11 personnes tuées pour 100 accidents corporels contre 5 personnes tuées pour 100 accidents corporels pour les autres classes d'âge.

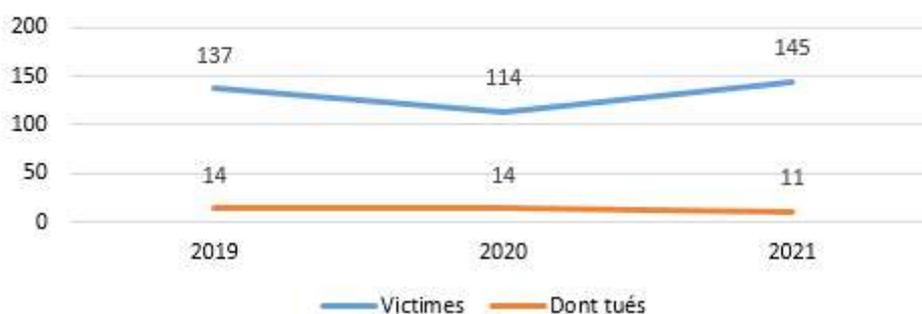
- 46 % des victimes de 75 ans et plus sont **des femmes** contre 37 % en moyenne dans les autres classes d'âge. De la même manière, les femmes représentent 46 % des tués de 75 ans et plus contre 18 % des tués dans les autres classes d'âge.
- Plus d'une victime âgée de 75 ans et plus sur 3 est accidentée alors qu'elle **se déplace à pied** (35 % des victimes) mais les seniors de 75 ans et plus décèdent majoritairement alors qu'ils sont usagers de **voiture de tourisme** (65 % des tués de 75 ans et plus).
- 60 % des victimes seniors sont accidentées **en agglomération** contre 53 % en moyenne pour les autres classes d'âge. Cette part importante des victimes seniors en agglomération est liée à la part importante des seniors dans les accidents en tant que piéton, plus fréquents en agglomération.

## 4. Les facteurs de risque (2019-2021<sup>13</sup>)

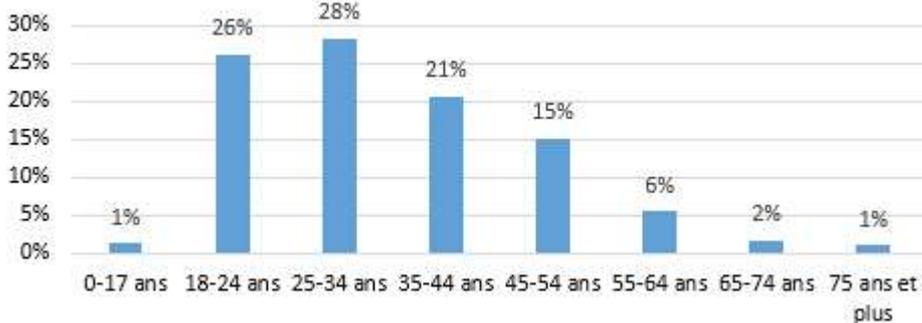
### 4.1. L'alcool (2019-2021)

	Avec facteur alcool	Part du total
Accidents	288	13 %
Tués	39	33 %
Blessés	357	13 %

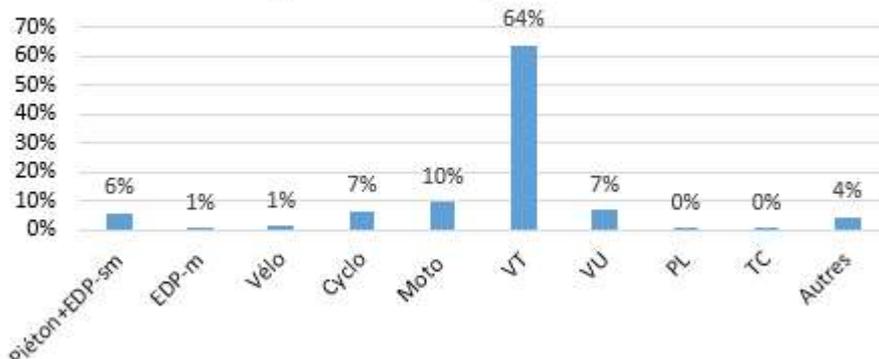
Evolution des victimes dans les accidents avec facteur alcool



Répartition des usagers alcoolisés selon l'âge

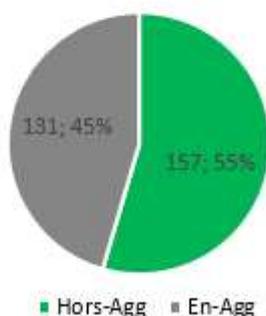


Répartition des usagers alcoolisés par mode de déplacement

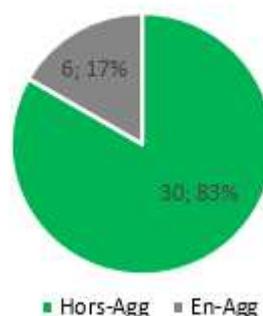


13 Les facteurs liés à l'utilisateur ne sont disponibles dans Traxy que pour les années 2019 et suivantes

Répartition des accidents avec alcool selon le milieu



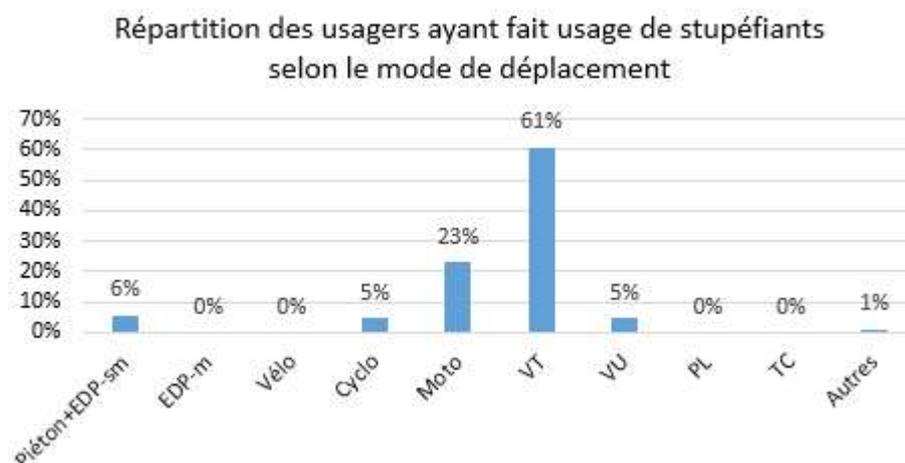
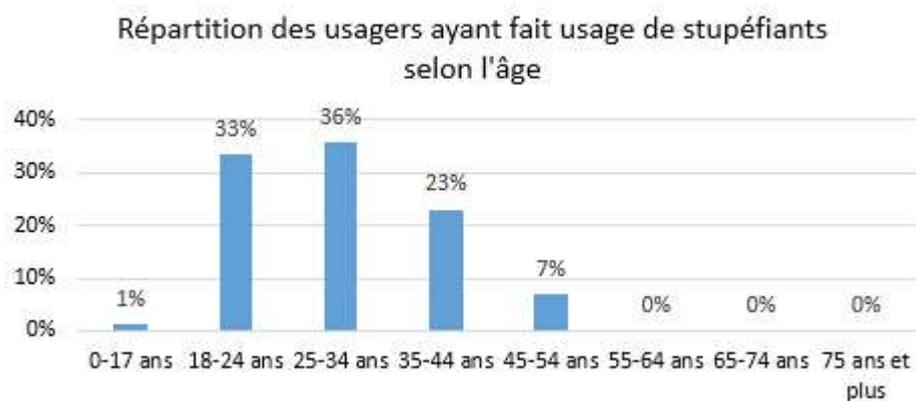
Répartition des accidents mortels avec alcool selon le milieu



- ➔ Entre 2019 et 2021, l'alcool est le **premier facteur de mortalité routière**.
- ➔ Le facteur alcool est présent dans 13 % du total des accidents, mais il est **responsable d'un tiers des tués**. En 2021, le nombre de victimes dans les accidents avec alcool augmente de 6 % par rapport à 2019 tandis que la mortalité diminue (- 3 tués en 2021 par rapport à 2019).  
Lorsque le facteur est présent, **le taux de mortalité est 2,5 fois plus élevé** (13,5 personnes tuées pour 100 accidents corporels contre 5 personnes tuées pour 100 accidents corporels en l'absence d'alcool).
- ➔ Plus de la moitié des usagers alcoolisés impliqués dans les accidents ont **entre 18 et 34 ans**.
- ➔ Les usagers alcoolisés sont plus nombreux en **deux-roues motorisés** (17 % des usagers alcoolisés contre 12 % des usagers non alcoolisés), en **véhicule utilitaire** (7 % des usagers alcoolisés contre 5 % des usagers non alcoolisés) et dans les autres modes de déplacement tels que les tracteurs agricoles et les voiturettes (4 % des usagers alcoolisés contre 1 % des usagers non alcoolisés).
- ➔ Les accidents avec alcool sont plus fréquents **hors agglomération** : 55 % des accidents avec alcool se produisent en milieu rural contre 42 % des accidents sans présence d'alcool.

