

Document Général d'Orientations Sécurité Routière d'Ille-et-Vilaine 2023/2027



Édito






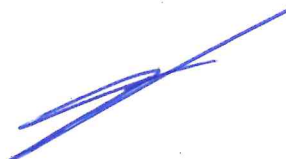


La lutte contre l'insécurité routière est une priorité de l'État. Aux côtés de nos forces de police sur le terrain, il est primordial de déployer des actions de prévention, de formation et de sensibilisation aux risques routiers. Globalement, on constate une tendance baissière de l'accidentologie en Ille-et-Vilaine comme dans les autres départements ces dernières années. Par ailleurs, il faut noter la très forte hausse de la démographie en Ille-et-Vilaine et l'augmentation des besoins en déplacements. On peut donc collectivement reconnaître que les politiques de sécurité routière portent leurs fruits. Et je tiens ici à féliciter tous les acteurs engagés au quotidien en Ille-et-Vilaine dans ce domaine.


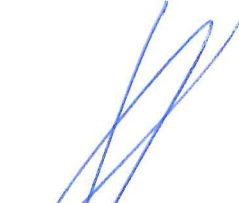

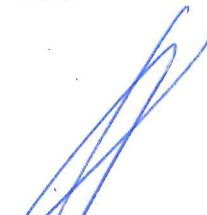

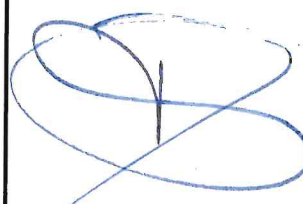
Toutefois, si l'année 2022 est marquée par une baisse du nombre d'accidents et de blessés par rapport à 2021, elle l'est aussi par une hausse du nombre de tués. De plus, la typologie des accidentés évolue : la mortalité des deux roues motorisés s'accroît et celle des piétons est en forte hausse, particulièrement en agglomération. Par ailleurs, les modes doux représentent environ 1/4 du total de la mortalité en agglomération. Enfin, on observe une forte hausse de la mortalité des jeunes de 18 à 24 ans ainsi qu'une hausse de la mortalité des moins de 14 ans et des seniors de plus de 75 ans. Ainsi, les efforts doivent être poursuivis pour lutter contre l'insécurité routière.

Ce constat a servi de base à la révision du document général d'orientations (DGO) Sécurité routière 2023-2027. Le présent DGO constitue le cadre stratégique pluriannuel qui guide l'action de l'État en lien avec l'ensemble des acteurs en faveur de la réduction de l'accidentalité routière. De nombreux partenaires ont été associés à la démarche d'élaboration de ce document, et ont montré lors des groupes de travail de février 2023, toute leur mobilisation sur l'enjeu prioritaire de la sécurité routière. Ce document est donc le résultat d'un travail partenarial entre les services de l'État, les Parquets, les forces de sécurité intérieure, les collectivités et les représentants du monde éducatif, des domaines professionnels et associatifs. Je tiens à les en remercier ici chaleureusement, et les encourager à poursuivre et amplifier les actions.

**Le préfet de la région Bretagne,
Préfet d'Ille-et-Vilaine**

 <p>PRÉFET D'ILLE- ET-VILAINE <i>Liberté Égalité Fraternité</i></p>  <p>Philippe GUSTIN Préfet de la Région Bretagne Préfet d'Ille-et-Vilaine</p>	 <p>MINISTÈRE DE LA JUSTICE <i>Liberté Égalité Fraternité</i></p>  <p>Philippe ASTRUC Procureur de Rennes</p>	 <p>MINISTÈRE DE LA JUSTICE <i>Liberté Égalité Fraternité</i></p>  <p>Fabrice TREMEL Procureur de Saint-Malo</p>
--	--	---

 <p>Ille & Vilaine LE DÉPARTEMENT</p>  <p>Jean-Luc CHENUT Président du Conseil Départemental 35</p>	 <p>RENNES MÉTROPÔLE</p>  <p>Nathalie APPERE Présidente de Rennes Métropole</p>	 <p>AMF35 ASSOCIATION DES MAIRES ET DES PRÉSIDENTS D'INTERCOMMUNALITÉ D'ILLE-ET-VILAINE</p>  <p>Évelyne SIMON-GLORY Maire de Plesder et Référente Sécurité Routière Représentante de l'Association des Maires et des Présidents d'Intercommunalité d'Ille-et-Vilaine</p>
--	--	--

 <p>RÉGION ACADÉMIQUE BRETAGNE <i>Liberté Égalité Fraternité</i></p>  <p>Emmanuel ETHIS Recteur de la Région Académique de Bretagne</p>	 <p>ACADÉMIE DE RENNES <i>Liberté Égalité Fraternité</i></p>  <p>Marc TEULIER Directeur académique des Services de l'Éducation Nationale</p>	 <p>ENSEIGNEMENT CATHOLIQUE ILLE-ET-VILAINE</p>  <p>Michel PELLE Directeur Diocésain de l'Enseignement Catholique d'Ille-et-Vilaine</p>
--	---	---

SOMMAIRE

A. Contexte et objectifs du DGO	9
B. Démarche pour le DGO 2023-2027	10
C. Panorama des déplacements et de l'accidentalité en Ille-et-Vilaine	11
D. Orientations d'actions par enjeu	15
1- Les deux-roues motorisés	16
2- Les conduites à risques (alcool, stupéfiants, vitesse, "distracteurs" etc.)	18
3- Les nouveaux modes de mobilités dits "doux" (vélo, VAE, EDPM...)	22
4- Le risque routier professionnel	24
5- Les seniors	26
6- Les jeunes (entre 14 et 25 ans)	28
E. Mise en œuvre et suivi du DGO	30
F. Annexes	31
1- Analyses détaillées de l'accidentologie par enjeu	31
2- Liste des partenaires présents lors des groupes et réunions de travail	46

A - CONTEXTE ET OBJECTIFS DU DGO

L'accidentalité sur nos routes a poursuivi ces dernières années en France, et également en Ille-et-Vilaine, sa tendance baissière entre 2010 et 2021, au-delà de l'année 2020, qui fut particulièrement atypique en raison des confinements successifs.

En Ille-et-Vilaine, le nombre de personnes tuées est passé de 55 en 2010 à 40 en 2021 (année la moins accidentogène sans prendre en compte l'année 2020 avec 38 décès), avec 1 pic à 63 tués en 2014.

Entre 2017 et 2021, le nombre de personnes tuées s'établit à 222, soit une moyenne de 44 tués par an.

Outre les mesures portant sur l'éducation routière, les équipements de protection individuels, les contrôles, les infrastructures ou les conditions de circulation, les actions de prévention constituent un outil majeur pour faire évoluer les comportements de chacun d'entre nous sur la route.

Le Document général d'orientations (DGO) constitue un outil politique de programmation qui définit les orientations d'actions à mener pour les cinq prochaines années en matière de Sécurité Routière. Son élaboration doit permettre à l'ensemble des partenaires institutionnels et autres acteurs locaux, de partager la connaissance de l'accidentologie du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations communes et s'impliquer dans de véritables projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de Sécurité routière (PDASR).

Le DGO 2023/2027 d'Ille-et-Vilaine, dans une logique de simplification nationale, doit obligatoirement englober 4 enjeux prioritaires répondant aux grands enjeux de demain que sont :

- les deux-roues motorisés
- les conduites à risque : alcool, stupéfiants, vitesse, non-respect des priorités, distracteurs (usage du téléphone notamment)
- les nouveaux modes de mobilité dits « doux » : vélo, y compris à assistance électrique, engins de déplacements personnels motorisés et marche.
- le risque routier professionnel

Ces enjeux, à caractère obligatoire, n'excluent pas ceux qui peuvent apparaître au niveau local dès lors qu'ils apparaissent prégnants. Pour le département d'Ille-et-Vilaine, et vu les résultats des diagnostics, deux enjeux paraissent des priorités à prendre en compte :

- les seniors
- les jeunes entre 14 et 25 ans.

Le DGO doit préciser les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à atteindre les objectifs fixés au niveau national.

Ces objectifs devront se traduire concrètement par une réduction massive et continue du nombre d'accidents corporels, de blessés et de tués. Celle-ci ne pourra être obtenue que dans le cadre d'une mobilisation forte et pérenne de tous les acteurs, publics et privés, qui peuvent contribuer à l'amélioration de la Sécurité routière.

B - DÉMARCHE POUR LE DGO 2023-2027

Pour ce DGO 2023-2027, il a été proposé que les signataires soient ceux du DGO 2018-2022 :

- le Préfet de la Région Bretagne, Préfet d'Ille-et-Vilaine
- le Président du Conseil départemental
- la Présidente de Rennes Métropole
- le Procureur de Rennes
- le Procureur de Saint-Malo
- le Directeur académique des services de l'Éducation nationale (DASEN)
- le Directeur de l'enseignement Catholique
- le Président de l'association des Maires de France d'Ille-et-Vilaine (AMF)

Mais également, pour ce DGO 2023-2027 :

- le Recteur de l'Académie de Rennes, signataire de la convention concernant les établissements de l'enseignement supérieur.

