

Cyclomoteurs 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).

Pour effectuer des comparaisons, l'Observatoire utilise un coefficient de majoration du nombre de tués qui s'élevait à 9 % jusqu'en 1992, 5,7 % de 1993 à 2003 et 6,9 % en 2004. Toutefois, afin de simplifier les calculs, pour les comparaisons avec chacune des années remontant jusqu'à l'année 2000, l'Observatoire préconise une majoration unique de 6,9 %.

Synthèse

Avec un parc divisé par près de cinq en trente huit ans, ce type de véhicule a vu son nombre de tués divisé par huit dans le même temps.

Ces tués, qui représentent 7,3 % du nombre total, se répartissent inégalement entre le milieu urbain (43,7 %) et en rase campagne (56,3 %) et de façon similaire entre le jour et la nuit. Un cyclomotoriste tué sur quinze (6,8 %) est de sexe féminin.

La gravité des accidents de cyclomoteurs sans tiers en cause (accidents à un seul véhicule sans piéton) est 2,2 fois plus élevée que celle des autres accidents de cyclomoteurs.

En 2007, le taux de port du casque est très élevé mais il l'est un peu moins sur les routes nationales en traversées d'agglomérations ainsi que dans les grandes agglomérations de province.

Sur l'ensemble des conducteurs responsables, les conducteurs de cyclomoteurs représentent 11,2 % et leur part de responsabilité est légèrement plus élevée que la moyenne.

Les conducteurs de cyclomoteurs impliqués dans les accidents corporels circulaient dans 7,3 % des cas avec un taux d'alcoolémie positif (contre 6,3 % pour les conducteurs de voitures de tourisme et 5,9 % pour l'ensemble des conducteurs).

Pour les accidents mortels, ces taux passent respectivement à 35,7 %, 18,8% et 17 %.

I. Données générales

	Marché intérieur	Parc au 31 décembre
1970	780 800	5 900 000
1975	754 798	6 200 000
1980	438 967	5 180 000
1985	221 346	3 550 000
1990	219 164	2 186 000
1995	218 198	1 562 000
2000	192 273	1 442 000
2001	184 666	1 421 000
2002	166 124	1 387 000
2003	166 127	1 357 000
2004	166 003	1 331 000
2005	153 606	1 303 000
2006	184 869	1 262 000
2007	209 451	1 250 000

ND : non disponible.

Source : FNCRM.

Le marché intérieur (livraisons françaises + importations), à un niveau élevé en 1970, connaît le déclin en 1975, déclin qui s'accélère très vite ensuite car en 1980, la baisse enregistrée est de près de 42 % par rapport à 1975 et atteint même près de 50 % en 1985 par rapport à 1980. La chute se ralentit nettement les années suivantes et de 2002 à 2004 semble avoir atteint son niveau inférieur à 166 000 unités annuelles. Le chiffre de l'année 2007 semble amorcer une hausse à surveiller au cours des années à venir.

II. Circulation

Jusqu'en 2001, la SOFRES effectuait tous les deux ans une enquête sur le kilométrage annuel des cyclomoteurs. Cette enquête n'a pas été renouvelée depuis.

L'Observatoire utilise désormais les évaluations réalisées par le service économie, statistiques et prospective de la direction des affaires économiques et internationales du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire dont les travaux paraissent dans le 45^{ème} rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation.

En 2007, la circulation des cyclomoteurs a été estimée à 2,66 milliards de véhicules x km, soit 0,48 % de l'ensemble des kilomètres annuels parcourus en France.

III. Accidents corporels, véhicules impliqués et victimes

Évolution depuis 1970

	Cyclo- moteurs impliqués	Total véhicules impliqués	Cyclomotoristes victimes				Accidents impliquant au moins un cyclo- moteur
			Tués à 6 jours ¹	Blessés	dont blessés graves ²	Gravité (tués pour 100 victimes*)	
1970	77 834	395 577	2 637	70 546	22 325	3,60	ND
1975	83 149	438 787	2 131	76 642	21 249	2,71	ND
1980	59 536	427 883	1 271	55 596	14 991	2,24	57 546
1985	34 205	335 253	797	32 418	8 585	2,40	33 287
1990	26 623	286 470	657	25 484	6 254	2,51	26 011
1995	21 902	230 347	471	21 487	4 956	2,15	21 355
	19 993	211 550	431	19 956	3 604	2,11	19 557
2001	18 940	203 301	426	18 866	3 323	2,21	18 517
2002	16 873	182 027	366	16 785	3 154	2,13	16 488
2003	16 319	155 087	372	16 258	2 713	2,24	15 913
2004	15 744	147 308	321	15 776	2 643	1,99	15 367
	Cyclo- moteurs impliqués	Total véhicules impliqués	Cyclomotoristes victimes				Accidents impliquant au moins un cyclo- moteur
			Tués à 30 jours ²	Blessés	dont blessés hospitalisés ²	Gravité (tués pour 100 victimes*)	
<i>2004 corrigée</i>	15 744	147 308	343	15 754		2,13	15 367
2005	13 876	145 478	356	13 905	5 433	2,50	13 559
2006	14 471	137 657	317	14 549	5 888	2,13	14 125
2007	15 574	139 616	325	15 633	5 930	2,04	15 240

ND : non disponible.

