

Casque 2007

Avertissements :

Toutes les données contenues dans ce document concernent uniquement la métropole.

A compter du 1^{er} janvier 2005, le « tué » est la personne décédée dans les trente jours (au lieu de six jusqu'en 2004) après l'accident et le « blessé hospitalisé » est la victime hospitalisée plus de 24 heures (au lieu du blessé grave hospitalisé plus de six jours).

Synthèse

Globalement, en France¹, le taux de port du casque reste très élevé en 2007.

En rase campagne, la totalité des cyclomotoristes observés en 2007 étaient casqués. En revanche pour les motocyclistes, il reste 3 % environ des occupants qui ne portent pas leur casque.

Le non-port du casque multiplie la gravité des accidents en rase campagne par 2 pour les cyclomotoristes et 2,5 pour les motocyclistes.

En milieu urbain, le casque est généralement porté par les cyclomotoristes, de 96 % dans les villes de province à 100 % en région parisienne. Pour les motocyclistes, le taux de port est également élevé excepté sur les routes nationales en traversées d'agglomérations où il subsiste 8 % d'entre eux qui ne sont pas casqués.

Le non-port du casque multiplie la gravité des accidents en milieu urbain par 5,4 pour les cyclomotoristes et 2,7 pour les motocyclistes.

I. La réglementation

1^{er} juillet 1973

Utilisation obligatoire pour tous les usagers de motocyclettes et pour les conducteurs de vélomoteurs hors agglomération.

1^{er} janvier 1975

Utilisation obligatoire pour les conducteurs de vélomoteurs en agglomération et pour les passagers de vélomoteurs.

1^{er} octobre 1976

Utilisation obligatoire pour les conducteurs de cyclomoteurs hors agglomération.

1^{er} janvier 1980

Utilisation obligatoire pour les conducteurs de cyclomoteurs en agglomération.

¹ Il est néanmoins inférieur à celui d'autres pays européens pour lesquels nous disposons de données (Espagne, Danemark, Norvège, Suisse) où il est très proche de 100%.

5 mai 1994

Utilisation obligatoire pour les conducteurs et passagers de deux-roues à moteur.

6 octobre 1999

Le défaut de port du casque entraîne le retrait d'un point du permis de conduire.

31 mars 2003

Le retrait de points du permis de conduire pour non-port du casque est porté de un à trois.

15 janvier 2006

En circulation, tout conducteur ou passager d'une motocyclette, d'un tricycle à moteur, d'un quadricycle à moteur ou d'un cyclomoteur doit être coiffé d'un casque de type homologué. Ce casque doit être attaché.

II. Port du casque en circulation

En rase campagne	Motocyclistes (%)			
	2004	2005	2006	2007
Autoroutes de liaison	97	99	95*	97
Autoroutes de dégagement	97	96	96	96
Routes nationales à 2 x 2 voies	88	90	94	91
Routes nationales à 2 ou 3 voies	94	96	95 ²	97 ²
Routes départementales à grande circulation	92	92		
Total rase campagne	95	95	95	96

Source : DSCR – ISL

Etant donné le faible effectif observé (929 motocyclistes observés en rase campagne en 2007), seules les données de la ligne « Total rase campagne » sont réellement significatives.

* chiffre rectifié

On observe globalement en 2007 une légère amélioration des résultats par rapport à l'année précédente sur les réseaux de rase campagne.

En milieu urbain	Cyclomotoristes (%)				Motocyclistes (%)			
	2004	2005	2006	2007	2004	2005	2006	2007
Routes nationales en traversées d'agglomérations	98	100	94	98	96	96	97	92
Ensemble des grandes agglomérations de province	94	94	94	96	95	97	95	98
Agglomération parisienne dont Paris	100	99	97	100	99	99	99	99
	100	99	100	100	98	99	98	99
Total milieu urbain	97	98	97	98	96	97	97	97

Source : DSCR – ISL

Etant donné le faible effectif observé (260 cyclomotoristes et 1 452 motocyclistes observés en milieu urbain en 2007), seules les données de la ligne « Total milieu urbain » sont réellement significatives.

¹ et ² : En 2006, le transfert de la gestion de certaines routes nationales de l'État vers les départements ne permet pas de distinguer les taux de port pratiqués sur chacun de ces deux réseaux. L'analyse porte donc cette année sur l'ensemble des routes nationales et départementales.

Les taux de port du casque aussi bien par les cyclomotoristes que par les motocyclistes sont restés très stables en 2007 par rapport à 2006.

En 2007, plus de 97 % des cyclomotoristes et des motocyclistes sont casqués en milieu urbain.

Au total, ce sont 303 cyclomoteurs pour 338 occupants et 2 381 motos pour 2 782 occupants qui ont été observés en 2007 (conducteurs et passagers). Cela donne un coefficient moyen pour les motocyclistes de 1,17 occupant par véhicule (1,18 en rase campagne et 1,15 en milieu urbain), égal à celui relevé en 2006 mais nettement supérieur à celui de 1,11 observé pour les cyclomoteurs (1,05* en rase campagne et 1,13 en milieu urbain).