Des groupes de travail par enjeu, composés des services de l'État, des fédérations d'entreprises, des établissements de l'enseignement supérieur, des associations représentatives et des partenaires habituels, ont eu lieu le 2 février 2023 afin de définir les orientations d'actions qui pourront être mises en œuvre de manière opérationnelle dans le cadre des Plans départementaux d'actions de sécurité routière. 65 actrices et acteurs de la Sécurité routière, issus notamment de la société civile et d'associations, du monde de l'entreprise et des milieux professionnels, de l'enseignement, des collectivités et des administrations, ont pu ainsi échanger à partir des diagnostics en matière d'accidentalité établis par l'Observatoire départemental de la sécurité routière d'Ille-et-Vilaine (ODSR 35), à travers 6 ateliers collaboratifs :

- Atelier 1 : Les deux roues-motorisés
- Atelier 2 : Les conduites à risques (alcool, stupéfiants, vitesse, "distracteurs", etc.)
- Atelier 3 : Les nouveaux modes de mobilités dits "doux" (vélo, vélo à assistance électrique (VAE), engin de déplacement personnel motorisé (EDPM), etc.)
- Atelier 4 : Le risque routier professionnel
- Atelier 5 : Les seniors
- Atelier 6 : Les jeunes (entre 14 et 25 ans)

Ces échanges ont permis d'identifier et de développer les nombreux leviers pour agir concrètement et avec efficacité au plus près du terrain. Fort de ces conclusions, les participants ont proposé des solutions favorisant une circulation plus sécurisée et apaisée dans les rues et les espaces publics.

Cette réunion s'est déroulée dans un esprit participatif en trois temps, le matin avec des ateliers spécifiques aux enjeux puis l'après-midi avec des échanges entre les différents ateliers pour se conclure par une réunion plénière avec la restitution des ateliers, en présence du directeur des sécurités auprès du Préfet d'Ille-et-Vilaine, Monsieur David Antoine, du directeur départemental adjoint des territoires et de la mer d'Ille-et-Vilaine, Monsieur Paul Rapon, de la cheffe du service sécurité éducation routières transports et mobilités, Madame Agnès Delouye et du coordinateur départemental des politiques de Sécurité Routière, Monsieur Didier de Abreu.

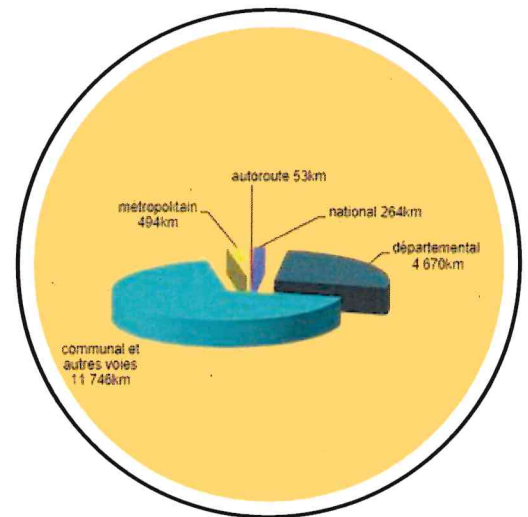
Deux réunions techniques se sont ensuite tenues (les 09/02 et 29/03/2023) en présence des représentants signataires.

C - PANORAMA DES DEPLACEMENTS ET DE L'ACCIDENTALITE EN ILLE-ET-VILAINE

Le département d'Ille-et-Vilaine s'étend sur 6 775 km² et compte 1 107 860 habitants au 1er janvier 2022 (estimations INSEE). L'Ille-et-Vilaine est le département le plus peuplé de la région Bretagne et le 20^e département le plus peuplé de France métropolitaine.

Entre 2013 et 2019, la population breillienne a augmenté de 8,6 % tandis que la population française a augmenté de 2,15 %.

Le réseau routier breillien compte un peu plus de 17 200 kilomètres dont plus des deux tiers de voies communales (68 %). Depuis le 1er janvier 2016, 494 km de routes départementales ont été transférées à Rennes Métropole.



Source : ODSR35/2023

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.

L'Ille-et-Vilaine est composé 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.

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).

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 et 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). Entre 2012 et 2019, 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)

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 ⁽¹⁾	8 829 ⁽²⁾	+ 4,6%	+ 4,7%

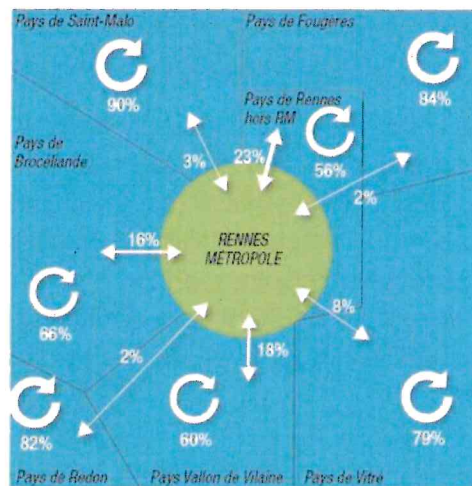
⁽¹⁾ immatriculations neufs et occasions 2013

⁽²⁾ immatriculations neufs et occasions 2015

source : MTECT - 2019

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 %).

Les breilliens réalisent 4,1 millions de déplacements par jour dont 38 % effectués par les habitants de Rennes Métropole. En moyenne, les breilliens réalisent 4 déplacements par jour à l'intérieur du département.



source : Audiar - 2018

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.

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).
- 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 %)
- 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'usager 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%).
- 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 %).
- 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.

Les caractéristiques des présumés responsables d'accidents mortels (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 présumés d'accidents mortels résident dans le département et sont accidentés sur des trajets connus.
- 1 présumé responsable sur 4 effectue un trajet professionnel lors de l'accident (trajet domicile-travail ou mission professionnelle).

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

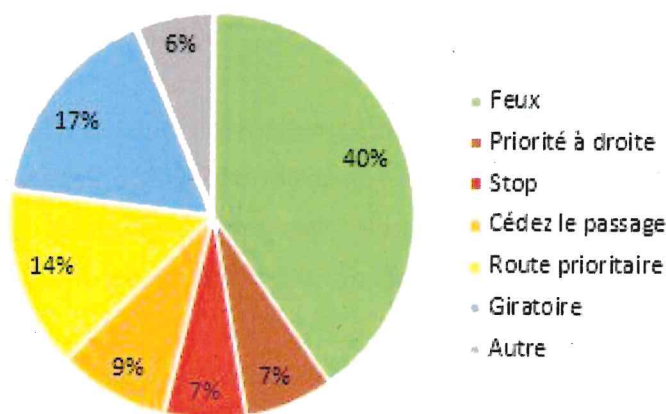
En/Hors intersection	Accidents	Part des accidents selon le milieu	Tués	Victimes
Hors intersection	1 071	47 %	29	1 234
En intersection	1 199	53 %	20	1 417 <small>source: ODSR35 - 2022</small>
Total	2 270	100 %	49	2 651

- 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



source : ODSR35 - 2022

D- ORIENTATIONS D'ACTIONS PAR ENJEU

La réussite de la baisse de l'accidentologie dépend de nombreux facteurs, tels que la nature de l'action, le public ciblé, le contexte local, les ressources investies, etc. En général, les actions de sensibilisation ont un impact positif sur la sécurité routière, en contribuant à :

1. Accroître la connaissance des règles de la route et des risques associés à la conduite.
2. Favoriser l'adoption de comportements sécuritaires sur la route.
3. Améliorer les attitudes et les perceptions des usagers de la route envers la sécurité routière.
4. Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route.

Des études ont montré que certaines actions de sensibilisation sont plus efficaces que d'autres. Par exemple, les campagnes de sensibilisation qui utilisent des messages ciblés, réalistes et émotionnellement forts ont tendance à avoir un impact plus important que les messages génériques ou peu convaincants. Les actions de sensibilisation qui sont couplées à des mesures concrètes de sécurité routière (par exemple, l'amélioration de l'infrastructure routière, l'application de sanctions pour les infractions au Code de la route, etc.) ont également un impact plus important que les actions de sensibilisation isolées.

En somme, les actions de sensibilisation à la sécurité routière peuvent contribuer à améliorer la sécurité routière, mais leur efficacité dépend de nombreux facteurs et doit être évaluée au cas par cas selon les enjeux.

L'analyse de l'accidentologie 2017/2021 a mis en cohérence les problématiques départementales et les enjeux nationaux de la sécurité routière.

Sur la base de l'accidentologie et des échanges issus des groupes de travail de février 2023, il a été décidé de retenir les six enjeux prioritaires suivants pour les années à venir en Ille-et-Vilaine:

- **Les Deux roues motorisés**
- **Les Conduites à risques (alcool, stupéfiants, vitesse, "distracteurs" etc.)**
- **Les Nouveaux modes de mobilités dits "doux" (vélo, vélo à assistance électrique (VAE), engin de déplacement personnel motorisé (EDPM), etc.)**
- **Le Risque routier professionnel**
- **Les Seniors**
- **Les Jeunes (entre 14 et 25 ans)**

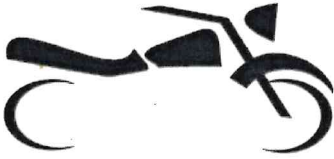
Les groupes de travail ont eu pour mission de caractériser plus précisément l'accidentologie pour les enjeux retenus, d'identifier des gisements de progrès et de rechercher des orientations d'action pouvant être inscrites dans le cadre du DGO et plus précisément dans le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR)

Ces orientations d'actions ont été déclinées selon cinq domaines (infrastructures, information, formation, éducation, contrôle sanction), et détaillées dans chacune des fiches ci-après.



- **Loc** : nouvelles propositions locales par rapport au DGO 2018/2022
- **Nat** : proposition de niveau national

1- Deux-roues motorisés (2RM)



Il existe de nombreuses actions de sensibilisation qui peuvent aider à réduire l'accidentalité des deux-roues motorisés. En voici quelques-unes :

1. Campagnes de communication : axées sur les risques associés à la conduite, l'importance du port de l'équipement de protection (casque, gants, veste renforcée, etc.) et la nécessité de respecter le Code de la route.

2. Formation et éducation : Les programmes de formation et d'éducation sur les techniques de conduite sûres, les risques associés à la conduite en conditions météorologiques difficiles et sur les stratégies de prévention des accidents.