* : tués + blessés.

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les cyclomoteurs impliqués dans les accidents corporels et les cyclomotoristes victimes ne cessent de diminuer depuis 1975. Ainsi, au cours des sept dernières années, le nombre de tués a diminué de 28,7 % et celui des blessés de 21,7 %.

Malgré tout, en 2007 le nombre de tués a augmenté de 2,5 % par rapport à 2006 et le nombre total de blessés de 7,5 %.

L'évolution de la gravité, en tués pour 100 victimes, est moins homogène. Elle a diminué jusqu'en 1980 puis augmenté au cours des dix années suivantes pour de nouveau baisser en 1995. Depuis, elle fluctue avec cependant une forte baisse en 2004 mais elle augmente en 2005 et retrouve en 2007 un niveau inférieur à 2004.

¹ Voir avertissements en début de document.

	Taux pour 1 000 cyclomoteurs en circulation	
	Cyclomoteurs impliqués	Cyclomotoristes tués
1970	13,2	0,447
1975	13,4	0,344
1980	11,5	0,245
1985	9,64	0,225
1990	12,2	0,301
1995	13,8	0,297
2000	13,8	0,297
2001	13,2	0,298
2002	12,0	0,261
2003	11,9	0,271
2004	11,7	0,239
	Taux pour 1 000 cyclomoteurs en circulation	
	Cyclomoteurs impliqués	Cyclomotoristes tués
<i>2004 corrigée</i>	11,7	0,255
2005	10,5	0,270
2006	11,3	0,247
2007	12,1	0,253

Source : ONISR, fichier des accidents.

Le taux de cyclomoteurs impliqués dans les accidents corporels rapporté au parc en circulation² a connu son minimum en 1985 (9,64) et son maximum en 1995 et en 2000 (13,8). De 2001 à 2005, il ne fait que diminuer mais augmente depuis 2006 pour atteindre en 2007 12,1.

Sur la période 1970-2004, le taux de cyclomotoristes tués pour 1 000 véhicules en circulation, a diminué régulièrement jusqu'au minimum observé en 1985 (0,225). Stable de 1990 à 2001 (environ 0,300), le taux diminue fortement en 2002 (0,261). La hausse observée l'année suivante était éphémère puisqu'en 2004, le taux est à nouveau en baisse (0,239). La mise en place de la nouvelle définition du tué à 30 jours a modifié à la hausse le taux de cyclomotoristes tués en 2004 et 2005.

En 2007, par rapport à 2006, si le taux de cyclomoteurs impliqués augmente, en revanche le taux de cyclomotoristes tués reste stable.

² Le parc de l'année n est la demi-somme des parcs au premier janvier et au 31 décembre de l'année n.

Analyse des 15 574 cyclomoteurs impliqués dans les accidents de la circulation en 2007

Manœuvre principale avant l'accident	61,7 % circulaient sans changer de direction, 7,7 % se déportait à gauche ou tournait à gauche et 9,5 % dépassaient
Point de choc	dans 76,4 % des cas le point de choc se situait à l'avant, dans 16,8 % des cas sur le côté et dans 5,9 % des cas à l'arrière
Conditions atmosphériques	dans 84,2 % des cas les conditions atmosphériques étaient normales et dans 11,1 % des cas il pleuvait
Luminosité	dans 71,7 % des cas il faisait jour et dans 36 % des cas c'était la nuit
Lieu	dans 65,4 % des cas les véhicules circulaient hors intersection et dans 34,6 % des cas en intersection
Mois de l'année	c'est en octobre (1 681) et en septembre (1 471) que le nombre de cyclomoteurs impliqués a été le plus élevé. C'est en février (1 109) et en décembre (1 093) qu'il a été le plus faible
Réseaux	les cyclomoteurs impliqués circulaient principalement sur les voies communales (70,2 %), puis sur les routes nationales et départementales ³ (29,6 %). Vingt-deux cyclomoteurs ont été impliqués sur les autoroutes où ils n'ont pas le droit de circuler !
Nombre de véhicules impliqués dans les accidents	les cyclomoteurs ont été impliqués dans 75,6 % des cas dans des accidents à deux véhicules, dans 3 % des cas dans des accidents à trois véhicules et plus et dans 21,47 % des cas ils étaient seuls impliqués (15,3 % sans piéton et 6 % avec piéton(s)).

