



Sommaire

AVANT-PROPOS	5
AVERTISSEMENT	7
INTRODUCTION	9
SYNTHÈSE GÉNÉRALE	15
CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE	27
EXPOSITION AU RISQUE	33
Immatriculations annuelles neuves par catégorie, cylindrée ou puissance fiscale	35
Parc en circulation selon la cylindrée	36
Kilométrage et parcours annuels	37
Permis de conduire délivrés	38
PRINCIPAUX RÉSULTATS DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE	41
Résultats globaux	43
Indicateurs d'insécurité routière	43
Taux d'accidents, de tués et de victimes par rapport au parc en circulation	45
Part des victimes motocyclistes dans l'ensemble des victimes de la route	46
Analyse spatiale	47
Indicateurs d'insécurité selon la localisation	47
Victimes et gravité selon le port du casque en rase campagne	49
Victimes et gravité selon le port du casque en milieu urbain	51
Victimes et gravité selon la localisation	52
Indicateurs d'insécurité en rase campagne selon le type de route	53
Indicateurs d'insécurité en milieu urbain selon le nombre d'habitants	54
Motocyclistes tués selon la région	56
Analyse temporelle	57
Motocyclistes victimes selon le mois	57



Victimes et gravité selon le jour et la nuit	58
Analyse par usager	59
Victimes selon la place occupée et le sexe	59
Victimes selon l'âge	60
Conducteurs victimes et gravité selon l'âge	61
Évolution sur dix ans de la répartition des victimes selon l'âge	62
Analyse selon l'âge des motocyclettes impliquées et par type d'accident ..	63
Âge des motocyclettes impliquées dans les accidents	63
Accidents selon le nombre et le type des véhicules impliqués	65
Les accidents sans tiers en cause (à un seul véhicule sans piéton)	66
Les manœuvres des motocyclistes avant l'accident en 2005	67
Les accidents contre obstacles fixes	68
Les scénarios d'accidents entre une motocyclette et une voiture de tourisme en 2005	71
ÉVOLUTION DES COMPORTEMENTS	87
Vitesse	89
Vitesses moyennes pratiquées de jour en ligne droite selon les réseaux ..	89
Infractions à la vitesse autorisée de jour en ligne droite selon les réseaux ..	92
Port du casque	94
Éclairage diurne	95
Évolution du taux d'éclairage diurne des motocyclettes en circulation ..	95
Infractions pour circulation de jour d'une motocyclette sans feu de croisement allumé	96
Influence de l'alcool en 2005	96
Accidents corporels	96
Accidents mortels	96
COMPARAISONS INTERNATIONALES EN 2004	99





Avant-propos

En complément de son bilan annuel *La sécurité routière en France : bilan de l'année...*, l'Observatoire national interministériel de sécurité routière publie régulièrement des études sectorielles sur des thèmes spécifiques. C'est ainsi qu'en 2007, portant sur les chiffres de 2005, seront publiées deux études, l'une portant sur les poids lourds (sortie en février 2007) et l'autre sur les motocyclettes.

Par rapport à la dernière actualisation sortie en 2005 et portant sur les données de 2003, quelques chapitres ont disparu de la brochure par manque d'informations dans le bulletin d'analyse d'accident corporel (BAAC). Il s'agit des paragraphes suivants :

- âge des conducteurs tués selon la catégorie de motocyclette ;
- ancienneté du permis selon la catégorie et la validité du permis des conducteurs de MTL tués ;
- ancienneté du permis A des conducteurs de MTT1 et MTT2 tués ;
- validité du permis des conducteurs de MTT1/MTT2 tués ;
- évolution de la mortalité des motocyclistes selon la catégorie de motocyclette.

Elle se décline en cinq parties.

La première partie fait le point sur la réglementation en vigueur avec un point particulier sur les règles spécifiques aux motocyclettes.

La seconde partie présente l'exposition au risque des motocyclettes par le biais des immatriculations, du parc, des kilomètres parcourus et des permis de conduire délivrés.

La troisième partie développe l'accidentologie des motocyclettes et permet de mesurer le poids que représentent ces véhicules sur la route aussi bien dans le temps que dans l'espace. Elle propose par ailleurs des scénarios d'accidents entre une motocyclette et une voiture de tourisme et les schémas qui les illustrent.



La quatrième partie analyse le comportement des motocyclistes en matière de vitesse, de port du casque, d'éclairage diurne, d'alcool, et d'infractions.

Enfin, la cinquième partie essaie d'apporter des éléments de comparaisons internationales.