3. Contrôles routiers : peuvent contribuer à dissuader les conducteurs de deux-roues motorisés de prendre des risques, comme rouler à grande vitesse ou sous l'emprise de l'alcool ou de drogues.

4. Sensibilisation des autres usagers de la route : tels que les automobilistes et les piétons, doivent également être sensibilisés aux risques associés à la conduite de deux-roues motorisés. Les campagnes de communication peuvent également aider à promouvoir une culture de sécurité routière partagée.

5. Partenariats et collaborations : Les gouvernements, les organisations de la société civile, les constructeurs de deux-roues motorisés et les associations de motards peuvent collaborer pour mettre en place des programmes de sensibilisation efficaces.

La sensibilisation est un élément clé pour réduire l'accidentalité des deux-roues motorisés. Les campagnes de communication, la formation et l'éducation, les contrôles routiers, la sensibilisation des autres usagers de la route et les partenariats peuvent tous contribuer à améliorer la sécurité routière pour les conducteurs de deux-roues motorisés.

Les 3 grandes idées ressorties des groupes de travail :

- **Loc** : proposer de mettre en place une démarche d'information sur les problématiques rencontrées sur la route pour les 2RM en relation avec les outils existants de chaque collectivité.
- Améliorer l'accès à l'information sur tous les accidents de deux-roues motorisés au niveau local et national.
- Cibler les contrôles sur les axes et/ou périodes accidentogènes en réalisant selon la faisabilité opérationnelle, et dans un cadre juridique clarifié, des actions de contrôle avec alternative à la sanction concernant les 2RM.

1.- Propositions pour les deux-roues motorisés (2RM)



Amélioration de la connaissance et partenariats :

- Améliorer l'accès à la connaissance des accidents de deux-roues motorisés au niveau local et national
- Conforter les partenariats avec les associations d'utilisateurs de deux roues motorisés (clubs de motos, associations sportives, FFMC, CASIM...).
- Développer le partenariat avec les autos-écoles, concessionnaires, revendeurs et équipementiers.

Infrastructure :

- Valoriser et faire connaître les gestionnaires en charge des ouvrages routiers
- Continuer les sorties de deux-roues motorisés avec sensibilisation à la « lecture de la route »
- **Loc** : proposer de mettre en place une application numérique afin d'informer des problématiques rencontrées sur la route pour le 2RM en relation avec les outils existants de chaque collectivité.
- **Loc** : proposer un pôle de référent 2RM usager pouvant donner un avis sur les projets routiers selon les demandes par les gestionnaires de voirie.

Éducation - sensibilisation - formation - information :

- Pour tous les usagers de la route :
 - Sensibiliser sur les dangers liés à la cohabitation sur un même espace,
 - intensifier le discours de vigilance pour l'angle mort et « le voir et être vu »,
 - **Loc** : se rapprocher des revendeurs de 2RM afin de réaliser des actions.
- Pour les cyclomotoristes :
 - informer les parents et les cyclomotoristes sur la nécessité du bon état du deux-roues motorisés par les auto-écoles et revendeurs,
 - informer les utilisateurs et les parents sur les conséquences du débridage,
 - former les auto-écoles au travail avec les collégiens,
 - **Loc** : réfléchir à la création d'une piste éducation routière pour les cyclomotoristes
- Pour les motards :
 - informer sur les rassemblements des motards et notamment auprès de ceux qui ne viennent pas naturellement aux journées de sensibilisation.
 - préconiser des stages ou des actions de sensibilisation pour les deux roues, et notamment pour les post-permis.
 - renforcer l'éducation des usagers aux équipements adaptés
 - rencontres – témoignages de personnes handicapées suite à accidents dans les stages de récupération de points.
- Mobiliser les employeurs en vue de sensibiliser leurs salariés à la prise en compte des 2RM.

Contrôle - sanction :

- Réaliser des contrôles sur la conformité des véhicules notamment sur les cyclomoteurs aux abords des établissements scolaires et des équipements publics
- Cibler les contrôles sur les axes et/ou périodes accidentogènes en réalisant selon la faisabilité opérationnelle et dans un cadre juridique clair des actions avec alternative à la sanction.
- **Nat** : proposer un taux d'alcoolémie à 0,1 g/l pour 2RM
- **Nat** : proposer plus de sévérité pour défaut de formation au AM 50cm3.

2- Conduites à risques (alcool, stupéfiants, vitesse, distracteurs...)



Il existe plusieurs moyens pour réduire les conduites à risque en voiture, notamment :

1. Respecter les limites de vitesse : cette dimension est cruciale pour éviter les accidents de la route. Il est important de toujours respecter les panneaux de signalisation et d'adapter sa vitesse en fonction des conditions météorologiques et de la circulation.
2. Rappeler qu'il est interdit de conduire en état d'ivresse : conduire sous l'influence de l'alcool ou de drogues est l'une des principales causes d'accidents de la route. Il est donc important de ne jamais conduire en état d'ivresse ou sous l'effet de substances psychoactives.
3. Porter la ceinture de sécurité : c'est obligatoire et peut réduire considérablement les risques de blessures en cas d'accident.

4. Éviter les distractions : telles que l'utilisation du téléphone portable, la manipulation du système audio ou la prise de repas en conduisant peuvent entraîner des accidents de la route. Il est donc primordial de se concentrer uniquement sur la conduite et d'éviter toute distraction.

5. Entretenir le véhicule : un véhicule mal entretenu peut être dangereux sur la route. Il est important de s'assurer que les freins, les pneus, les phares et les essuie-glaces sont en bon état de fonctionnement.

6. Respecter les règles de conduite : elles sont mises en place pour assurer la sécurité de tous les usagers de la route, les respecter permet de réduire considérablement le risque routier...

Les 3 grandes idées ressorties des groupes de travail :

- **Loc** et **Nat** : Améliorer la formation des jeunes sur ces sujets et proposer d'en améliorer la connaissance lors du passage du permis de conduire avec des questions lors des examens.
- **Loc** : Axer les éléments de communication concernant la prise de médicaments et leurs risques auprès des pharmacies, médecins et autres organes de santé.
- **Nat** : Mieux expliquer les risques d'utilisation des véhicules en utilisant les nouvelles technologies comme le smartphone et autres distracteurs.

2.1- Propositions pour la conduite après usage de substances psychoactives



Amélioration de la connaissance et partenariats :

- **Nat** : Recherche systématique de prise d'alcool/stupéfiants lors des accidents corporels.
- Mieux comprendre les accidents graves liés au facteur alcool : travailler en partenariat avec le dispositif d'appui territorial de la MILDECA, l'agence régionale de la santé ou encore les professionnels de santé
- Poursuivre les partenariats avec les fédérations professionnelles

Éducation - sensibilisation - formation - information :

- Apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool, encourager l'autocontrôle d'alcoolémie et valoriser le principe du conducteur sobre
- **Loc** : Promouvoir les témoignages des victimes lors des actions de sensibilisation mais également des personnes ayant été en contact avec des produits interdits.
- Développer le dépistage précoce des comportements liés à l'alcool et aux stupéfiants
- Former les référents pour leur faciliter le montage d'actions sur l'alcool et les drogues dans le cadre de la sécurité routière.
- **Loc** : Sensibiliser les parents aux prises de produits en élargissant sur l'aspect santé.
- Développer les actions d'information dans les établissements scolaires et les entreprises auprès des médecins, des psychologues et des infirmiers avec un focus médicaments.
- Informer sur les effets de la consommation d'alcool et de drogues (effet sur le champ visuel, allongement des temps de réaction, diminution des réflexes, etc.)
- Mobiliser les organisateurs de soirées festives (particuliers, établissements, associations, mairies, etc.) sur les risques liés à l'alcool/stupéfiants pour les conducteurs et les piétons et notamment sur le CBD.
- **Nat** : Réflexion sur l'intégration de messages de prévention dans tous les véhicules

Contrôle - sanction :

- S'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements vendant de l'alcool, notamment l'obligation dans certains cas de la mise à disposition d'un éthylotest
- Établir des recommandations à l'égard des récidivistes (développer l'éthylotest antidémarrage (EAD) en tant que sanction administrative notamment, développer les contrôles spécifiques des alcooliques chroniques, etc.)
- Recourir à l'immobilisation ou à la confiscation des véhicules des conducteurs en état de conduite sous l'empire de l'alcool ou de stupéfiants lorsque cela est prévu par la loi
- Organiser des contrôles ciblés à la sortie de lieux festifs ou les soirs de fête

2.2- Propositions pour la vitesse



Amélioration de la connaissance et partenariats :

- Améliorer la connaissance des vitesses pratiquées en circulation et lors des accidents
- Établir des passerelles afin de recueillir les données existantes des différents gestionnaires
- **Loc** : réaliser des actions communes entre gestionnaires de voiries notamment avec l'utilisation des radars pédagogiques.