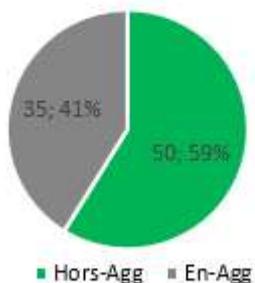
## 4.2. L'usage des stupéfiants (2019-2021)

	Avec stupéfiants	Part du total
Accidents	95	5 % <sup>14</sup>
Tués	21	18 %
Blessés	106	4 %

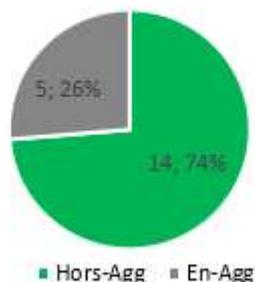


14 Part du total des accidents dans lesquels le résultat des tests stupéfiants est connu pour au moins un conducteur ou un piéton

Répartition des accidents avec imprégnation de stupéfiants selon le milieu



Répartition des accidents mortels avec imprégnation de stupéfiants selon le milieu



- ➔ Le résultat des tests est connu pour 8 % des conducteurs et des piétons impliqués dans un accident corporel et 77 % des conducteurs et des piétons impliqués dans un accident mortel.
- ➔ Les accidents liés à l'usage de stupéfiants représentent 5 % du total des accidents dans lesquels le résultat des tests est connu et 18 % de la mortalité. En 2021, le nombre d'accidents corporels avec imprégnation de stupéfiants enregistre une hausse de 32 % par rapport à 2019 (+ 9 accidents) et le nombre de victimes dans ces accidents augmente de moitié (+ 18 victimes).

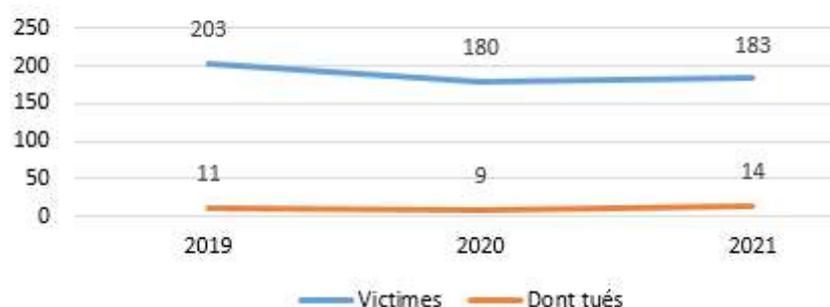
Après une forte hausse en 2020, la mortalité liée à l'usage de stupéfiants est semblable à celle de 2019. Le taux de mortalité dans ces accidents est de 13,5 personnes tuées pour 100 accidents corporels, le risque d'être tué dans un accident est donc 2,5 fois plus élevé lorsqu'il y a présence de stupéfiants.

- ➔ Dans 58 % des accidents avec imprégnation de stupéfiants, le facteur alcool est également présent.
- ➔ 7 usagers ayant fait usage de stupéfiants sur 10 sont âgés de 18 à 34 ans.
- ➔ Les usagers contrôlés positifs aux stupéfiants dans les accidents sont majoritairement conducteurs de voiture de tourisme (61 %) ou de moto (23 %).
- ➔ 60 % des accidents avec présence de stupéfiants se produisent en milieu rural (contre 37 % des accidents avec dépistage de stupéfiants négatif).

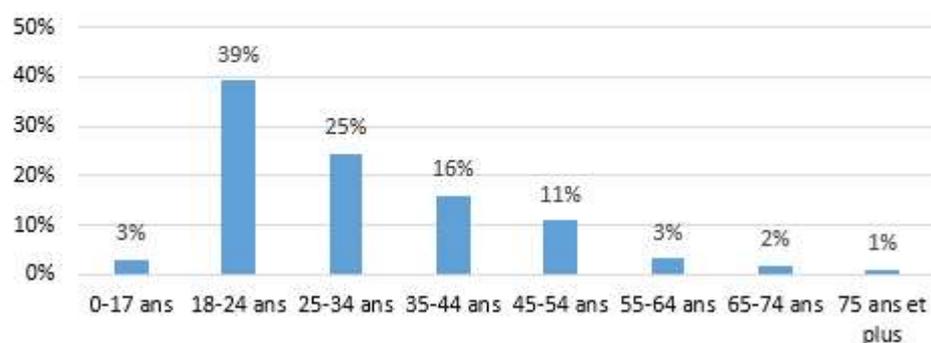
### 4.3. La vitesse (2019-2021)

	Avec facteur vitesse	Part du total
Accidents	391	18 %
Tués	34	28 %
Blessés	532	20 %

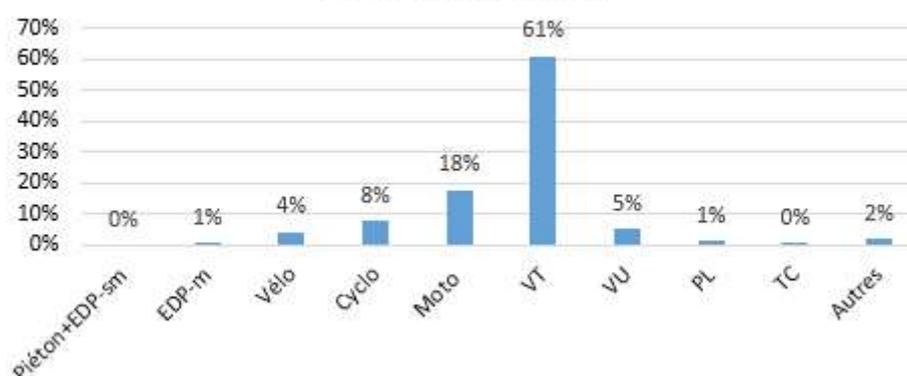
Evolution des victimes dans les accidents avec facteur vitesse



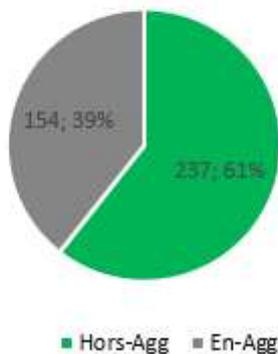
Répartition des usagers avec facteur vitesse selon l'âge



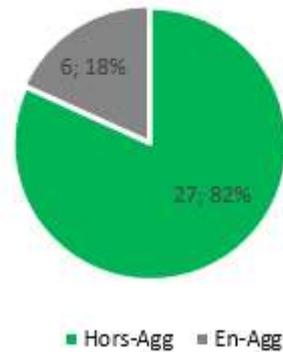
Répartition des usagers avec facteur vitesse selon le mode de déplacement



Répartition des accidents avec facteur vitesse selon le milieu



Répartition des accidents mortels avec facteur vitesse selon le milieu



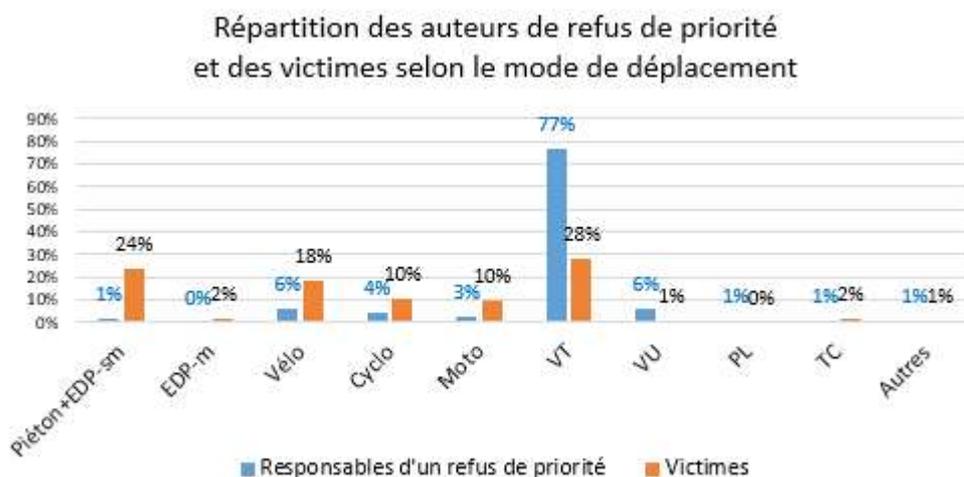
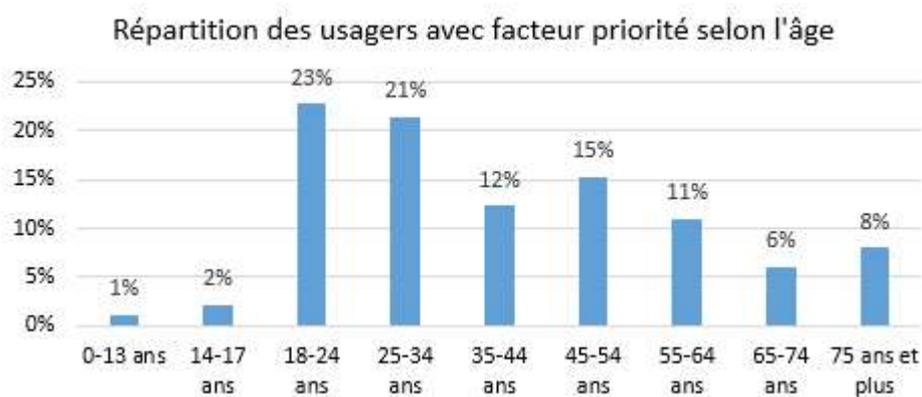
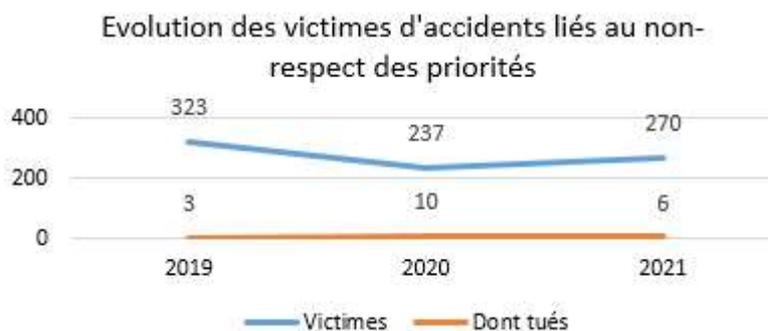
- De 2019 à 2021, la vitesse est le **premier facteur d'accidents corporels et le deuxième facteur de mortalité routière**. Elle est la cause principale ou un facteur aggravant de près d'1 accident sur 5.