Nous aurions souhaité compléter cette brochure par un historique des infractions pour non-port du casque mais nous ne disposons hélas que de données agrégées pour les deux-roues motorisés sans possibilité d'isoler les motocyclettes.



Avertissement

Le 1^{er} janvier 2005, afin de comparer ses résultats à ceux de ses voisins européens, la France a adopté la définition internationale du « tué à trente jours » et du blessé hospitalisé.

La personne tuée sur le coup ou dans les trente jours après l'accident a remplacé la personne tuée sur le coup ou dans les six jours après l'accident et le blessé hospitalisé plus de 24 heures a remplacé le blessé grave hospitalisé plus de six jours.

Pour permettre le passage du tué à six jours au tué à trente jours, la France utilisait depuis 1993 et jusqu'en 2004, un coefficient multiplicateur de 1,057. Les observations opérées tout au long de l'année 2005 ont permis de calculer un nouveau coefficient de passage qui s'établit désormais à 1,069.

Dans tous les tableaux comportant des séries longues, la ligne « **2004 corrigée** » est obtenue en majorant le nombre de tués de l'année 2004 de 6,9 %. Cette majoration est ensuite retranchée du nombre de blessés afin que le nombre total de victimes reste identique, quelle que soit la définition.

Dans les tableaux comportant les années 1995 et 2005, les données de l'année 1995 ont été traitées de la même manière en utilisant cette fois le coefficient de 1,057.

Par ailleurs, il convient de noter que le changement de définition du blessé hospitalisé n'a été appliqué que progressivement au début de l'année 2005, un certain nombre d'unités continuant à enregistrer les blessés graves (hospitalisés plus de six jours) au cours des six premiers mois.

Dans tous les tableaux de ce document, le nombre de victimes correspond à la somme du nombre de tués et du nombre total de blessés.

Nota : dans tous les tableaux comportant des séries longues, les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées et les nombres en italique aux valeurs les plus faibles.



Introduction



→ **Un enjeu majeur pour la sécurité routière en France...**

On a eu à déplorer, en 2005, parmi les motocyclistes, 881 tués et 18 225 blessés sur les routes françaises métropolitaines. Ce bilan s'est détérioré par rapport à celui de 2004 puisque l'on enregistre + 1,3 % de tués et + 16,3 % de blessés alors que les résultats globaux se sont améliorés (respectivement - 4,9 % et - 0,3 %).

La part que représentent les motocyclistes tués dans l'ensemble des usagers de la route tués ne cesse de croître depuis 1996. Elle est passée de 9,2 % à 16,9 % et dans trois régions (Île-de-France, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Corse), elle est proche de 24 %.

→ **... qui ne s'explique pas par une augmentation du trafic**

Si le parc en circulation progresse depuis dix ans à un rythme très soutenu de 5 % par an pour approcher en 2005 le nombre de 1 200 000 motocyclettes, contre 740 000 en 1996, pour autant, les motocyclettes sont très minoritaires dans la circulation générale puisque les estimations les plus fortes s'élèvent à environ 1 % du trafic¹.

La moto est, de loin, le moyen de transport le plus dangereux et le motocycliste l'utilisateur le plus vulnérable.

Ce risque est d'abord lié aux caractéristiques de ce mode de transport : son faible poids et la faiblesse de ses protections d'une part, ses fortes capacités d'accélération et ses faibles capacités de freinage d'autre part font que les usagers de ce véhicule sont très vulnérables : 95 % des victimes tuées dans ces accidents sont les usagers de la moto même si on doit déplorer parmi les 5 % restant un nombre trop important de piétons tués.

■ ■ ■ 1. L'évaluation des Comptes des transports de la Nation repose sur une hypothèse haute de maintien du kilométrage annuel par engin, ce que ne corrobore pas un certain nombre de données (enquête Centrale des particuliers, comptage ISL/ONISR).



Mais il y a aussi un problème spécifique français : les comparaisons internationales montrent que le risque d'être tué par kilomètre parcouru en motocyclette est 2,7 fois plus élevé en France qu'en l'Allemagne alors que le même risque pour les voitures de tourisme est quasiment équivalent dans les deux pays.

Avant de tenter d'expliquer les causes de cette dramatique situation, rappelons brièvement les connaissances que nous avons de ces accidents.