Infrastructure :

- Promouvoir la mise en cohérence des vitesses en intégrant la logique d'itinéraire
- Adapter les entrées d'agglomérations à l'environnement afin de rendre les limitations de vitesses lisibles, efficaces et cohérentes
- Optimiser la lisibilité de l'infrastructure notamment en virages et en intersections

Éducation - sensibilisation - formation - information :

- **Loc** : Afin d'améliorer la cohérence des aménagements, former les gestionnaires de voirie et notamment les communes.
- Sensibiliser les conducteurs sur les notions de freinage et de distance de sécurité
- Sensibiliser les usagers sur les conséquences de vitesses inadaptées (une vitesse inadaptée est aussi grave qu'un excès de vitesse et plus difficile à appréhender)
- Communiquer sur l'aspect illusoire des gains de temps sur un trajet par rapport aux risques encourus avec une vitesse excessive
- Mener des campagnes sur la nécessité de contrôler régulièrement l'état de son véhicule (organes de freinage, état pneu et gonflage, huile, etc.), les vitesses soutenues (sur autoroute par exemple) sollicitant plus fortement la mécanique
- Sensibiliser au port de la ceinture de sécurité et autres équipements de sécurité

Contrôle - sanction :

- Mettre en œuvre un plan départemental de contrôles routiers (PDCR) annuel
- Maintenir un haut niveau de contrôle avec une démarche de cohérence des limitations de vitesse et une communication permettant une meilleure acceptation sociale des contrôles
- Remettre un dépliant lors des contrôles sur le risque lié à la vitesse.
- Renforcer les contrôles ponctuels et/ou automatisés sur ou à proximité des chantiers routiers (sensibilisation des gestionnaires routiers à cette possibilité).
- **Loc** : Favoriser les contrôles "positifs" aux péages

2.3- Propositions pour les distracteurs



Amélioration de la connaissance et partenariats :

- Développer un volet « distracteurs » dans les bilans annuels d'accidentalité
- Améliorer la connaissance sur les accidents avec distracteurs
- Améliorer le renseignement des accidents sur la présence/l'impact des téléphones portables

Infrastructure :

- Améliorer la lisibilité et la cohérence de la signalisation routière

Éducation - sensibilisation - formation - information :

- Sensibiliser les parents à montrer l'exemple afin de bannir l'utilisation du téléphone au volant pour les générations futures de conducteurs
- Sensibiliser au fait que les aides à la conduite (régulateur, ABS, radars de recul, etc.) sont positives pour la sécurité mais nécessitent une vigilance soutenue
- Sensibiliser les référents en entreprise aux risques liés à la conduite avec un téléphone portable
- Informer les conducteurs qu'en cas d'accidents l'utilisation de distracteurs est une preuve de responsabilité
- **Nat** : Réflexion afin de mettre en place la non utilisation d'un téléphone lors de la conduite
- **Nat** : Promouvoir un système obligeant de tenir le volant lors de la conduite comme pour les trains.
- **Nat** : Promouvoir la possibilité d'utiliser une boîte noire lors des accidents corporels graves ou mortels.

Contrôle - sanction :

- Poursuivre la répression de l'utilisation des distracteurs en développant les contrôles banalisés et les radars adaptés à leur détection
- Mise en œuvre de radars multi-infractions
- **Loc** et **Nat** : Utiliser le plus possible, selon les possibilités, la vidéo verbalisation

3- Les nouveaux modes de mobilités dits "doux" (vélo, vélo à assistance électrique (VAE), engin de déplacement personnel motorisé (EDPM)...



Les usagers vulnérables de la sécurité routière sont des personnes qui ont un risque plus élevé de subir des dommages en cas d'accident de la route. Ces usagers sont vulnérables en raison de leur manque de protection physique ou de leur incapacité à éviter les collisions avec des véhicules motorisés.

Ces usagers ont un gros ressenti d'une cohabitation anxiogène et accidentogène.

Les accidents impliquant des usagers vulnérables peuvent avoir des conséquences graves, notamment des blessures corporelles et des décès. Les gouvernements et les organisations de sécurité routière du monde entier cherchent à améliorer la sécurité des usagers vulnérables en mettant en place des politiques et des mesures pour réduire les risques d'accidents et de blessures.

Parmi les mesures prises pour protéger les usagers vulnérables de la sécurité routière, on peut citer :

- L'installation de feux de circulation pour piétons et de passages pour piétons sûrs
- La construction de pistes cyclables protégées et de zones piétonnes
- La mise en place de limites de vitesse plus strictes dans les zones résidentielles et les zones à forte concentration de piétons et de cyclistes
- La sensibilisation du public à la sécurité routière et aux règles de circulation à travers des campagnes de sensibilisation et d'éducation.

En prenant ces mesures, les gouvernements et les organisations de sécurité routière espèrent améliorer la sécurité de tous les usagers de la route, en particulier des usagers vulnérables qui ont le plus besoin de protection.

Les 3 grandes idées ressorties des groupes de travail :

- **Loc** : Développement du Savoir Rouler à Vélo (SRAV) tout public, notamment les adultes en proposant des formations et une prise en main pour les nouveaux usagers.
- Accentuer la pédagogie sur les infrastructures avec un traitement particulier des intersections et gérer les discontinuités des trajets.
- Actions spécifiques sur les Engins de Déplacements Personnel Motorisés (EDPM).

3- Propositions pour les nouveaux modes de mobilités dits doux"



Amélioration de la connaissance et partenariats :

- Partenariat à conforter / à développer entre l'État et les associations, les fédérations sportives, les collectivités territoriales, les établissements de santé, les maisons de retraite et les transporteurs.
- Réaliser des réunions périodiques et une évaluation annuelle des actions réalisées par les partenaires.
- **Loc** : Fournir régulièrement par les gestionnaires de voirie un bilan de l'accidentologie
- **Loc** : Consolider la coordination des actions entre les différents acteurs de la SR en lien avec la thématique.

Infrastructure :

- Promouvoir la création d'aménagements spécifiques, en favorisant les modes doux.
- **Loc** : Inciter la réalisation de pistes cyclables adaptées, sécurisées en privilégiant les revêtements en enrobés ou stabilisés.
- Analyse des zones accidentogènes et propositions d'aménagements (cohérence de la signalisation, enlèvement des obstacles...).
- Développer les alternatives à la voiture en s'adaptant aux spécificités des milieux ruraux et urbains.
- Intégrer la réflexion sur l'adéquation des modes de déplacement doux aux projets d'aménagement dans les avis de l'État sur les documents de planification.
- Développer la visibilité des aménagements dédiés aux modes de déplacement doux (ex : sas vélo, passages piétons protégés...).
- **Loc** : Réflexion pour la réalisation d'un "Stade" de vélo pour la formation de sportifs en toute sécurité.

Éducation - sensibilisation - formation - information :

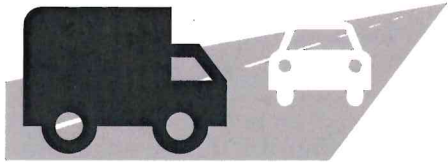
- Sensibilisation auprès des automobilistes pour qu'ils respectent les piétons, les cyclistes, les seniors, les personnes handicapées, les cavaliers et réciproquement.
- **Loc** : Sensibiliser tous les usagers aux distracteurs.
- **Loc** : Poursuivre l'éducation à la sécurité routière dès le plus jeune âge dans le cadre d'un continuum éducatif et notamment du SRAV à conforter.
- Actions éducatives auprès des parents.
- Développer les actions de voir et être vu pour sensibiliser à la visibilité
- Sensibilisation des élus et autres responsables des politiques d'aménagement.
- **Loc** : Continuer les messages sur les bords des routes indiquant que "La route se partage"
- **Loc** : Inciter le port du casque lors des actions de sensibilisation
- **Loc** : Réaliser des actions spécifiques auprès des utilisateurs d'EDPM – crash test
- **Loc** et **Nat** : Campagnes d'information sur les réglementations en cours
- **Nat** : Obligation de vente de vélo équipé d'éclairage
- **Nat** : Stages continus du permis pour rappel des nouvelles règles de conduite
- **Nat** : Mise en situation de la prise en compte du vélo lors de la formation

Contrôle - sanction :

- Campagnes de contrôle sans verbalisation pour inciter les piétons à utiliser les passages protégés.
- Multiplier les campagnes de contrôle de vérification des cycles pour contrôler les équipements de sécurité des vélos et autres moyens de locomotion dits doux.
- Contrôler les mauvais stationnements, les stationnements sur les bandes cyclables des automobilistes et informer les automobilistes sur les sas vélo.
- Contrôler les vélos en tourne à droite et sur le respect de la signalétique.
- **Loc** : Verbalisation plus massive contre les automobilistes avec téléphone
- **Loc** : Publier le bilan des infractions

4- Risque routier professionnel

Il y a plusieurs actions de sensibilisation qui peuvent être mises en place pour réduire l'accidentalité du risque routier professionnel. Voici quelques suggestions :



1. Formation et sensibilisation : Les employeurs peuvent organiser des formations et des séances de sensibilisation pour les employés qui conduisent dans le cadre de leur travail. Cela peut inclure des rappels sur les règles de la route, la gestion du stress au volant et la sécurité routière en général.
2. Évaluation des risques : Les employeurs peuvent évaluer les risques de conduite professionnelle pour identifier les facteurs de risque spécifiques et prendre des mesures pour les atténuer. Cela peut inclure des vérifications régulières des véhicules, l'identification des itinéraires à haut risque et la mise en place de politiques pour limiter la conduite de nuit ou par mauvais temps.

3. Politiques d'entreprise : Les entreprises peuvent élaborer des politiques de sécurité routière pour les employés qui conduisent dans le cadre de leur travail. Ces politiques peuvent inclure des directives sur le port de la ceinture de sécurité, le respect des limites de vitesse et l'utilisation du téléphone portable au volant.

4. Systèmes de suivi et de mesure : Les employeurs peuvent mettre en place des systèmes de suivi pour surveiller les habitudes de conduite de leurs employés, comme la vitesse, les accélérations et les freinages brusques. Ces données peuvent être utilisées pour identifier les conducteurs qui présentent un risque élevé et offrir une formation et un soutien supplémentaires.

5. Partenariats avec les autorités locales : Les employeurs peuvent travailler en collaboration avec les autorités locales pour améliorer les infrastructures routières et les systèmes de transport public. Cela peut inclure la promotion des modes de transport alternatifs, comme le covoiturage et les transports en commun, pour réduire le nombre de conducteurs sur les routes.