En 2021, le nombre de victimes d'accidents liés à la vitesse diminue de 10 % par rapport à 2019, tandis que la mortalité augmente (+ 3 tués) : **le nombre d'accidents mortels liés à une vitesse excessive est au plus haut depuis 2016**.

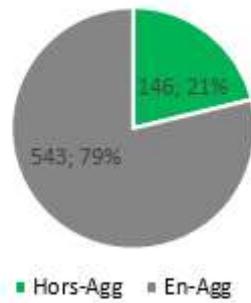
- Le facteur vitesse décroît avec l'âge ; les jeunes de 18 à 24 ans représentent la classe d'âge la plus impliquée dans les accidents liés à la vitesse : 2 usagers en vitesse excessive sur 5 sont âgés de 18 à 24 ans et 2 usagers sur 3 sont âgés de **18 à 34 ans**.
- Un quart des usagers impliqués dans les accidents liés à la vitesse sont des conducteurs de **deux-roues motorisés**. Parmi eux, 87 % des cyclomotoristes ont provoqué un accident en agglomération tandis que la majorité des motards ont provoqué un accident en milieu rural (57%).
- Globalement, 3 accidents liés à la vitesse sur 5 se produisent **en milieu rural**. Le taux de mortalité lié à une vitesse excessive est 4 fois plus élevé hors agglomération (11,8 tués pour 100 accidents corporels hors agglomération contre 3,8 tués pour 100 accidents corporels en ville).

### 4.3. L'accidentalité liée au non-respect de la priorité (2019-2021)

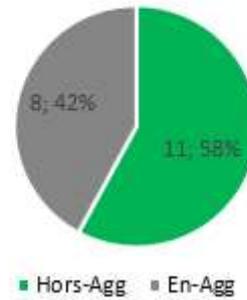
	Avec facteur priorité	Part du total
Accidents	689	31 %
Tués	19	16 %
Blessés	811	30 %



Répartition des accidents avec facteur priorité selon le milieu



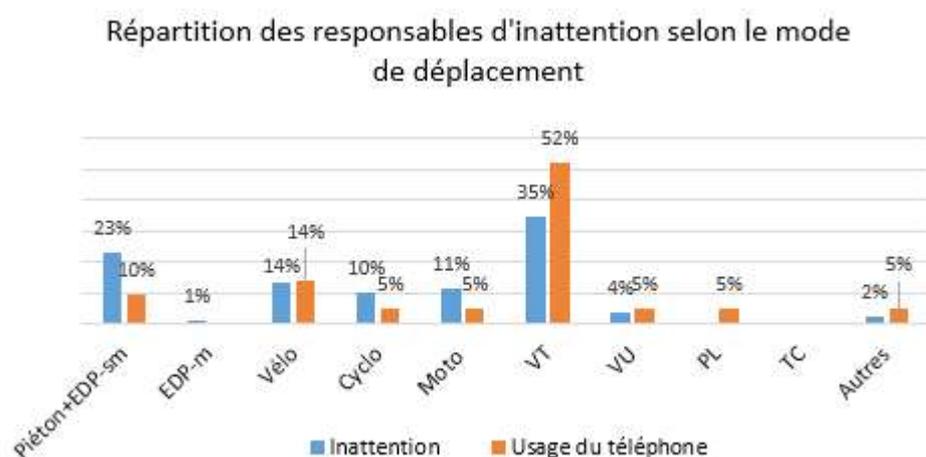
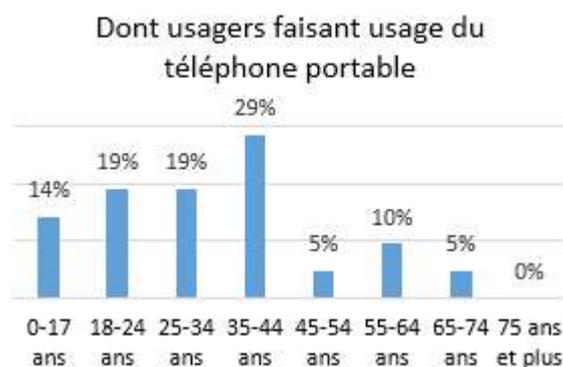
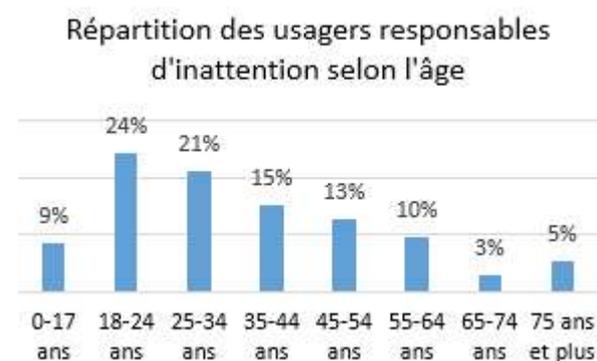
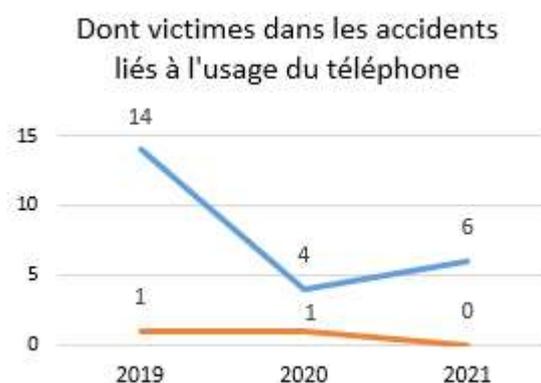
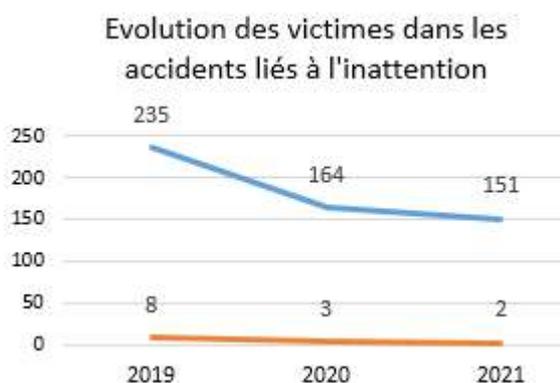
Répartition des accidents mortels avec facteur priorité selon le milieu



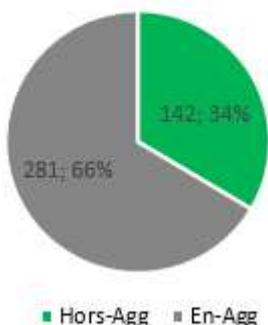
- ➔ Les accidents liés au non respect des priorités représentent 31 % des accidents et 16 % de la mortalité. Le nombre de victimes dans ces accidents diminue de 16 % par rapport à 2019 tandis que **la mortalité augmente** (+ 3 personnes tuées).
- ➔ Par comparaison avec la proportion de personnes impliquées (conducteurs et piétons) dans chaque classe d'âge, **les seniors de 75 ans et plus** sont plus fréquemment impliqués dans les accidents liés au non-respect de la priorité (8 % des conducteurs et piétons responsables du non-respect des règles de priorité pour 5 % des conducteurs et piétons impliqués dans un accident). Les seniors de 75 ans et plus sont encore plus fréquemment responsables du non-respect de la priorité dans les accidents mortels (32 % des accidents mortels liés au non-respect de la priorité).
- ➔ Plus des trois quarts des auteurs de refus de priorité sont conducteurs d'**une voiture de tourisme** tandis que 64 % des victimes sont des usagers vulnérables : piétons et deux-roues.
- ➔ Les accidents ayant pour cause le non-respect de la priorité se produisent majoritairement **en agglomération**. La part des accidents mortels en agglomération est plus élevée lorsque le facteur priorité est présent : alors que 20 % de la totalité des accidents mortels ont lieu en ville, 42 % des accidents mortels liés au non-respect de la priorité s'y produisent.