* chiffre à considérer avec prudence étant donné le très faible effectif de cyclomoteurs observés en rase campagne (43).

III. Port du casque dans les accidents corporels

Ces résultats sont à prendre avec précaution : le casque était-il attaché et même simplement porté par certains blessés légers et indemnes ?

Rase campagne	Cyclomotoristes		Motocyclistes	
	2006	2007	2006	2007
Usagers impliqués				
casqués	1 957	2 062	4 659	5 178
non casqués	117	93	73	59
port du casque indéterminé	196	185	278	235
Taux de port du casque				
parmi l'ensemble des impliqués	94,4%	95,7%	98,5%	98,9%
chez les conducteurs impliqués	94,7%	95,9%	98,7%	99,0%
chez les passagers impliqués	92,2%	94,2%	96,6%	98,0%
Tués				
usagers casqués	136	117	443	485
usagers non casqués	10	11	12	14
port du casque indéterminé	14	14	23	23
Victimes (tués + blessés)				
casqués	1 832	1 933	4 435	4 934
non casqués	111	92	69	58
port du casque indéterminé	176	170	256	219
Gravité (tués pour 100 victimes)				
usagers casqués	7,4	6,1	10,0	9,8
usagers non casqués	9,0	12,0	17,4	24,1

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2007, le taux de port du casque dans les accidents corporels a légèrement diminué chez les cyclomotoristes et les motocyclistes impliqués en rase campagne. Ainsi, l'écart entre les deux types de deux-roues est maintenant de 3,2 points et il est plus sensible chez les passagers (3,8 points).

La gravité, en tués pour 100 victimes, est en baisse pour les cyclomotoristes et des motocyclistes casqués et en forte hausse pour les non casqués.

Le non-port du casque multiplie la gravité en rase campagne par un facteur égal en 2007 à 2 pour les cyclomotoristes et à 2,5 pour les motocyclistes.

Il convient de remarquer la part non négligeable des victimes dont le port du casque est indéterminé en 2007 (7,7 % chez les cyclomotoristes dont 14 tués et 4,2 % chez les motocyclistes dont 23 tués).

Milieu urbain	Cyclomotoristes		Motocyclistes	
	2006	2007	2006	2007
Usagers impliqués				
casqués	12 141	12 930	12 820	13 029
non casqués	555	517	286	278
port du casque indéterminé	1 489	1 875	1 215	1 596
Taux de port du casque				
parmi l'ensemble des impliqués	95,6%	96,2%	97,8%	97,9%
chez les conducteurs impliqués	96,1%	96,3%	97,9%	98,1%
chez les passagers impliqués	92,7%	95,0%	97,1%	96,2%
Tués				
usagers casqués	111	127	256	269
usagers non casqués	25	28	20	16
port du casque indéterminé	21	28	15	23
Victimes (tués + blessés)				
casqués	10 897	11 624	11 561	11 779
non casqués	519	471	276	257
port du casque indéterminé	1 331	1 668	1 081	1 391
Gravité (tués pour 100 victimes)				
usagers casqués	1,0	1,1	2,2	2,3
usagers non casqués	4,8	5,9	7,2	6,2

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2007, le taux de port du casque des usagers impliqués en milieu urbain est resté stable chez les cyclomotoristes et les motocyclistes. L'écart entre les deux types de deux-roues est de 1,8 points.

Quel que soit le type deux-roues, la gravité en tués pour 100 victimes a diminué chez les usagers casqués. Le non-port du casque multiplie la gravité en 2007 par un facteur 2,7 pour les motocyclistes, et 5,4 pour les cyclomotoristes. Ces coefficients sont plus élevés en milieu urbain qu'en rase campagne.

Il convient de noter l'importance encore plus forte en agglomération des victimes dont le port du casque est indéterminé en 2007 (12,1 % chez les cyclomotoristes dont 28 tués et 10,4 % chez les motocyclistes dont 23 tués).

IV. Infractions pour non-port du casque des usagers de deux-roues à moteur

	Gendarmerie	Police	Ensemble
1980	129 024	112 440	141 464
1990	84 072	105 701	189 773
1995	51 147	44 078	95 225
2000	37 515	41 041	78 556
2001	39 471	38 306	77 777
2002	39 281	38 880	78 161
2003	42 173	37 943	80 116
2004	37 812	34 756	72 568
2005	35 888	33 586	69 474
2006	40 139	36 550	76 689
2007	41 587	34 214	75 801

Source : Ministère de l'Intérieur – DLPAJ.

Le nombre d'infractions relatives au non-port du casque par les cyclomotoristes et les motocyclistes a atteint son maximum en 1990 et son minimum en 2005.

En 2000, les conducteurs de cyclomoteurs étaient 3,4 fois plus sanctionnés que ceux de motocyclettes. Il convient par ailleurs de remarquer l'importance des infractions relatives aux passagers.