→ Des caractéristiques très spécifiques

- *Les accidents de motos sont **géographiquement très concentrés** dans un petit nombre de régions à dominante urbaine ;*

- *mais 60 % des tués le sont **hors agglomération** ;*

- *la pratique de la moto est assez nettement concentrée sur les **mois d'été** : il y a en juin et juillet de deux à trois fois plus de tués qu'en janvier et février ;*

- *le risque moto est de **moins en moins un problème de jeunes** : on commence la moto de plus en plus tard et on continue de plus en plus tard : au total, l'âge moyen du motocycliste tué sur la route est passé en dix ans de 29,4 ans à 33,3 ans ;*

- *le risque moto est d'abord un problème de **moyenne et grosse cylindrées**. Les moins de 125 cm³ représentent moins de 12 % des tués.*

→ Le problème réel de la non prise en compte par les automobilistes...

Les motocyclistes ne sont pas les seuls à devoir faire des efforts : les conducteurs de voiture de tourisme doivent faire d'autant plus attention aux deux-roues à moteur qu'ils sont rares et difficiles à percevoir à cause de leur taille et de leur rapidité d'approche.

Ceci est particulièrement clair dans les scénarios les plus fréquents : le tourne à gauche de la voiture de tourisme





(14,9 % des accidents mortels), le conflit de priorité (14,1 %) ² et la manœuvre dangereuse de la voiture de tourisme (demi-tour, contresens... : 3,2 %).

→ ... ne doit pas occulter le comportement à risque des motocyclistes en France

Mais les causes du surrisque des motocyclistes en France sont d'abord le comportement des motocyclistes. S'il n'existe pas de données sur tous les aspects du comportement, nous disposons d'un certain nombre d'éléments très significatifs :

- 33 % des accidents mortels de motocyclistes sont des accidents sans tiers en cause qui ont provoqué un tiers des tués. Rien que ces accidents, sans voiture de tourisme ou poids lourd, font que la moto est un moyen de transport quatre fois plus dangereux que les véhicules légers ;
- les motocyclistes sont parmi les usagers qui respectent le moins les limitations de vitesse : 61 % sont au-dessus de la limitation de vitesse et 42 % à 10 km/h au-dessus : le respect des limitations de vitesse par les motocyclistes diminuerait de près de 35 % le nombre de victimes tuées ;
- les conducteurs de motocyclistes impliqués dans les accidents mortels ont un taux d'alcoolémie positif légèrement supérieur (19,3 %) à celui des conducteurs de voitures de tourisme (18,9 %) et à celui de l'ensemble des conducteurs (17,0 %) ;
- en circulation, 5 % n'allument pas leurs feux de croisement le jour et 3 % ne portent pas le casque ³ ; souvent le casque n'est pas en bon état ou à la bonne taille ; on sait aussi que le motocycliste français porte beaucoup moins fréquemment que les motocyclistes étrangers les équipements non obligatoires mais nécessaires que sont les bottes et le blouson ;
- par contre, les remontées de file ne semblent pas générer un nombre important d'accidents.

Ces comportements dangereux sont visibles notamment dans les scénarios du dépassement ou du déport à gauche (14,2 %

■■■ 2. Ces deux premiers scénarios ne sont pas exclusifs l'un de l'autre : il peut y avoir des conflits de priorité dans des tourne à gauche.

3. En ville, 4,3 % des victimes tuées ne portaient pas le casque en 2005.



des accidents mortels) ou du heurt par la moto de l'arrière d'un véhicule (10 % des accidents mortels).

*Mais il faut également insister sur la **nécessité de faire des efforts des deux côtés.***

Le scénario du conflit de priorité est à cet égard très symbolique d'une situation bien répandue : on voit d'un côté une mauvaise perception de la moto par le conducteur de la voiture de tourisme, en grande partie due à la vitesse excessive, et de l'autre un attachement du motard à son statut prioritaire et sa conviction d'être vu puisqu'il a les feux allumés.

*Les erreurs de perception des automobilistes expliquent la plus grande responsabilité des automobilistes dans les accidents **corporels** impliquant voiture de tourisme contre moto (31 % contre 48 %).*

*Les comportements des motocyclistes expliquent que leur responsabilité augmente dans les accidents **mortels** en arrivant au même niveau que celui des voitures de tourisme contre moto (45 % contre 47 %).*

Toutes ces analyses permettent de dessiner quelques pistes de progrès pour l'avenir afin que cesse l'hécatombe des motocyclistes : d'abord un changement des comportements des motocyclistes, notamment en matière de vitesse, de priorité et d'équipements de sécurité ; d'autre part, une meilleure prise en compte par l'automobiliste de l'« hypothèse motocycliste », c'est-à-dire qu'à tout moment et en tout lieu, il doit être prêt à rencontrer un motocycliste, notamment dans les situations particulièrement dangereuses que sont les tourne à gauche, changements de files, dépassements, sans évoquer bien sûr les manœuvres de toute façon interdites que sont les demi-tours ou les contresens.