## 4.5. L'inattention et les distracteurs

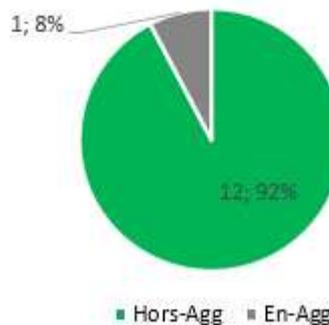
	Avec facteur inattention	Part du total	Dont téléphone portable	Part du total
Accidents	423	19 %	21	1 %
Tués	13	11 %	2	2 %
Blessés	500	18 %	22	0,8 %



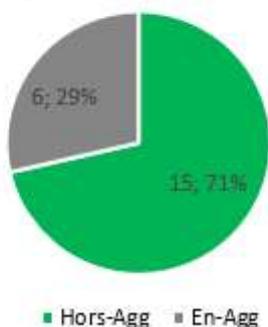
Répartition des accidents liés à l'inattention selon le milieu



Répartition des accidents mortels liés à l'inattention selon le milieu



Répartition des accidents avec usage du téléphone selon le milieu



Répartition des accidents mortels avec usage du téléphone selon le milieu



- ➔ Le nombre d'accidents liés à un défaut d'attention représente 19 % des accidents et 11 % de la mortalité. Ce facteur est **en baisse de 35 %** depuis 2019 et la mortalité a été divisée par 4 (- 6 personnes tuées).
- ➔ 21 accidents corporels ont été causés spécifiquement par l'usage du téléphone portable. L'accidentalité liée à ce facteur a diminué de plus de moitié en 2021 par rapport à 2019.
- ➔ Un quart des accidents liés à un défaut d'attention sont provoqués par un jeune de 18 à 24 ans. Par contre, un quart des accidents mortels sont causés par un usager de **25 à 34 ans**.
- ➔ Les femmes représentent 32 % des usagers responsables d'inattention dans les accidents et 54 % dans les accidents mortels.
- ➔ Plus de la moitié des usagers responsables d'inattention sont **des usagers vulnérables** dont 23 % de piétons, et 35 % de deux-roues. Plus de la moitié des usagers ayant fait usage du téléphone sont **conducteurs de voiture de tourisme**.
- ➔ Si les deux tiers des accidents dus à un manque d'attention se produisent en agglomération, quasiment tous les accidents mortels se produisent en milieu rural. Quand l'inattention est liée à l'usage du téléphone, une grande majorité des accidents (71 %) et tous les accidents mortels se produisent en milieu rural.

## 6. Les enjeux et orientations pour 2023-2027

### 6.1. Les enjeux prioritaires

Au vu de l'accidentalité au niveau national et des thématiques d'insécurité routière récurrentes, des enjeux spécifiques devront être traités :

- Les deux-roues motorisés
- Les conduites à risques : alcool, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (dont l'usage du téléphone)
- Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélo, engins de déplacement personnel motorisés ou non et marche à pieds
- Le risque routier professionnel

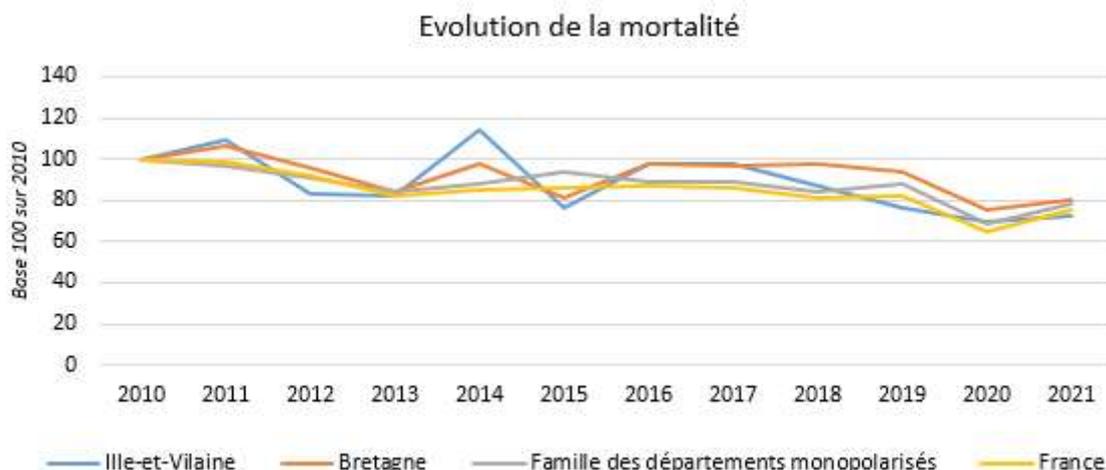
A ces enjeux, communs à tous les départements, sont traités des thématiques présentant des particularités locales qui constituent des enjeux de sécurité routière propres à chaque département.

Au regard du diagnostic de sécurité routière sur la période 2017-2021, les thématiques d'insécurité routière locales qui devront être traitées sont :

- L'accidentalité des jeunes de 14 à 17 ans et de 18 à 24 ans
- L'accidentalité des seniors de 65 à 74 ans et de 75 ans et plus

## Comparaison des indicateurs locaux avec les indicateurs régionaux et nationaux et évolution par rapport à la période 2012-2016

- **Evolution de la mortalité en Ille-et-Vilaine, en Bretagne, dans la famille des départements de référence et en France métropolitaine**



- ➔ Sur 10 ans, la mortalité est en baisse sur tous les territoires **avec une diminution plus franche en Ille-et-Vilaine** (- 27 %) qu'en Bretagne (- 20 %), que dans la famille des départements monopolarisés (- 22 %) et qu'à l'échelle de la France (- 25 %).

En Ille-et-Vilaine, la baisse de la mortalité se situe essentiellement sur la période 2017-2021 (- 26 %) tandis que le nombre de tués a augmenté entre 2012 et 2016 (+ 17 %).

- ➔ Le taux de mortalité est de 40 tués pour un million d'habitants en Ille-et-Vilaine contre 44 tués pour un million d'habitants dans la famille des départements monopolarisés et 47 tués pour un million d'habitants à l'échelle de la France.

- **Evolution de la mortalité en Ille-et-Vilaine par rapport à la période 2012-2016**

- ➔ Sur la période 2017-2021, **la mortalité diminue de 11 %** par rapport à la période 2012-2016. Le nombre de personnes décédées augmente de 8 % par an en moyenne sur la période 2012-2016 et diminue de 7 % par an en moyenne sur la période 2017-2021.

## Le risque routier professionnel

- **Tableau comparatif de la mortalité liée au travail :**

Mortalité des usagers (hors passagers) se déplaçant dans le cadre du travail

	Nbre de tués se déplaçant du domicile au travail	Part du total des tués	Nbre de tués lors d'un trajet professionnel	Part du total des tués
Ille-et-Vilaine	22	10 %	9	4 %
Bretagne	68	8 %	36	4 %
Départements monopolarisés	330	11 %	129	4 %
France entière	1 624	10 %	650	4 %

Mortalité dans les accidents impliquant au moins un usager se déplaçant pour le travail<sup>15</sup>

	Nbre de tués dans un accident avec au moins 1 usager en domicile/travail	Part du total des tués	Nbre de tués dans un accident avec au moins 1 usager en déplacement pro	Part du total des tués
Ille-et-Vilaine	51	23 %	52	23 %
Bretagne	139	17 %	158	19 %
Départements monopolarisés	589	19 %	634	21 %
France entière	2 936	18 %	3 425	21 %

➔ **41 % des tués** le sont dans un accident impliquant au moins un usager (conducteur ou piéton) se déplaçant du domicile au travail ou en trajet professionnel, contre 33 % en Bretagne, 40 % dans les départements monopolarisés et 38 % à l'échelle de la France.

En Ille-et-Vilaine **14 % des tués** se déplacent eux-mêmes pour le travail soit une part légèrement supérieure à celle de la Bretagne et de la France entière (+ 1 point) et légèrement inférieure à celle des départements monopolarisés (- 1 point).

➔ En Ille-et-Vilaine, **17 % des victimes en trajet domicile/travail se déplacent à vélo** contre 12 % en Bretagne, 9 % dans les départements monopolarisés et 7 % à l'échelle de la France.