Les 3 grandes idées ressorties des groupes de travail :

- Axer les actions de contrôles et de sensibilisation afin de régler le souci des incivilités et de la violence
- **Loc** : Sensibiliser les petites et moyennes entreprises difficilement atteignables par le Document Unique d'Évaluation des Risques Professionnels (DUERP) via la Carsat Bretagne, la CCI35 et les services préventions.
- **Loc** : Sensibiliser en entreprise sur les risques d'utilisation des Smartphones lors de la conduite.

4- Propositions pour les risques professionnels



Amélioration de la connaissance et partenariats :

- Promouvoir la réalisation de diagnostics ou de veille de l'accidentalité par entreprise ou secteur d'entreprises pour détecter d'éventuels problèmes
- Travailler avec les branches professionnelles qui ont des risques routiers spécifiques (horaires décalés, nombreux déplacements, fatigue, etc.)
- Continuer à travailler en partenariat avec les fédérations professionnelles, entreprises et associations regroupant diverses sociétés
- Inciter les chefs d'entreprises à signer la charte des 7 engagements

Infrastructure :

- Inviter les entreprises à dialoguer avec les gestionnaires d'infrastructure en cas de problèmes spécifiques d'accès au lieu de travail pour tous les modes
- Promouvoir les plans de déplacements entreprise (PDE) et les plans de prévention des risques routiers dans les entreprises et dans les administrations

Éducation - sensibilisation - formation - information :

- Sensibiliser les chefs d'entreprises au risque routier par les pairs.
- Sensibiliser les entreprises à l'utilisation de visioconférence pour limiter les déplacements.
- Promouvoir les formations à la conduite et à l'écoconduite.
- Sensibiliser les salariés dans les entreprises aux risques routiers.
- Renforcer les actions d'information, notamment dans les centres de formation d'apprentis (CFA).
- Informer sur les obligations de l'employeur et sa responsabilité.
- Inciter les entreprises à signer les 7 engagements nationaux pour la sécurité routière en entreprise.
- Utiliser la presse et les réseaux sociaux pour informer.
- **Loc** : Sensibiliser les TPE PME par le DUERP via les CCI, Carsat et Service Prévention et Sécurité au Travail (SPST).
- **Loc** : Sensibiliser en entreprise en réalisant un focus sur l'utilisation du smartphone.
- **Loc** : Se rapprocher des sociétés de livraisons express et des associations dites sociales.

Contrôle - sanction :

- Contrôler et sanctionner l'employeur incitant le salarié à ne pas respecter la réglementation, idem pour le salarié qui ne respecte pas les consignes de sécurité.
- Contrôler strictement l'équipement des véhicules de service et de fonction, ainsi que le port de la ceinture de sécurité.

5- Les seniors



Il existe plusieurs actions de sensibilisation pour réduire l'accidentalité chez les seniors, notamment :

1. Les formations à la sécurité routière : Les seniors peuvent en bénéficier pour améliorer leur sécurité sur la route. Ces formations incluent des cours de conduite défensive, des conseils pour conduire en toute sécurité dans des conditions météorologiques difficiles, des mises à jour sur les dernières réglementations de sécurité routière, etc.
2. Les campagnes de sensibilisation : Elles peuvent être organisées pour encourager les seniors à être plus prudents sur la route. Ces campagnes peuvent être menées via des affiches, des publicités à la radio et à la télévision, ou des événements locaux.

3. Les programmes de formation aux premiers secours : Les seniors peuvent en bénéficier pour apprendre à réagir en cas d'urgence médicale. Ces programmes peuvent être organisés par des associations locales ou des services de secours.

Il existe une multitude d'actions de sensibilisation pour réduire l'accidentalité chez les seniors. Il est important de sensibiliser cette population en constante augmentation et de leur offrir des outils pour maintenir leur sécurité et leur bien-être.

Les 3 grandes idées ressorties des groupes de travail :

- **Loc** : Recherche des nouveaux partenariats pour une information et une mobilisation plus efficace.
- Accentuer la pédagogie sur les infrastructures avec un traitement particulier des intersections et gérer les discontinuités des trajets.
- Faire du département d'Ille-et-Vilaine, un département test sur plusieurs actions, notamment :
 - pour les formations en s'appuyant sur la coordination sécurité routière et les associations.
 - **Loc** : spots publicitaires ou information au cinéma avant la séance



Amélioration de la connaissance et partenariats :

- Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des seniors selon les différents modes de déplacements
- Améliorer la connaissance de l'accidentalité des conducteurs et piétons seniors liée à une diminution des réflexes et de la mobilité
- Conforter les partenariats déjà engagés
- Développer des partenariats avec l'ordre des médecins
- **Loc** : Relancer les élus référents sécurité routière et notamment sur l'enjeu "seniors"

Infrastructure :

- Sécuriser les rues existantes par des aménagements adaptés aux piétons seniors (par exemple en dégagant les passages piétons pour permettre une meilleure covisibilité, ou encore en supprimant ou diminuant les différentiels de niveaux pour éviter les chutes)
- Intégrer les problématiques liées à la sécurité des déplacements des seniors dans les nouveaux aménagements
- **Loc** : Proposer des aménagements concernant les passages piétons novateurs afin de les rendre plus visibles.

Éducation - sensibilisation - formation - information :

- Organiser des opérations « Rajeunir votre permis » des remises à niveau théorique et pratique du code de la route
- Organiser des conférences et des ateliers « santé et conduite » en sensibilisant sur la diminution des capacités physiques (diminution des réflexes, vue, audition, motricité, etc.) avec interventions de gériatres et en s'appuyant sur les réseaux associatifs existants.
- Promouvoir le contrôle des aptitudes à la conduite avec audiomètre, visiomètre et réactiomètre
- Sensibiliser à l'importance d'être vu surtout la nuit
- Former de nouveau les seniors à la pratique du vélo
- Continuer les actions du type coup de pouce vélo avec le déplacement d'un bus itinérant dans les communes
- **Loc** : Communiquer et sensibiliser avec des affiches auprès des lieux publics ou privés :
 - les clubs de seniors,
 - CCAS,
 - assureurs
 - cabinets médicaux
 - journaux locaux
 - vendeurs de véhicules
- **Loc** : Pose de panneaux innovants représentant les seniors qui seraient installés tous les mois dans une commune d'un EPCI pour alerter sur la problématique, avec un changement régulier d'emplacement pour éviter les habitudes et l'effet de routine.

Contrôle - sanction :

- Campagnes de contrôle sans verbalisation pour inciter les piétons à utiliser les passages protégés et pour sensibiliser les autres usagers au respect des piétons.
- **Nat** : contrôles santé pour les plus de 70 ans – passeport local de conduite véhicules

6- Les jeunes entre 14 et 25 ans



Il existe plusieurs actions de sensibilisation pour réduire l'accidentalité chez les jeunes. Voici quelques exemples :

1. Éducation à la sécurité routière : Les jeunes conducteurs sont particulièrement vulnérables aux accidents de la route. Les campagnes de sensibilisation pour les encourager à respecter les limites de vitesse, à porter la ceinture de sécurité et à ne pas utiliser leur téléphone portable en conduisant peuvent aider à réduire les accidents.
2. Promotion de la santé mentale : Les problèmes de santé mentale tels que la dépression, l'anxiété et le stress peuvent affecter la capacité des jeunes à prendre des décisions éclairées et à évaluer les risques. Les programmes de sensibilisation sur la santé mentale peuvent aider à réduire les accidents liés à la prise de risques.

3. Sensibilisation aux drogues et à l'alcool : Les jeunes sont plus fragiles par rapport à la consommation d'alcool et de drogue, qui peut affecter leur capacité à conduire ou à prendre des décisions éclairées. Les programmes de sensibilisation aux dangers de la consommation de drogue et d'alcool peuvent aider à réduire les accidents liés à ces substances.

Ces actions de sensibilisation peuvent être mises en place par l'État, les collectivités, les associations, les établissements scolaires, les entreprises et les groupes de jeunes.

Les 3 grandes idées ressorties des groupes de travail :

- **Loc** et **Nat** : Proposer une formation post permis : évolution du code et des aménagements
- Réalisation d'une communication sur les réseaux sociaux plus directe et impactante via des influenceurs
- **Loc** : Fourniture d'un pack jeune à définir, à donner lors des actions dans les collèges, les lycées et CFA.

6- Propositions pour les jeunes entre 14 e 25 ans



Amélioration de la connaissance et partenariats :

- Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des jeunes selon les différents modes de déplacements
- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents
- Recenser les structures accueillant des jeunes (écoles, associations sportives, culturelles, etc.) et identifier les actions menées par les différents intervenants
- Conforter les partenariats avec les structures ayant un rapport avec les jeunes
- **Loc** : Renforcer les partenariats avec la mise en place de conseils des mobilités dans les collectivités.

Infrastructure :

- Poursuivre le développement des aménagements sécurisés aux abords des établissements de formation, de loisir ou sur le parcours habituel des jeunes
- Optimiser la circulation aux abords des établissements en intégrant l'ensemble des modes de déplacements, et plus particulièrement la marche et le vélo

Éducation - sensibilisation - formation - information :

- Impliquer les structures éducatives et les entreprises accueillant des apprentis sur le risque routier des jeunes
- Favoriser les rencontres entre les acteurs : parents d'élèves, élus, directeurs d'établissements accueillant des jeunes, enseignants, animateurs, organisateurs de transport, transporteurs, conducteurs d'autocars, etc., dans le but de sécuriser les déplacements
- Sensibiliser aux risques encourus dans les déplacements dans les collèges, lycées, établissements d'enseignement supérieur et associations étudiantes
- Utiliser les réseaux sociaux et les sites internet pour diffuser des messages de prévention avec des influenceurs
- Informer et sensibiliser au port des équipements de sécurité à vélo, deux-roues motorisés et autres modes de déplacement individuels (casques, gilets jaunes, gants, etc.)
- Transmettre les données relatives à l'accidentalité des jeunes aux établissements d'enseignement de la conduite en vue de leur diffusion
- **Loc** : Mettre en place des formations post-permis de conduire
- **Loc** : Proposer une communication accessible à tous et plus directe (à l'anglo-saxonne) y compris les étrangers.
- **Loc** : Favoriser les liens avec les assurances

Contrôle - sanction :

- S'assurer du respect des règles de circulation aux abords des établissements accueillant des jeunes
- Expliquer les sanctions aux jeunes

E- MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DU DGO

Le Document Général d'Orientations pose les principes à mettre en œuvre durant les cinq prochaines années. Dès lors, la démarche partenariale qui a présidé à l'élaboration de ce document doit être poursuivie tout au long de sa période de mise en œuvre (2023-2027).