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2007, par rapport aux motocyclettes, les cyclomoteurs se différencient par :

- la luminosité au moment de l'accident : dans 36 % des cas il faisait nuit pour les cyclomoteurs et 21,2 % des cas pour les motocyclettes,
- le lieu de l'accident : 70,2 % ont eu lieu sur des voies communales pour les cyclomoteurs et 58,5 % pour les motocyclettes.

³ En 2006, le transfert de la gestion de certaines routes nationales de l'État vers les départements ne permet pas de distinguer l'accidentologie survenue sur chacun de ces deux réseaux. L'analyse porte donc cette année sur l'ensemble des routes nationales et départementales.

Analyse de la mortalité en 2007

		Cyclomotoristes tués		
		Milieu urbain	Rase campagne	Total
Usagers	Conducteurs	132	171	303
	Passagers	10	12	22
Sexe	Femmes	14	8	22
	Hommes	128	175	303
Classes d'âge	Moins de 16 ans	15	19	34
	16-17 ans	36	37	73
	18-20 ans	37	24	61
	21-25 ans	20	9	29
	25-64 ans	70	44	114
	65 ans et plus	4	9	13
	Indéterminé	1		1
Localisation	En intersection	123	138	261
	Hors intersection	19	45	64
Eclairage	Jour	74	100	174
	Nuit	68	83	151
Ensemble		142	183	325

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les cyclomotoristes tués se répartissent inégalement entre le milieu urbain (43,7 %) et en rase campagne (56,3 %).

Quatre cyclomotoristes sur cinq sont tués en section courante.

Un cyclomotoriste sur deux est tué la nuit.

Un cyclomotoriste tué sur quinze (6,8 %) est passager et est de sexe féminin.

Un tué sur dix a moins de 16 ans, plus de un sur quatre a 16 ou 17 ans et 4 % sont âgés de 65 ans et plus. Ainsi, 33 % des cyclomotoristes tués sont mineurs.

Accidents sans tiers en cause en 2007⁴

En 2007, 2 386 accidents sans tiers en cause (accident à un véhicule seul sans piéton) ont été dénombrés soit 15,3 % de l'ensemble des accidents impliquant des cyclomoteurs. Près de quatre sur cinq (80,7 %) sont localisés en milieu urbain, mais si l'on rapporte ce type

⁴ Source : ONISR, fichier des accidents.

d'accident à l'ensemble des accidents où sont impliqués des cyclomoteurs, il apparaît qu'il est plus fréquent en rase campagne (23,2 % contre 14,5 %). Près de un accident à cyclomoteur seul sans piéton sur deux s'est produit la nuit (46,6 %).

Au cours des accidents sans tiers en cause, 102 cyclomotoristes (soit 31,4 %) ont été tués. Leur gravité (3,85 cyclomotoristes tués pour 100 victimes) est 2,2 fois plus élevée que celle des autres accidents de cyclomoteurs (2,0).

Port du casque des victimes en 2007⁵

Les résultats doivent être interprétés avec précaution⁶ : le casque était-il attaché et même simplement porté par certains blessés légers ? Parmi les cyclomotoristes victimes dont on sait que le casque était attaché, le taux de port du casque s'établit à 96 % (96,1 % en milieu urbain et 95,5 % en rase campagne).

En rase campagne, la gravité (en tués pour 100 victimes) pour les cyclomotoristes non casqués est de 11,96 contre 6,05 chez ceux qui sont casqués. Ainsi, le non-port du casque multiplie la gravité par 2.

En agglomération, la gravité pour les cyclomotoristes est beaucoup plus faible (5,94 pour les non casqués et 1,09 pour les casqués). Le non-port du casque multiplie ainsi la gravité par 5,4.

Les coursiers en 2007⁶

Cette catégorie particulière d'usagers a été repérée dans le bulletin d'analyse d'accident corporel en croisant les variables « cyclomoteur » et « utilisation professionnelle ».

Ils représentent 6,4 % des cyclomotoristes impliqués dans les accidents corporels (soit 1 074). Ils sont presque tous (88,1 %) de sexe masculin. Ils sont plus âgés (âge moyen 26 ans) que l'ensemble des cyclomotoristes impliqués (âge moyen 23 ans). Ainsi la classe d'âge la plus touchée est celle des 25-34 ans (17-18 ans pour le total).