<sup>15</sup> Un accident peut impliquer à la fois un usager se déplaçant du domicile au travail et un usager se déplaçant dans le cadre du travail (mission professionnelle). Les données du tableau comportent donc des doubles comptes.

➔ En Ille-et-Vilaine, **un quart des victimes en utilisation professionnelle se déplacent en cyclo ou scooter de moins de 50 cm<sup>3</sup>** contre 17 % en Bretagne, 10 % dans les départements monopolarisés et 12 % sur la France entière

- **Evolution du nombre de victimes en Ille-et-Vilaine par rapport à la période 2012-2016**

➔ **La part des personnes décédées** lors d'un accident impliquant un usager se déplaçant pour le travail **augmente** : elle représente 41 % de la mortalité sur la période 2017-2021 contre 35 % sur la période 2012-2016, soit une augmentation de 6 points.

La part des personnes tuées se déplaçant elles-mêmes pour le travail augmente légèrement sur la période 2017-2021 ( 14 % du total des tués) par rapport à la période 2012-2016 (12% du total des tués), soit une augmentation de 2 points.

- **Le nombre de victimes se déplaçant du domicile au travail en mode de déplacement doux augmente de 27 %**, dans les mêmes proportions pour les piétons et pour les cyclistes. Par contre, le nombre de victimes se déplaçant du domicile au travail en voiture de tourisme est en baisse de 8 %.

**Le nombre de victimes en trajet professionnel se déplaçant en cyclomoteur est en hausse de 24 %.**

## Le milieu

- **Tableau comparatif de la mortalité en/hors agglomération**

	Hors agglomération (autoroute comprise)		En agglomération	
	Nbre de tués	Part de la mortalité	Nbre de tués	Part de la mortalité
Ille-et-Vilaine	172	77 %	49	23 %
Bretagne	622	77 %	189	23 %
Départements monopolarisés	2 178	71 %	882	28 %
France entière	11 429	68 %	5 240	32 %

- ➔ **La mortalité hors agglomération est plus élevée en Ille-et-Vilaine** que dans la famille des départements monopolarisés et qu'à l'échelle de la France. Cela concerne tous les modes de déplacements : + 10 points pour les modes doux ainsi que pour les voitures de tourisme et + 5 points en moyenne pour les deux-roues motorisés.
- ➔ **Le taux de mortalité hors agglomération est particulièrement élevé pour les piétons** : 28 tués pour 100 accidents corporels contre 10 tués pour 100 accidents en moyenne pour les autres modes de déplacement.

- **Evolution du nombre de victimes en/hors agglomération en Ille-et-Vilaine par rapport à la période 2012-2016**

- ➔ La mortalité diminue légèrement en rase campagne (- 3 %, soit 5 personnes tuées de moins) et **de manière plus franche en agglomération** (- 32 %, soit 23 personnes tuées de moins).
- ➔ La mortalité de nuit est en augmentation en agglomération (+ 6 personnes tuées) et surtout **en rase campagne** (+ 14 personnes tuées, soit + 18%), notamment concernant **les modes de déplacement doux** (+ 5 personnes tuées, soit + 22%).
- ➔ Tandis que le nombre de victimes en modes de déplacement doux est stable en agglomération (+ 0,2%), **il augmente fortement en rase campagne** (+ 34%) :
  - Le nombre de victimes piétons diminue en agglomération (- 11%) et augmente en rase campagne (+ 15 %, soit 7 victimes de plus).
  - Le nombre de victimes cyclistes augmentent à la fois en agglomération (+ 17%) et en rase campagne (+ 4%).

## Les modes de déplacement doux

- **Tableau comparatif de la mortalité des usagers de modes de déplacement doux**

	Piétons		Cyclistes		EDP-m	
	Nbre de tués	Part de la mortalité	Nbre de tués	Part de la mortalité	Nbre de tués	Part de la mortalité
Ille-et-Vilaine	31	14 %	22	10 %	0	0 %
Bretagne	124	15 %	71	9 %	0	0,00 %
Départements monopolarisés	412	13 %	199	6,5 %	3	0,10 %
France entière	2 475	15 %	998	6 %	42	0,25 %

- ➔ La part de la mortalité piétonne, en Ille-et-Vilaine, est équivalente à celle des territoires de référence, mais elle est **nettement supérieure en milieu rural** <sup>16</sup> (45 % des piétons ont été tués en milieu rural en Ille-et-Vilaine comme sur toute la Bretagne contre un tiers dans les départements monopolarisés et la France entière).
- ➔ Sur l'ensemble des territoires, la classe d'âge des 65 ans et plus est la plus représentée dans la mortalité piétonne mais **elle est cependant légèrement moindre en Ille-et-Vilaine** (35 % des piétons tués) que dans les départements monopolarisés et sur la France entière (la moitié des piétons tués).
- ➔ **La part de la mortalité cycliste est plus élevée en Ille-et-Vilaine**, notamment en milieu rural (59 % des cyclistes tués contre 57 % dans la famille des départements monopolarisés et 55 % à l'échelle de la France entière). La mortalité cycliste en milieu rural est cependant nettement supérieure à l'échelle de la Bretagne (67 % des cyclistes tués).

- Evolution du nombre de victimes en mode de déplacement doux en Ile-et-Vilaine par rapport à la période 2012-2016

	2012-2016		2017-2021		Evolution		
	En agglo	Hors agglo	En agglo	Hors agglo	En agglo	Hors agglo	Tous milieux
Victimes piétons	630	45	558	52	- 11 %	<b>+ 15%</b>	'- 9 %
Dont tués piétons	25	11	17	14	- 8 tués	<b>+ 3 tués</b>	- 5 tués
Victimes cyclistes	434	71	509	104	<b>+ 17%</b>	<b>+ 46%</b>	+ 21 %
Dont tués cyclistes	9	12	9	13	'=	<b>+ 1 tué</b>	+ 1 tué
Victimes modes doux	1064	116	1067	156	+ 0,2 %	<b>+ 34%</b>	+ 3 %
Dont tués modes doux	34	23	26	27	- 8 tués	<b>+ 4 tués</b>	- 4 tués

- ➔ Le nombre de victimes en modes de déplacement doux **augmente de 3%** tandis qu'il diminue de 6 % pour les autres modes de déplacement. Cette augmentation concerne essentiellement **les cyclistes** (+ 21 %), dont le nombre augmente en agglomération (+ 17%) mais surtout **en rase campagne** (+ 46%).
- ➔ Les cyclistes comptent une personne décédée de plus sur la période 2017-2021 tandis que la mortalité diminue pour les autres modes de déplacement.

## Les deux-roues motorisés

- **Tableau comparatif de la mortalité des usagers de deux-roues motorisés**

	Cyclomoteurs et scooters < 50 cm <sup>3</sup>		Motos et scooters < 125 cm <sup>3</sup>		Motos et scooters > 125 cm <sup>3</sup>	
	Nbre de tués	Part de la mortalité	Nbre de tués	Part de la mortalité	Nbre de tués	Part de la mortalité
Ille-et-Vilaine	10	5 %	3	1 %	26	12 %
Bretagne	38	5 %	17	2 %	99	12 %
Départements monopolarisés	119	4 %	72	2 %	477	16 %
France entière	730	4 %	510	3 %	2713	16 %

- ➔ **La part des cyclomotoristes tués est légèrement plus élevée en Ille-et-Vilaine** que dans la famille des départements monopolarisés et qu'à l'échelle de la France (+ 1 point). À l'inverse, la part des motards tués y est inférieure, notamment en ce qui concerne les motos lourdes (- 4 points).
- ➔ **La part des personnes tuées en deux-roues motorisés en milieu rural est plus élevée en Ille-et-Vilaine** (69 % des 2RM tués) que dans les départements monopolarisés (66 % des tués en 2RM) et qu'à l'échelle de la France (63 % des tués en 2RM) mais inférieure à celle de la Bretagne (76 % des deux-roues motorisés tués).

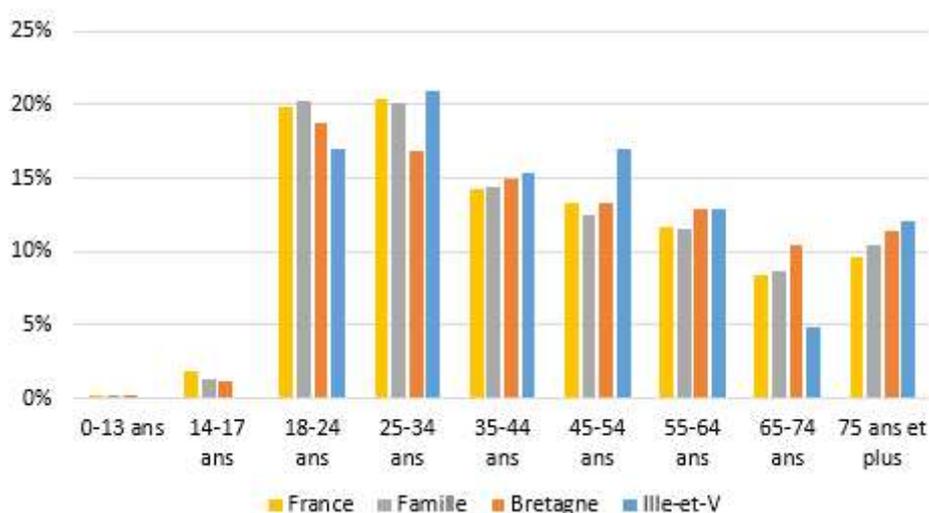
- **Evolution du nombre de victimes en deux-roues motorisés en Ille-et-Vilaine par rapport à la période 2012-2016**

- ➔ Le nombre global de victimes de deux-roues motorisés diminue de 10 %, mais tandis que le nombre de victimes en cyclomoteur diminue, le nombre de victimes en moto reste stable avec, néanmoins, une diminution du nombre de motards victimes en agglomération mais **une hausse de 30 % en rase campagne.**
- ➔ Avec **12 personnes tuées en moins** (5 cyclomotoristes tués de moins et 7 motards tués de moins), la mortalité des deux-roues motorisés est en baisse de 23 %.