Synthèse générale



→ Une augmentation du parc en dépit d'une légère baisse des immatriculations neuves

Au cours des quinze dernières années, les immatriculations neuves ont atteint leur maximum en 2004 et montrent un léger ralentissement en 2005.

Suite à la nouvelle classification des motos, les évolutions ne sont pas uniformes. Par rapport à 1996, date de la réforme, les nouvelles mises en service des motocyclettes moyennes (MTT1) ont été multipliées par 2,8. En revanche, les immatriculations de motos de 6 CV retrouvent en 2005 (18 500 unités) leur niveau de 1997 après avoir connu un maximum en 1999 (29 300).

Le parc ne cesse d'augmenter depuis 1996 et atteint près de 1,2 million de motocyclettes en circulation fin 2005.

Sa composition s'est modifiée au profit des véhicules de forte cylindrée. Actuellement, 40 % du parc en circulation est constitué par des motos légères de moins de 125 cm³, elles en représentaient 47 % en 1990.

→ Une circulation en augmentation

Le parcours annuel des motocyclistes est estimé à 5,84 milliards de véhicules x km en 2005 (en progression de 6,8 % par rapport à 2004 et de 28,4 % par rapport à 2001). Il représente 1,05 % du parcours total des véhicules à moteur en 2005, il en représentait 0,98 % en 2004 et 0,83 % en 2001 mais cette évaluation repose sur une hypothèse haute de maintien du kilométrage annuel par engin, ce que ne corroborent pas les comptages réalisés par l'Institut de sondages Lavalie pour l'Observatoire national interministériel de sécurité routière.

→ Un nombre de permis de conduire délivrés en diminution depuis 2002

Si l'on excepte l'année 1993, qui a connu une forte baisse du nombre de permis moto délivrés, on assiste de 1990 à 1996 à une augmentation au rythme moyen de 6 % par an pour atteindre le record de 132 600. Depuis la sévère baisse enregistrée en 1997 (- 32 %), suite aux changements de la réglementation en 1996,



une reprise avait été amorcée mais elle s'est arrêtée en 2002 et, depuis, la baisse est de 2,5 % en moyenne par an.

Les permis AL sont en nette diminution depuis 1990 et ne représentent plus que 5 % des permis délivrés contre 18 % quinze ans plus tôt. Les permis A ont connu leur niveau maximum en 1996, phénomène sans doute lié à l'anticipation par les candidats de la réforme de juillet concernant l'accès progressif aux motocyclettes les plus puissantes (MTT2). Ils sont en déclin depuis 2002.

→ Une augmentation des nombres d'accidents corporels et de victimes mais une diminution de la gravité



18

Le bilan de 2005 s'établit à 18 293 accidents corporels, 881 tués et 18 225 blessés soit des augmentations par rapport à 2004 respectivement de 14,7 %, 1,3 % et 15,9 %. En revanche, la gravité des accidents avec 4,61 tués pour 100 victimes est en baisse par rapport à 2004 (5,26), c'est même la plus faible des cinq dernières années.

On assiste en 2005 par rapport à 2004 à une baisse du taux pour 1 000 motocyclettes en circulation pour les tués (0,76 contre 0,78) mais à une hausse pour les accidents corporels (15,9 contre 14,4) et pour l'ensemble des victimes (16,6 contre 14,9).

→ Une part croissante des victimes en motocyclettes dans l'ensemble des victimes

La part que représentent les victimes, tués ou blessés, motocyclistes dans l'ensemble des victimes ne cesse de croître depuis 1996. En dix ans, la part des tués est passée de 9,2 % à 16,6 %.

→ La localisation

Six motocyclistes sur dix sont tués en rase campagne

En 2005, six motocyclistes tués sur dix et un blessé sur quatre le sont en rase campagne où la gravité (tués pour 100 victimes) est 4,4 fois plus élevée qu'en milieu urbain. En 1995, les proportions



étaient d'un tué sur deux et d'un blessé sur quatre avec une gravité 3,3 fois plus élevée en rase campagne qu'en milieu urbain.

En dix ans, le nombre de tués a augmenté de 25 % en rase campagne mais il a diminué de 12 % en milieu urbain.