En 2007, le bilan des coursiers est en baisse puisque cinq tués ont été dénombrés (trois en 2006) au cours d'une utilisation professionnelle (170 blessés hospitalisés et 792 blessés légers).

IV. Évolution du taux de port du casque en circulation

Rase campagne	Taux de port du casque par les cyclomotoristes (%)				
	2003	2004	2005	2006	2007
Routes nationales à 2 ou 3 voies	98	100	97	91	100
Routes départementales à grande circulation	91	100	94		100

Source : DSCR - ISL (37 cyclomotoristes observés en 2006).

⁵ Source : ONISR, fichier des accidents.

⁶ Il est anormal que les taux de port du casque soient plus élevés parmi les victimes que chez les usagers circulant (cf.IV).

Milieu urbain	Taux de port du casque par les cyclomotoristes (%)				
	2003	2004	2005	2006	2007
Routes nationales en traversées d'agglomérations	98	98	100	94	98
Ensemble des grandes agglomérations de province	95	94	94	94	96
Agglomération parisienne	100	100	99	87	100
dont Paris	98	100	99	100	100

Source : DSCR - ISL (303 cyclomotoristes observés en 2007).

Sur l'ensemble des réseaux de rase campagne et urbains, les valeurs relevées sont comprises entre 96 % et 100 %. Ce sont 4 % des cyclomotoristes de l'ensemble des grandes agglomérations et 2 % des routes nationales en traversées d'agglomérations qui ne portent pas leur casque. On peut donc dire que la quasi-totalité des occupants des cyclomoteurs circule casqués.

Globalement, on observe en 2007 des valeurs de taux de port en progrès par rapport à celles relevées en 2006.

Ces constatations doivent toutefois être utilisées avec prudence au vu du faible effectif de l'échantillon.

Au total, ce sont 303 cyclomoteurs qui ont été observés en 2007, avec 338 occupants (conducteurs et passagers). Le coefficient d'occupation moyen s'établit donc à 1,12 occupant par véhicule, contre 1,12 en 2006.

V- La responsabilité⁷ des conducteurs de cyclomoteurs en 2007

Il s'agit ici d'une présomption de responsabilité qui n'a aucun lien avec les condamnations qui peuvent être prononcées ensuite. Par ailleurs, dans 25 % des cas, il n'a pas été possible d'attribuer à un usager l'entière responsabilité de l'accident car de multiples facteurs ont pu intervenir comme un incident mécanique ou l'état de la voirie.

Impliqués (victimes et indemnes) dans les accidents corporels	Conducteurs non responsables	Conducteurs responsables	Part des conducteurs responsables
Cyclomoteurs	8 312	7 030	45,8%
Ensemble	76 413	59 769	43,9%

Source : ONISR, fichier des accidents.

Sur l'ensemble des conducteurs responsables, les conducteurs de cyclomoteurs représentent 11,8 % et leur part de responsabilité est légèrement plus élevée que la moyenne (+ 1,9 points).

Dans le cas des accidents à un véhicule et un piéton, la responsabilité du conducteur de cyclomoteur est engagée dans 55,4 % des cas, contre 20,6 % des cas pour le piéton et l'analyse montre qu'il s'agit de cyclomotoristes en moyenne âgés de 23 ans qui seraient relativement inexpérimentés et qui évalueraient plus difficilement le comportement des piétons.

⁷ Voir dans la brochure *La sécurité routière en France – Bilan de l'année 2006* le chapitre sur la responsabilité des usagers impliqués dans un accident corporel en 2006 – page 107.

VI. Alcool et accidents de cyclomoteurs en 2007

Conducteurs de cyclomoteurs impliqués dans	Total des conducteurs impliqués	dont au taux d'alcoolémie connu	% de conducteurs au taux d'alcoolémie connu	Conducteurs au taux d'alcoolémie positif *	% de conducteurs au taux d'alcoolémie positif **
les accidents corporels	15 342	12 289	80,1	903	7,3
les accidents mortels	349	258	73,9	92	35,7

* : supérieur au taux maximum autorisé.

** : calculé par rapport aux taux d'alcoolémie connus.

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2007, les conducteurs de cyclomoteurs impliqués dans les accidents corporels circulaient dans 7,3 % des cas avec un taux d'alcoolémie positif (contre 6,3 % pour les conducteurs de voitures de tourisme et 5,9 % pour l'ensemble des conducteurs).

Pour les accidents mortels, ces taux passent respectivement à 35,7 %, 18,8% et 17 %. Toutefois, comme souvent pour les usagers vulnérables (piétons et tous usagers de deux-roues), le taux d'indéterminés est important du fait des difficultés techniques et psychologiques des dépistages.