## Les facteurs de risque

### Âge des présumés responsables d'accidents mortels

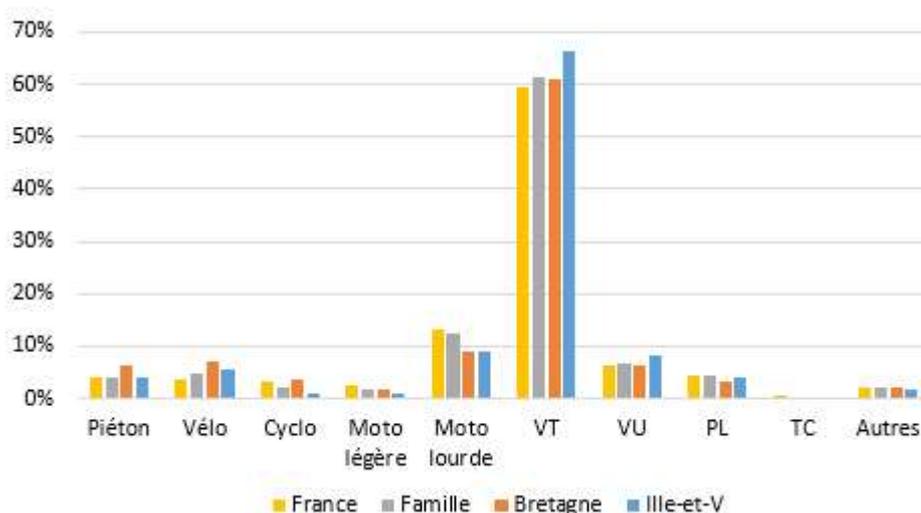
	Ille-et-V	Bretagne	Famille	France
0-13 ans	0%	0%	0%	0%
14-17 ans	0%	1%	1%	2%
18-24 ans	17%	19%	20%	20%
25-34 ans	21%	17%	20%	20%
35-44 ans	15%	15%	14%	14%
45-54 ans	17%	13%	12%	13%
55-64 ans	13%	13%	12%	12%
65-74 ans	5%	10%	9%	8%
75 ans et plus	12%	11%	10%	10%



→ En Ille-et-Vilaine, comme à l'échelle de la France, la classe d'âge des 25-34 ans est la plus fréquemment responsable des accidents mortels dans lesquels elle est impliquée (respectivement 21 % et 20 % des présumés responsables d'accidents mortels). En Bretagne et dans les départements monopolarisés, les jeunes de 18 à 24 ans sont les plus fréquemment responsables (respectivement 19% et 20 % du total des personnes responsables).

## Mode de déplacement des responsables d'accidents mortels

	Ille-et-V	Bretagne	Famille	France
Piéton	4%	6%	4%	4%
Vélo	6%	7%	5%	4%
Cyclo	1%	4%	2%	3%
Moto légère	1%	2%	2%	3%
Moto lourde	9%	9%	12%	13%
VT	66%	61%	61%	59%
VU	8%	6%	7%	6%
PL	4%	3%	4%	4%
TC	0%	0%	0%	1%
Autres	2%	2%	2%	2%

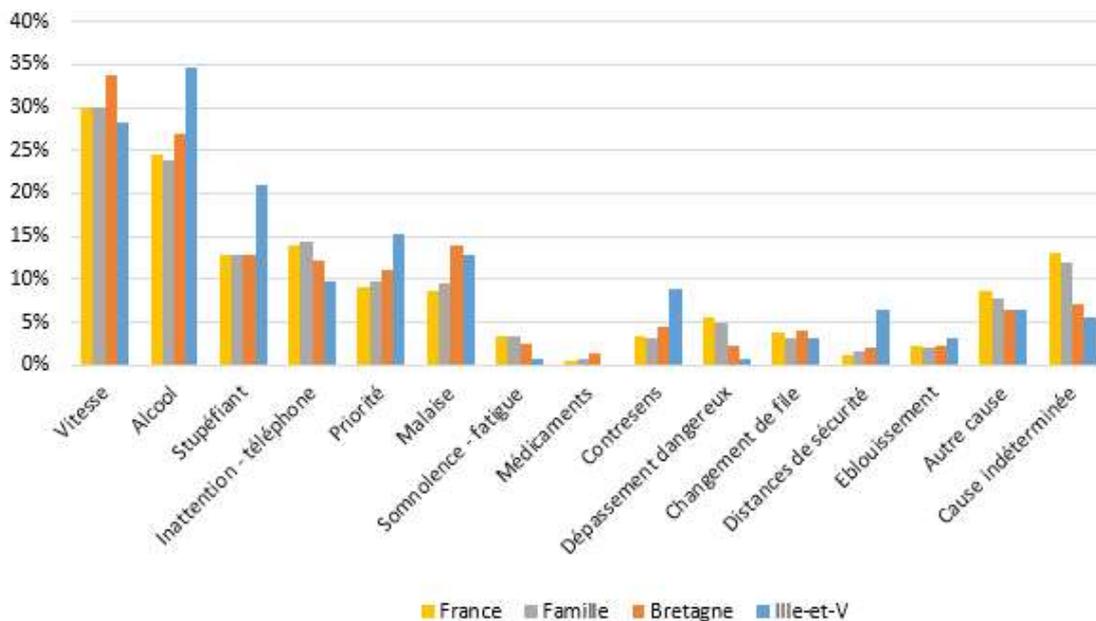


- ➔ **Les conducteurs de voitures de tourisme** sont très majoritairement responsables des accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués. Ils sont légèrement plus nombreux en Ille-et-Vilaine (66 % des personnes présumées responsables<sup>17</sup>) qu'en Bretagne (61 % des présumés responsables), que dans les départements monopolarisés (61 % des présumés responsables) et qu'à l'échelle de la France (59 % des présumés responsables). Cette proportion correspond globalement à la part de la voiture de tourisme dans les déplacements sur chaque territoire.
- ➔ **Les usagers de modes de déplacement doux** sont moins fréquemment responsables d'accidents mortels : ils représentent en moyenne 10 % des personnes présumées responsables avec une part légèrement plus importante à l'échelle de la Bretagne (14 % des responsables).

## Part des différents facteurs d'accidents mortels<sup>18</sup>

Avertissement : Les causes présumées des accidents et les résultats des tests d'alcoolémie et d'imprégnation de stupéfiants sont plus ou moins renseignés par les forces de l'ordre selon les départements. Les résultats présentés ci-après sont à comparer avec précaution.

	Ille-et-V	Bretagne	Famille	France
Vitesse	28%	34%	30%	30%
Alcool	35%	27%	24%	25%
Stupéfiant	21%	13%	13%	13%
dont alcool seul	26%	18%	16%	17%
dont stupéfiant seul	12%	4%	5%	6%
Alcool + stupéfiant	9%	8%	8%	7%
Inattention - téléphone	10%	12%	14%	14%
Priorité	15%	11%	10%	9%
Malaise	13%	14%	9%	9%
Somnolence - fatigue	1%	2%	3%	3%
Médicaments	0%	1%	1%	1%
Contresens	9%	4%	3%	3%
Dépassement dangereux	1%	2%	5%	6%
Changement de file	3%	4%	3%	4%
Distances de sécurité	6%	2%	2%	1%
Eblouissement	3%	2%	2%	2%
Autre cause	6%	6%	8%	9%
Cause indéterminée	6%	7%	12%	13%