Les orientations définies dans le présent DGO pour la période 2023-2027 seront déclinées chaque année sous forme de projets et d'actions concrètes dans le cadre du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR). L'ensemble des acteurs de la sécurité routière dans le département sera associé à la mise en œuvre du PDASR.

Le PDASR retiendra et apportera un soutien financier en priorité aux dossiers répondant aux enjeux identifiés dans le DGO tout en permettant également de réaliser des actions dans des domaines d'intérêt qui ne seraient pas encore identifiés.

Un appel à projets annuel sera diffusé par la préfecture auprès de l'ensemble des partenaires. Les actions sollicitant le financement du PDASR seront analysées au regard des orientations du DGO 2023-2027.

Les crédits mobilisés par l'État dans le cadre du PDASR devront être complétés par d'autres sources de financement pour équilibrer le budget des actions retenues.

Bien évidemment, l'analyse de l'accidentalité réalisée en continu par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière permettra d'ajuster les priorités du moment, même si certaines ne sont pas identifiées dans le présent DGO.

Ce suivi de l'accidentalité est réalisé en lien avec les forces de l'ordre et permet de publier tous les mois, un baromètre récapitulatif des chiffres ATB (accidents, tués et blessés) et également un bilan qui détaille l'accidentalité de l'année précédente du département.

Pour faciliter la mise en œuvre et le suivi du DGO, un comité de pilotage est mis en place. Il examinera le point d'étape proposé au terme de chaque année civile et proposera au besoin de réajuster la programmation des actions au plus près des besoins du territoire.

Une évaluation du DGO à mi-parcours sera réalisée par un comité de pilotage élargi, analogue à celui réuni lors de l'étape d'élaboration du DGO. Ce COPIL se réunira à la mi-2025. Cette réunion permettra d'évaluer les actions déjà menées et ainsi orienter celles à porter jusqu'à la fin 2027.

Tous les acteurs de la sécurité routière du département seront informés du bilan de l'année écoulée et des propositions et améliorations envisagées pour l'année suivante.

F - ANNEXES

Retrouvez le diagnostic complet sur le site des services de l'État/Actions de l'État/Transports-Déplacement et SR/SR/ODSR/Bilans accidentologie
http://www.ilsr-et-transport.fr/contenu/telechargement/RS271535826/ilsr_dg_09_2023_207-Etat%20se%20deux%20roues.pdf

1- Analyses détaillées de l'accidentologie par enjeu

► Les deux-roues motorisés

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

	Cyclomoteurs et scooters < 50 cm ³		Motos et scooters < 125 cm ³		Motos et scooters > 125 cm ³	
	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 %

source : ODSR35 - 2022

- 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).

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

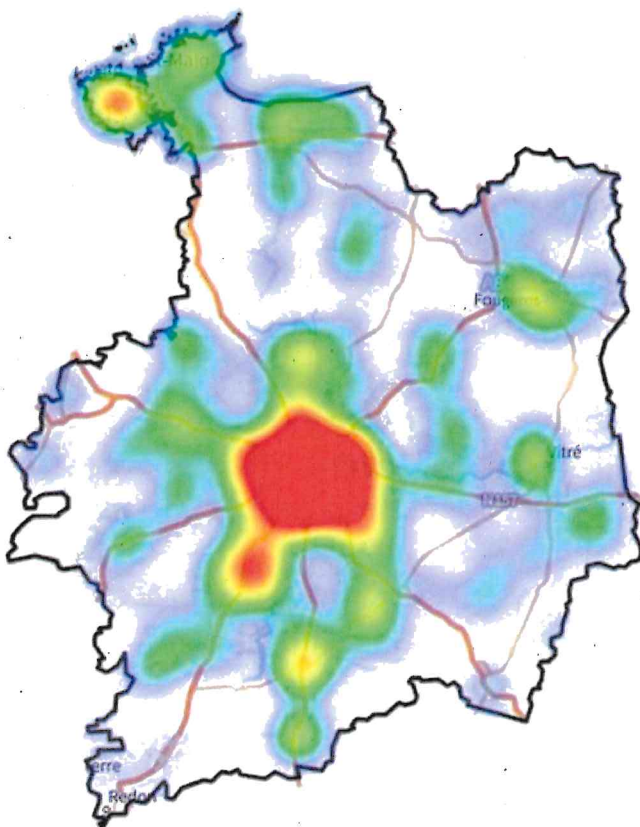
- Le nombre global de victimes de deux-roues motorisés diminue de 10 %, mais tandis que le nombre de victimes en cyclomoteur diminue, le nombre de victimes en moto reste stable avec, néanmoins, une diminution du nombre de motards victimes en agglomération mais une hausse de 30 % en rase campagne.
- Avec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

Les 2 roues motorisés hors agglomération :

- 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).

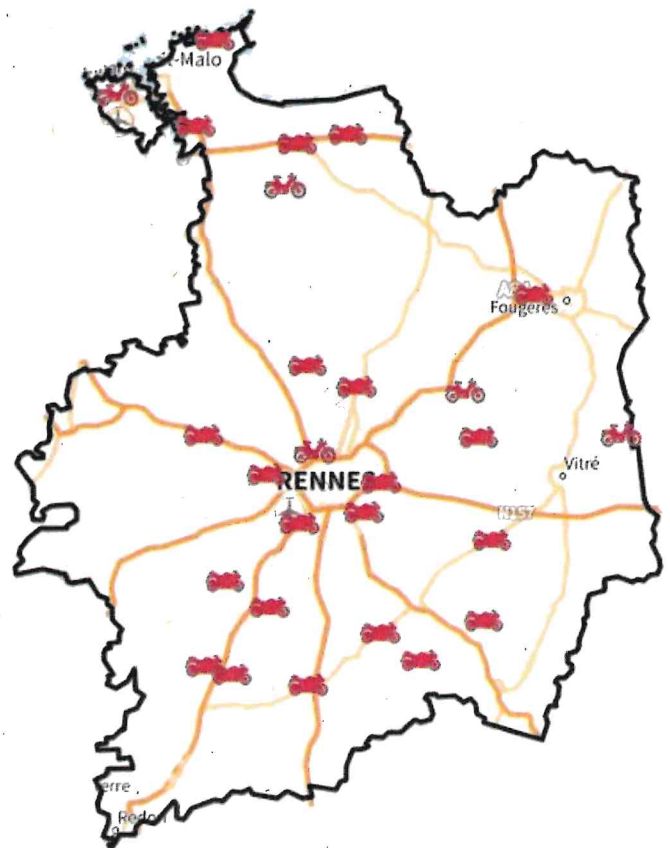
- Hors agglomération, les trois quarts des victimes de deux-roues motorisés sont usagers de moto, dont 85 % d'usagers de moto ou de scooters lourds (> 125 cm³).
- En cyclomoteur ou en moto, les victimes de deux-roues motorisés sont majoritairement des hommes (85 %), dans la tranche d'âge 14-24 ans pour les cyclomotoristes et 18-34 ans pour les motards.
- 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.
- 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.
- Hors agglomération, 44 % des victimes de deux-roues motorisés ont été accidentées sur le territoire de Rennes Métropole.
- 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.