La répartition des indicateurs d'insécurité selon la localisation est différente de celle des autres usagers. Ainsi, en 2005, un quart des accidents corporels de motocyclettes se sont produits en rase campagne (un tiers pour l'ensemble des accidents) et 61 % des motocyclistes tués l'ont été hors agglomération (69 % pour l'ensemble des usagers).

4,2 fois plus de tués hors intersection qu'en intersection

En 2005, les motocyclistes se tuent 4,2 fois plus souvent en section courante qu'en intersection où la gravité est plus forte en rase campagne (+ 0,9 point) mais plus faible en milieu urbain (- 0,89 point).

En dix ans, le nombre de tués a augmenté de 18 % hors intersection mais il a diminué de 23 % en intersection.

2/3 des motocyclistes tués le sont sur les routes départementales

En 2005, en rase campagne, c'est sur les routes départementales que l'on trouve le plus grand nombre de victimes en motocyclettes avec près des deux tiers des motocyclistes tués (64 %) et près de la moitié des blessés (47 %). C'est le réseau sur lequel la gravité des accidents est la plus élevée (3,5 fois plus forte que sur les autoroutes).

Les petites agglomérations sont les plus dangereuses

En 2005 comme en 1995, les agglomérations de moins de 5 000 habitants enregistrent la plus forte mortalité et, plus la taille de l'agglomération est faible, plus la gravité est élevée. Elle varie ainsi en 2005 dans un rapport de 1 à 5,7.

Les régions Île-de-France, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes sont particulièrement exposées

Les trois régions Île-de-France, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes regroupent à elles seules 36 % des motocyclistes tués. Dans les deux premières régions, le nombre de motards



tués est supérieur à 100. À l'inverse, dans le Limousin et en Corse le nombre de tués se limite à une dizaine.

En dix ans, le nombre de tués en motocyclettes s'est accru de 7,3 % mais il a augmenté au-delà de cette moyenne en Île-de-France, Haute-Normandie, Pays de la Loire, Lorraine, Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon et Provence-Alpes-Côte d'Azur.

→ **Les mois de mai à août concentrent près de la moitié des tués en motocyclettes**

Les mois de mai à août représentent à eux seuls 49 % des tués et 40 % des blessés en 2005, et c'est en juin et en juillet que le nombre de tués a été le plus élevé.

La gravité (tués pour 100 victimes) est maximale en juillet (6,61) et minimale en décembre (3,25).

→ **Des accidents plus graves la nuit que le jour**

Un tiers des motocyclistes tués et un quart des blessés le sont de nuit où la gravité est 1,5 fois plus élevée que le jour.

En dix ans, le nombre de motocyclistes tués le jour a augmenté de 23 % tandis que le nombre de motocyclistes tués la nuit diminuait de 14 %.

→ **Peu de femmes et peu de passagers tués**

En 2005, 8 % des motocyclistes tués et 11 % des motocyclistes blessés le sont en tant que passagers. Ces proportions étaient respectivement de 13 % et 15 % en 1995.

La gravité est près de deux fois supérieure pour les conducteurs (4,94 tués pour 100 victimes) que pour les passagers (2,50 tués pour 100 victimes).

En dix ans, le nombre des conducteurs de motocyclettes tués a augmenté de 13 % alors que le nombre de passagers de motocyclettes blessés diminuait de 35 %.

En 2005, les victimes de sexe féminin sont très peu nombreuses (7,3 % des tués et 13,7 % des blessés). Cependant, en tant que passagères, les femmes sont 1,8 fois plus nombreuses que les hommes à être victimes.





→ La classe des 20-24 ans est très touchée

En 2005, un motocycliste tué sur cinq est âgé de 20 à 24 ans comme avant la réforme de juillet 1996. En dix ans, le nombre de tués a très nettement diminué pour la classe des 20-24 ans (- 18 %) et plus encore pour celle des 25-29 ans (- 43 %) mais il a été multiplié par deux pour la classe des 35-49 ans.

Les conducteurs de motocyclettes impliqués dans les accidents sont plus âgés qu'auparavant. En 1995, l'âge moyen d'un conducteur de motocyclette impliqué dans un accident était de 29,4 ans. En 2005, cet âge est passé à 33,3 ans.

La gravité des accidents, en moyenne de 4,61 tués pour 100 victimes en 2005, est plus élevée pour la classe des 20-24 ans (5,63) puis pour celle des 30-34 ans (5,19). La gravité la plus faible concerne les plus jeunes, qui sont en majorité des passagers, et les plus anciens.