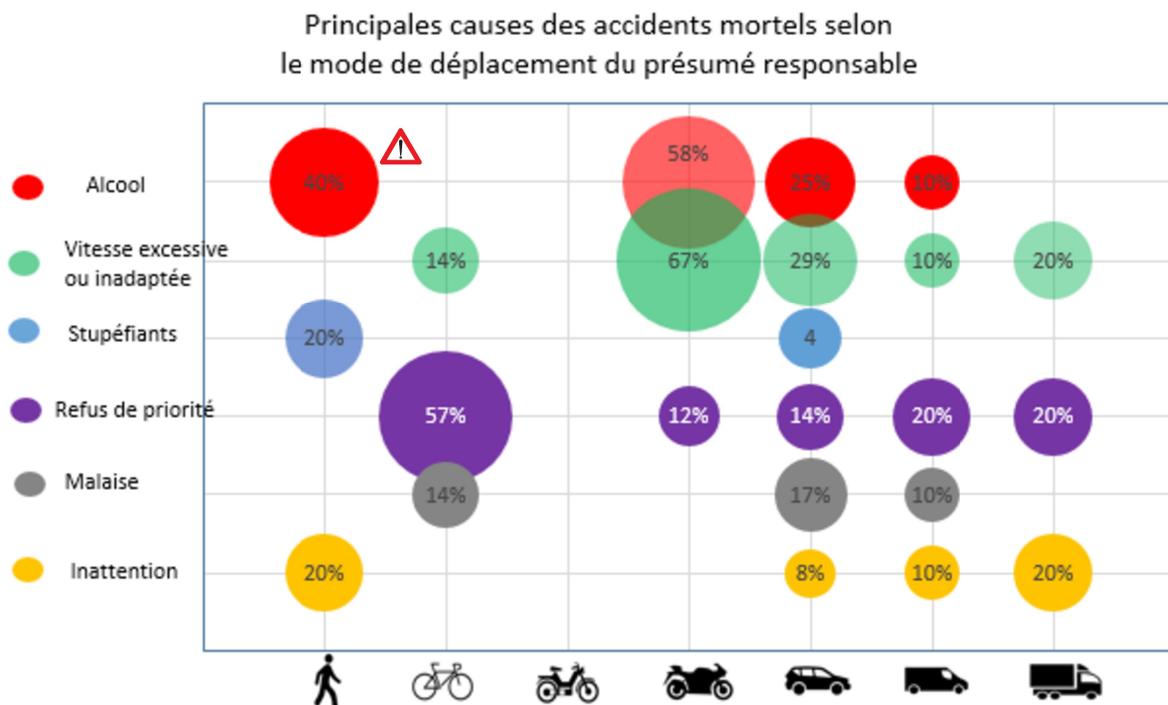


➔ **Le facteur vitesse** dans les accidents mortels est moins présent en Ille-et-Vilaine que sur les autres territoires (2 points de moins que dans les départements monopolisés ainsi qu'à l'échelle de la France et 6 points de moins qu'en Bretagne).

18 En pourcentage des causes retenues par les forces de l'ordre pour les présumés responsables d'accident mortel

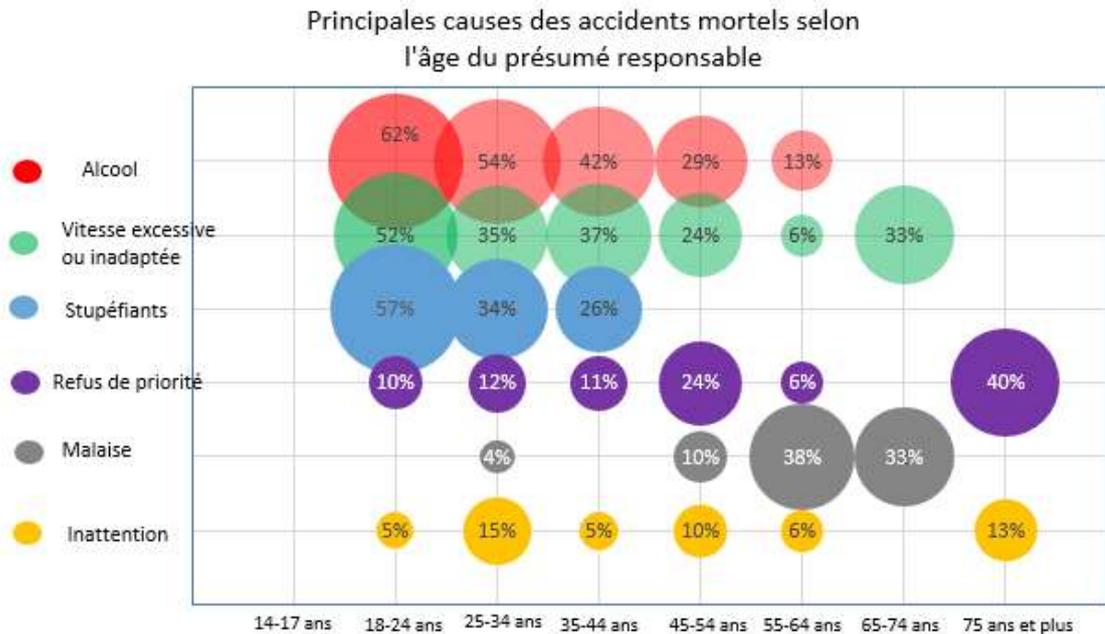
- **La part du facteur alcool** dans la mortalité est plus élevée en Ille-et-Vilaine que dans les autres territoires (8 points de plus qu'en Bretagne, 10 points de plus qu'à l'échelle de la France et 11 points de plus que dans les départements monopolarisés).
- **La part des stupéfiants** dans la mortalité est de 8 points plus élevée en Ille-et-Vilaine que dans les autres territoires.
- La part des présumés responsables d'accidents mortels en lien avec le **non-respect de la priorité** est plus élevé en Ille-et-Vilaine (15 % des présumés responsables) que dans les territoires de référence (11 % des PR en Bretagne, et 9 % des PR dans les départements monopolarisés ainsi qu'en France).  
Sur tous les territoires, la classe d'âge des 75 ans et plus est davantage responsable d'accident mortels dont la cause principale est le non-respect de la priorité.

### Les modes de déplacement et le risque



- Le nombre de piétons présumés responsables est trop faible pour être statistiquement significatif : sur les 5 piétons présumés responsables de l'accident ayant causé leur décès, 2 ont une alcoolémie positive.
- Dans plus de la moitié des accidents mortels dans lesquels un cycliste est responsable, la cause principale est un refus de priorité.
- L'alcool et la vitesse sont les principales causes des accidents mortels provoqués par un motard, ces deux facteurs étant souvent combinés.

## L'âge et le risque



- ➔ **La classe d'âge des 18 à 24 ans est fortement représentée dans les accidents mortels avec alcool et/ou vitesse excessive et/ou stupéfiants** : 62 % des jeunes de 18 à 24 ans responsables d'un accident mortel ont consommé de l'alcool, 52 % d'entre eux circulent à une vitesse excessive au moment de l'accident et 57 % d'entre eux ont fait usage de stupéfiants.

La moitié des jeunes de 18 à 24 ans alcoolisés ont également fait usage de stupéfiants et pour plus de la moitié d'entre eux, l'alcool est associé à une vitesse excessive.

La proportion de jeunes de 18 à 24 ans responsables d'un accident mortel ayant pour cause la vitesse est relativement similaire en Ille-et-Vilaine (52 % des jeunes), dans les départements monopolarisés (51 % des jeunes) et à l'échelle de la France (48 % des jeunes). Cette proportion est bien supérieure en Bretagne (65 % des jeunes).

**En Ille-et-Vilaine le facteur alcool est bien plus prégnant chez les jeunes responsables d'accidents mortels**, il est présent dans 62 % des accidents dans lesquels un jeune de 18 à 24 ans est responsable contre 38 % en Bretagne, 30 % dans les départements monopolarisés et 32 % à l'échelle de la France.

En Ille-et-Vilaine, **57 % des jeunes de 18 à 24 ans responsables d'un accident mortel ont fait usage de stupéfiants**. Cette proportion est bien plus élevée que dans les territoires de référence : 24 % en Bretagne, 17 % dans les départements monopolarisés et 20 % à l'échelle de la France.

- ➔ Sur tous les territoires de référence, les accidents mortels dans lesquels un seniors de 75 ans et plus est présumé responsable ont pour cause principale **le non respect de la priorité**. Cette cause est plus fréquente dans cette classe d'âge en Ille-et-Vilaine (40 % des seniors présumés responsables) qu'en Bretagne (23 % des seniors présumés responsables), que dans les départements monopolarisés (20 % des seniors responsables) et qu'à l'échelle de la France (17 % des seniors responsables).