Localisation des accidents impliquant un 2RM hors agglomération



source : ODSR35 - 2022

Localisation des accidents mortels impliquant un 2RM hors agglomération

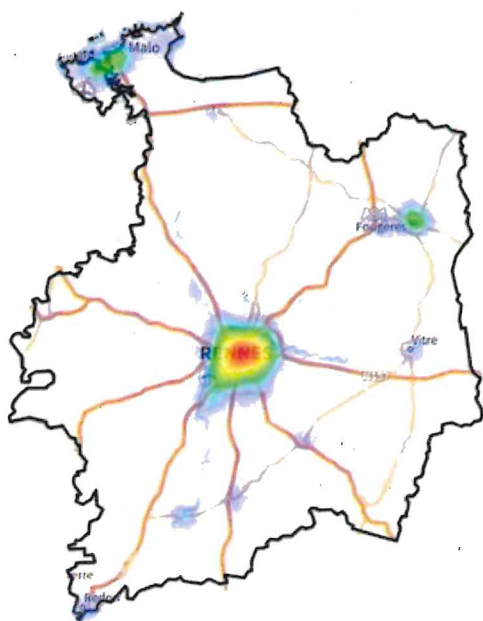


source : ODSR35 - 2022

Les 2 roues motorisés en agglomération

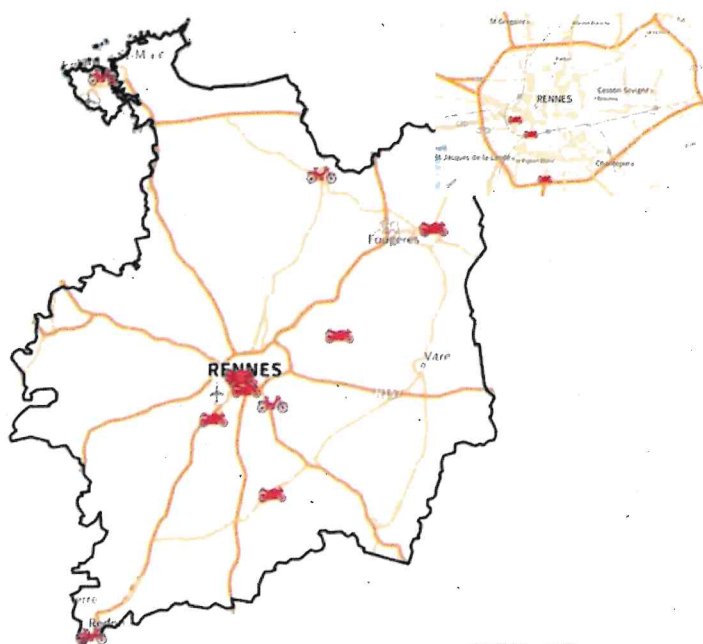
- En agglomération, près d'1 victime sur 4 est usager de deux-roues motorisé (2RM).
- Près de 9 victimes en 2RM sur 10 sont des hommes.
- Plus de la moitié des victimes sont âgées de 18 à 34 ans (53 %) mais tandis que le nombre de victimes en cyclomoteur décroît avec l'âge (les jeunes de 14 à 24 ans 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.
- 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 cyclomotoristes).
- 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.
- 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 12 est moins importante à Rennes (34 % des accidents de 2RM) que dans les autres communes (53 % des accidents de 2RM).
- Sur les 12 accidents urbains dans lesquels un usager de 2RM est décédé, 3 se sont produits sur la commune de Rennes.

Localisation des accidents impliquant un 2RM en agglomération



source : ODSR35 - 2022

Localisation des accidents mortels impliquant un 2RM en agglomération



source : ODSR35 - 2022

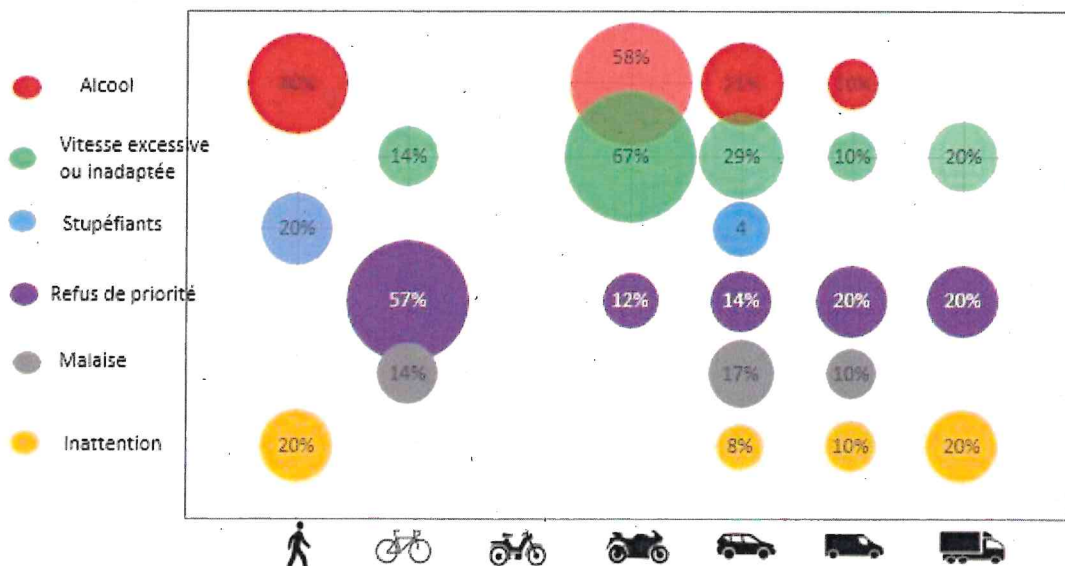
Les conduites à risques (alcool, stupéfiants, vitesse, "distracteurs")

Part des différents facteurs d'accidents mortels

	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).

Principales causes des accidents mortels selon le mode de déplacement du présumé responsable



- 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 monopolisés).
- La part des stupéfiants dans la mortalité est de 8 points plus élevés 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.
- 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.
- 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 senior 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 nouveaux modes de mobilité dits "doux" (vélo, vélo à assistance électrique, engin de déplacement personnel - EDPM)**

Tableau comparatif de la mortalité des usagers en mode 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 %

source : ODSR35 - 2022

- 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 (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).

Évolution du nombre de victimes en deux-roues motorisés en Ille-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 %	+ 15%	- 9 %
Dont tués piétons	25	11	17	14	- 8 tués	- 3 tués	- 5 tués
Victimes cyclistes	434	71	509	104	+ 17%	+ 46%	+ 21 %
Dont tués cyclistes	9	12	9	13	=	+ 1 tue	+ 1 tué
Victimes modes doux	1064	116	1067	156	+ 0,2 %	+ 34%	+ 3 %
Dont tués modes doux	34	23	26	27	- 8 tués	+ 4 tués	- 4 tués

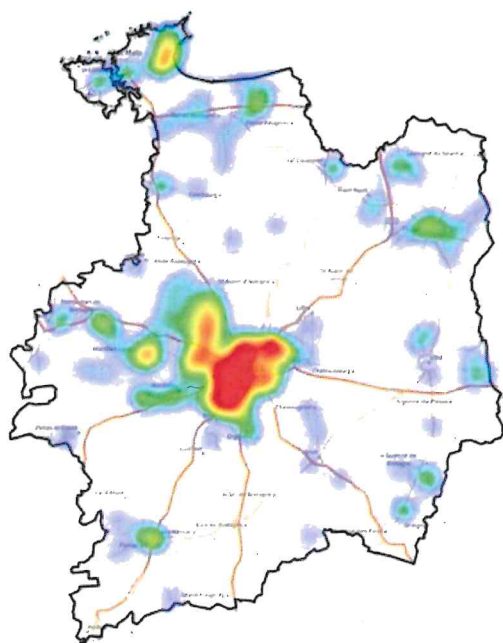
source : ODSR35 - 2022

- Le nombre de victimes en mode 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 modes doux hors agglomération

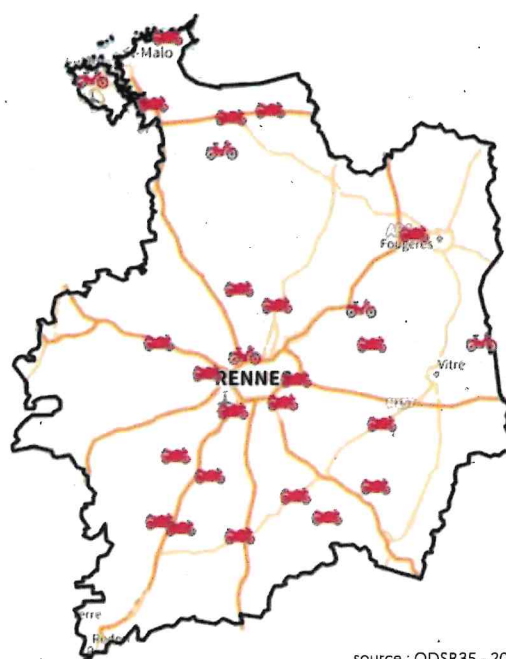
- Hors agglomération, les victimes en mode de déplacement doux représentent 6 % du total des victimes (dont 4 % de cyclistes et 2 % de piétons) et 16 % de la mortalité (dont 8% de piétons et 7 % de cyclistes, VAE compris).
- Le taux de mortalité des usagers de mode doux est de 18 tués pour 100 accidents 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.
- 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'usager 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.
- 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



source : ODSR35 - 2022

Localisation des accidents mortels impliquant un mode doux hors agglomération

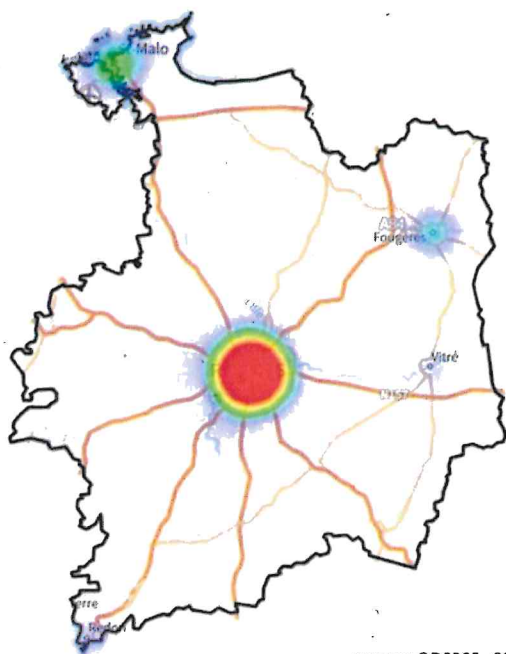


source : ODSR35 - 2022

Les modes doux en agglomération

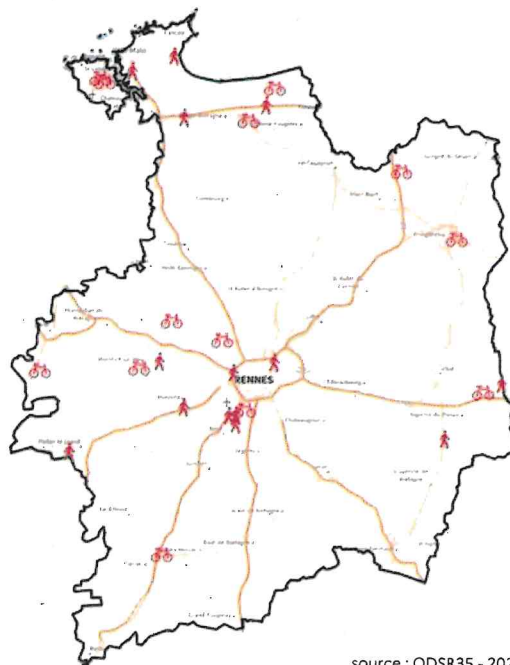
- En agglomération, les victimes d'accidents en mode de déplacement doux représentent 40% des victimes et 12 % des personnes tuées.
- Le taux de mortalité des modes doux est de 2,4 tués pour 100 accidents corporels en agglomération contre 18,2 hors agglomération. Pour autant, plus d'une personne tuée en agglomération sur 2 est usager de mode doux.
- 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).
- 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)
- 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).
- 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).
- 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).
- Sur les 14 personnes décédées à Rennes entre 2017 et 2021, 9 sont usagers de mode doux (5 piétons et 4 cyclistes)

Localisation des accidents impliquant un mode doux en agglomération



source : ODSR35 - 2022

Localisation des accidents mortels impliquant un mode doux en agglomération



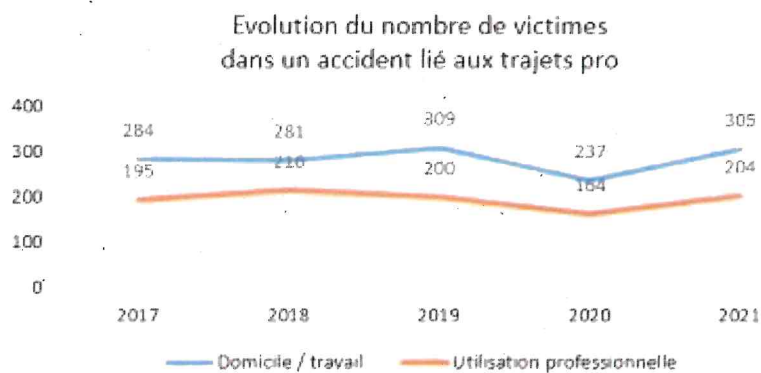
source : ODSR35 - 2022

► Le risque professionnel routier

Tableau comparatif de la mortalité des usagers en mode de déplacement doux

	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 %

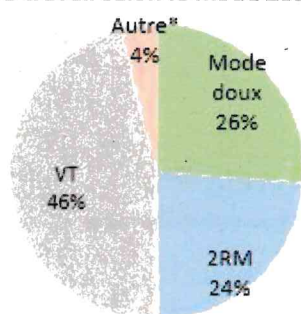
source : ODSR35 - 2022



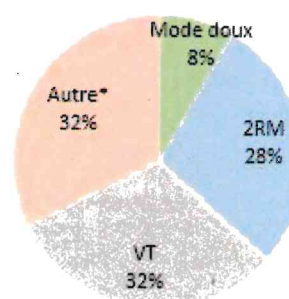
- L'enquête « Ménages et déplacements en Ille-et-Vilaine » menée en 2018 par l'AUDIAR a montré que les breilliens effectuent près de 4 millions de déplacements par jour dont 21 % pour le travail.
- Ces déplacements se font principalement en voiture de tourisme (58 %), à pied (29 %), en transports en commun (8 %) et à vélo (2 %).
- 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.
- En Ille-et-Vilaine, 1/4 des victimes en utilisation professionnelle se déplacent en cyclo ou scooter de moins de 50 cm³ contre 17 % en Bretagne, 10 % dans les départements monopolarisés et 12 % sur la France entière

- 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 %.

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



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



source : ODSR35 - 2022

- 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.

► Les seniors de 65 à 74 ans

tableau comparatif de la mortalité des 65 - 74 ans

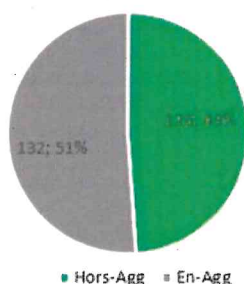
	Nombre de tués	Part de la mortalité
Ille-et-Vilaine	21	9 %
Bretagne	84	10 %
Départements monopolarisés	308	10 %
France entière	1678	10 %

source : ODSR35 - 2022

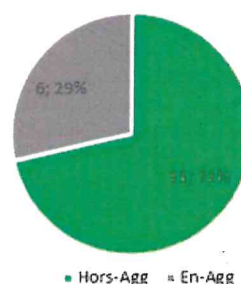
	Seniors de 65 à 74 ans	Part du total
Accidents	395	10 %
Tués	21	9 %
Blessés	237	5 %
Population breillienne	100 386	9 %

source : ODSR35 - 2022

Répartition des victimes selon le milieu



Répartition des tués selon le milieu



source : ODSR35 - 2022

- 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).
- 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.

Évolution 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 tué 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.

► Les seniors de 75 ans et plus

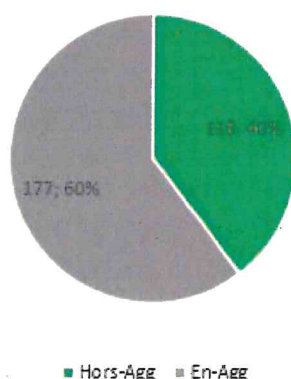
Tableau comparatif de la mortalité des 65 - 74 ans

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

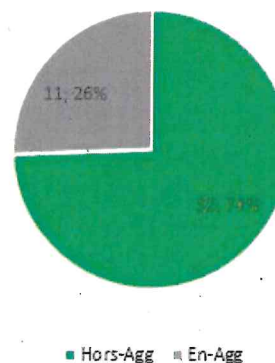
	Victimes de 75 ans et plus	Part du total
Accidents	393	10 %
Tués	43	19 %
Blessés	250	5 %
Population bretonne	93 136	9 %

source : ODSR35 - 2022

Répartition des victimes selon le milieu



Répartition des tués selon le milieu



source : ODSR35 - 2022

- 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 bretonne, 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).
- 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.

Évolution du nombre de victimes de 75 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).
- 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).

► Les jeunes entre 14 et 25 ans

Tableau comparatif de la mortalité des 14 - 17 ans

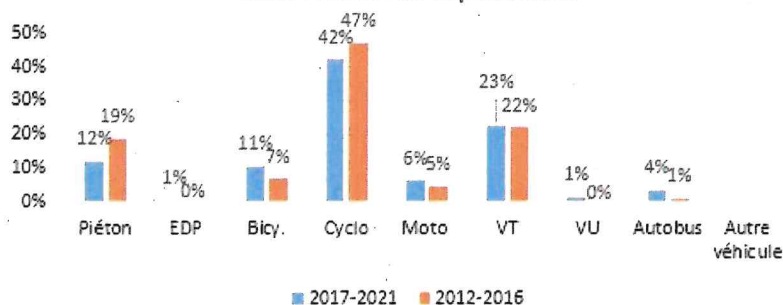
	Nombre de tués	Part de la mortalité
Ille-et-Vilaine	7	3 %
Bretagne	23	3 %
Départements monopolarisés	92	3 %
France entière	567	3 %

source : ODSR35 - 2022

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

source : ODSR35 - 2022

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



source : ODSR35 - 2022

- 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.
- Les jeunes de 14 à 17 ans sont peu impliqués dans les accidents : ils représentent 6 % des victimes pour 22 % de la population bretonne. 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.
- 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 25 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 %

source : ODSR35 - 2022

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

source : ODSR35 - 2022

- 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.
- 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.
- 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.
- 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.

2- Liste des participants

Groupes de travail du 2 février 2023 :

- **Administrations :**

Compagnie Républicaine de Sécurité (CRS)
Conseil Départemental d'Ille-et-Vilaine
Direction Départementale de Sécurité Publique (DDSP)
Direction Interministérielle des Routes de l'Ouest (DIRO)
Direction Régionale de l'Environnement, l'Aménagement et du Logement (DREAL)
Escadron Départemental de Sécurité Routière (EDSR)
Préfecture de Rennes
Rennes Métropole
Service Départemental à la Jeunesse, à l'engagement et aux Sports (SDJES)
Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS)
Ville de Rennes

- **Fédérations d'Entreprise :**

Caisse d'Assurance Retraite et de Santé au Travail (CARSAT) Bretagne
Fédération Nationale de Travaux Publics (FNTP) Bretagne
Sécurité Routière en Entreprise

- **Établissements de l'Enseignement Supérieur :**

Faculté des Métiers
Université Rennes 1

- **Associations & Autres partenaires :**

Association Les Métropolitaines
Association Prévention Routière
Association Rayon d'Action
Association Roazhon Mobility
Association Tout Rennes Court
Automobile Club de l'Ouest (ACO)
À Vélo Malo
ARKEA
Groupama
Centaure Bretagne
Comité Départemental d'Équitation et de Tourisme Équestre 35
Fédération Française de Cyclisme (FFC)
Fédération Française de Cyclotourisme (FFCT)
Fédération Française des Motards en Colère (FFMC35)
Génération Mouvements
Intervenants Départementaux de la Sécurité Routière
Union Nationale des Indépendants de la Conduite (UNIC)
US Vern Cyclisme

Réunions techniques du 9 février et du 29 mars 2023 :

Préfecture d'Ille-et-Vilaine
Conseil Départemental d'Ille-et-Vilaine
Association des Maires et des Présidents d'Intercommunalité d'Ille-et-Vilaine
Direction Académique des Services de l'Éducation Nationale (DASEN)
Direction de l'Enseignement Catholique
Procureur de Saint-Malo
Rennes Métropole

**Besoin de renseignements
complémentaires ?**

Contactez-nous

**Direction Départementale des Territoires
et de la Mer d'Ille-et-Vilaine
12, rue maurice Fabre - Le Morgat
CS 23167 - 35031 Rennes Cedex
0 800 71 36 35
numéro unique des services de l'État**

www.ille-et-vilaine.gouv.fr 

ddtm@ille-et-vilaine.gouv.fr 