## Les jeunes de 14 à 17 ans

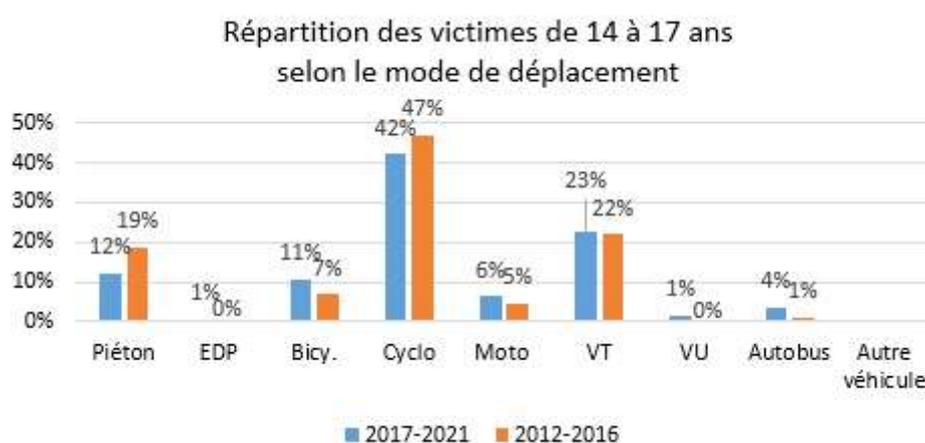
- **Tableau comparatif de la mortalité des 14-17 ans**

	Nombre de tués	Part de la mortalité
Ille-et-Vilaine	7	3 %
Bretagne	23	3 %
Départements monopolarisés	92	3 %
France entière	567	3 %

- ➔ La part des adolescents de 14 à 17 ans tués est identique sur les trois territoires
- ➔ **En Ille-et-Vilaine, plus de la moitié des adolescents de 14 à 17 ans tués sont usagers de cyclo** contre 39 % en Bretagne, 31 % pour la famille des départements monopolarisés et 29 % à l'échelle de la France.

- **Evolution du nombre de victimes de 14 à 17 ans en Ille-et-Vilaine par rapport à la période 2012-2016**

- ➔ Le nombre de victimes de 14 à 17 ans est en baisse de 3 % (10 victimes de 14 à 17 ans de moins) et l'on enregistre 4 tués de moins.



- ➔ La part des victimes de 14 à 17 ans piétons et cyclomotoristes diminue (respectivement – 7 points et -5 points) tandis qu'elle augmente pour les vélos (+ 4 points).

## Les jeunes de 18 à 24 ans

- **Tableau comparatif de la mortalité des 18-24 ans**

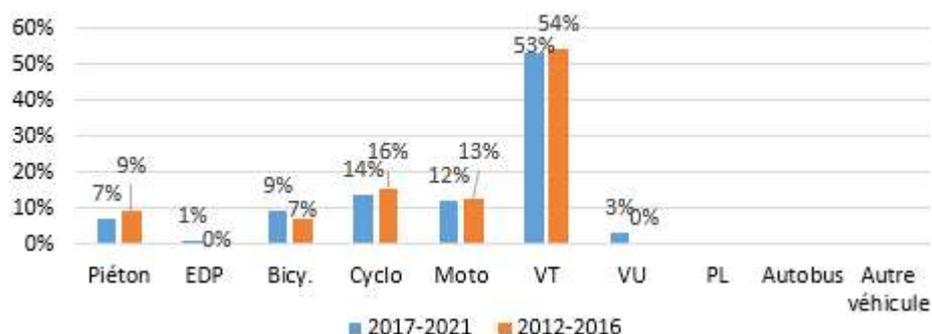
	Nombre de tués	Part de la mortalité
Ille-et-Vilaine	26	12 %
Bretagne	128	16 %
Départements monopolarisés	522	17 %
France entière	2820	17 %

- ➔ 1 accident sur 3 implique un jeune de 18 à 24 ans
- ➔ La part des jeunes de 18 à 24 ans tués est inférieure de 5 points en moyenne en Ille-et-Vilaine à celle de la Bretagne, des départements monopolarisés et à celle de la France entière
- ➔ La part des 18-24 ans tués en deux-roues motorisés est inférieure de 6 points en moyenne en Ille-et-Vilaine par rapport aux départements monopolarisés et à la France entière tandis qu'elle est légèrement supérieure concernant la voiture de tourisme (65 % des tués de 18 à 24 ans en Ille-et-Vilaine contre 61 % pour les deux autres territoires).
- ➔ **Le nombre de victimes de 18 à 24 ans augmente de 7 %** entre 2019 et 2021.

- **Evolution du nombre de victimes de 18 à 24 ans en Ille-et-Vilaine par rapport à la période 2012-2016**

- ➔ Le nombre de victimes de 18 à 24 ans diminue de 3 % et la mortalité des jeunes de 18 à 24 ans diminue de 54 % (31 personnes décédées de moins). Les jeunes de 18 à 24 ans tués représentent 11 % de la mortalité contre 23 % sur la période 2012-2016.

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



- ➔ La part des victimes piétons, cyclos et motos diminue de 2 points en moyenne tandis que la part des victimes à vélo augmente d'autant.

## La classe d'âge des 65 à 74 ans

- **Tableau comparatif de la mortalité des 65-74 ans**

	Nombre de tués	Part de la mortalité
Ille-et-Vilaine	21	9 %
Bretagne	84	10 %
Départements monopolarisés	308	10 %
France entière	1678	10 %

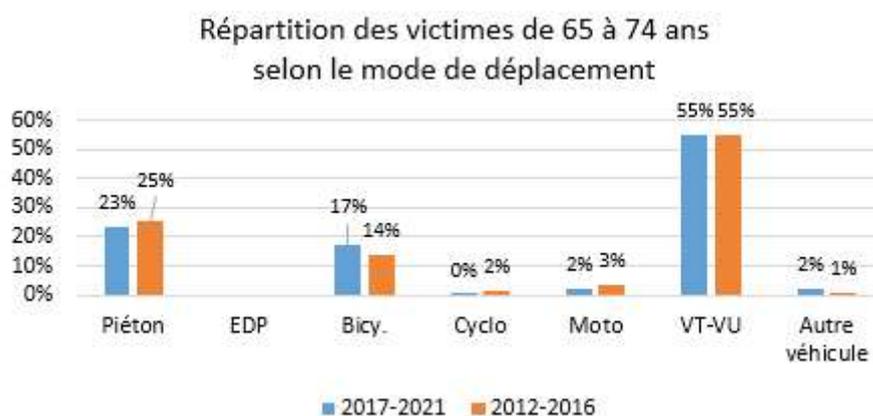
➔ La part des tués de 65 à 74 ans, en Ille-et-Vilaine, est légèrement inférieure à la part des tués de cette classe d'âge dans les autres territoires de référence (- 1 point).

➔ **La proportion des victimes piétons et cyclistes est plus élevée chez les 65-74 ans que dans les autres classes d'âge** : + 12 points pour les piétons et + 6 points pour les cyclistes.

**Elle est également plus élevée en Ille-et-Vilaine** (38 % des tués de 65 à 74 ans) que dans les départements monopolarisés (34 % des tués de 65 à 74 ans) et qu'à l'échelle de la France (31 % des tués de 65 à 74 ans), mais inférieure à celle de la Bretagne (45 % des tués de 65 à 74 ans).

- **Evolution du nombre de victimes de 65 à 74 ans en Ille-et-Vilaine par rapport à la période 2012-2016**

➔ Le nombre de victimes de 65 à 74 ans augmente de 5 % (soit 14 victimes de plus). Parmi ces victimes, le nombre de personnes de 65 à 74 ans tuées reste stable (21 tués sur les deux périodes).



➔ La part des victimes cyclistes augmente de 3 points tandis qu'elle diminue pour les piétons et les deux-roues motorisés.

## La classe d'âge des 75 ans et plus

- **Tableau comparatif de la mortalité des 75 ans et plus**

	Nombre de tués	Part de la mortalité
Ille-et-Vilaine	43	19 %
Bretagne	138	17 %
Départements monopolarisés	471	15 %
France entière	2425	15 %

- ➔ **Les seniors de 75 ans et plus représente la classe d'âge la plus touchée par la mortalité. La part des tués de 75 ans et plus est supérieure de 3,5 points en moyenne en Ille-et-Vilaine, à celle des territoires de référence.**
- ➔ **Par rapport à la composition de la population breillienne, la classe d'âge des seniors de 75 ans et plus présente une surmortalité** : ils représentent 19 % des tués pour 8,5 % de la population.
- ➔ **Plus du tiers des tués de 75 ans et plus se déplacent à pied ou à vélo** lors de l'accident (35 %). Cette proportion élevée des modes de déplacement doux chez les seniors est néanmoins inférieure en Ille-et-Vilaine à celle constatée sur les territoires de référence (38 % en Bretagne, 41 % dans les départements monopolarisés et 43 % sur la France entière).

- **Evolution du nombre de victimes de 65 ans et plus en Ille-et-Vilaine par rapport à la période 2012-2016**

- ➔ **Le nombre de victimes âgées de 75 ans et plus diminue de 6 % (20 victimes de moins). Parmi ces victimes âgées de 75 ans et plus, le nombre de personnes tuées diminue de 18 % (10 personnes tuées de moins).**

Répartition des victimes de 75 ans et plus selon le mode de déplacement



- ➔ La part des victimes cyclistes de 75 ans et plus augmente d'1 point entre les deux périodes (1 victime de plus) et diminue de 2 points pour ce qui concerne les piétons (11 victimes de moins).
- ➔ La baisse de la mortalité des seniors de 75 ans et plus concerne en particulier les piétons qui enregistrent 11 tués de moins que sur la période 2012-2016. A contrario, la mortalité des seniors de 75 ans et plus augmente légèrement en voiture de tourisme (3 personnes tuées de plus).