→ Une motocyclette accidentée sur cinq a moins d'un an

Ce sont les motocyclettes les plus récentes qui sont le plus souvent impliquées dans les accidents corporels. Deux motocyclettes sur trois ont été accidentées alors qu'elles avaient moins de cinq ans; cette proportion est d'un véhicule sur trois pour les voitures de tourisme.

La particularité la plus importante des motocyclettes est leur très forte implication dans les accidents corporels au cours de leur première année de circulation.

→ Les heurts contre des voitures de tourisme sont les plus fréquents

En 2005, les accidents corporels impliquant une motocyclette et une automobile sont les plus nombreux. Ce type d'accident est beaucoup plus fréquent en milieu urbain (deux accidents sur trois) qu'en rase campagne (un accident sur deux). Par ailleurs, en rase campagne, les accidents à une moto seule (sans piéton) sont 2,4 fois plus fréquents qu'en milieu urbain (31,0 % contre 13,1 %) et les accidents à trois véhicules ou plus y sont 2,1 fois plus fréquents (8,7 % contre 4,1 %).



Quelle que soit la localisation, les accidents les plus graves sont ceux contre un poids lourd.

Les motocyclistes ne sont pas les seules victimes des accidents où ils sont impliqués. Ainsi, 50 autres usagers dont 28 piétons (5,1 % du nombre total de piétons tués), 14 automobilistes, 2 cyclistes et 5 cyclomotoristes ont trouvé la mort dans des accidents contre une moto en 2005.

→ **Les accidents sans tiers en cause à l'origine d'un tiers des tués motocyclistes**

En 2005, les accidents à un seul véhicule sans piéton représentent 18 % de l'ensemble des accidents corporels de motocyclettes, 33 % des accidents mortels, et sont à l'origine du tiers des décès de motards (295).

→ **Le plus souvent, avant l'accident, le motocycliste circulait sans changer de direction**

Le plus souvent, avant l'accident, le motocycliste circulait sans changer de direction puis, dans l'ordre, dépassait à gauche ou effectuait une manœuvre d'évitement.

C'est lorsque le motocycliste se déporte à gauche que l'accident est le plus grave (16,9 tués pour 100 cas observés). Le déport à droite présente également une grande dangerosité avec une gravité de 9,17. Même s'il est relativement rare (29 cas), le franchissement d'un terre-plein central entraîne un décès dans près de 14 % des cas.

→ **34 % des motocyclistes tués le sont dans une collision avec un obstacle fixe**

En 2005, le bilan des accidents contre des obstacles fixes est lourd avec 33,9 % des motocyclistes tués et 10,9 % des blessés.

La gravité, exprimée en nombre de tués pour 100 victimes, est très élevée dans les chocs contre les arbres (27,7), les poteaux (25,7), les glissières métalliques (25,9) et contre les murs et les piles de ponts (20,8). C'est contre les véhicules en stationnement (5,78) et contre le mobilier urbain (5,00) qu'elle est la moins forte.





→ Scénarios d'accidents entre une motocyclette et une voiture de tourisme

Dans les accidents corporels entre une motocyclette et une voiture de tourisme, les scénarios les plus fréquents sont le tourne à gauche de la voiture (33,1 % des accidents), le conflit de priorité (32,8 % des accidents), la moto qui heurte la voiture à l'arrière (9,5 % des accidents), la manœuvre dangereuse de la voiture (6,5 % des accidents).

→ Une vitesse globalement en baisse en rase campagne comme en milieu urbain

En rase campagne, les vitesses moyennes pratiquées en 2005 par les motocyclistes ont diminué sur la plupart des réseaux, sauf sur celui des routes départementales où la hausse est de 3 km/h.

Les vitesses moyennes sont supérieures en 2005 aux seuils de limitation de vitesse sur les autoroutes de dégagement (7 km/h) et sur les routes départementales à grande circulation (9 km/h) et quasi égales sur les routes nationales à 2 ou 3 voies.

Les vitesses moyennes pratiquées par les motocyclistes sont toujours supérieures à celles pratiquées par les automobilistes sur tous les réseaux. L'écart varie entre 6 km/h sur les autoroutes de liaison et 10 km/h sur les routes nationales à deux ou trois voies.

En agglomération, les vitesses moyennes des motocyclistes en 2005 sont en baisse sur les voies d'entrée des villes moyennes mais en augmentation au cœur de ces mêmes villes. Les motocyclistes roulent en moyenne 10 km/h au-dessus de la vitesse limite autorisée en agglomération.

→ Un taux de port du casque de 90 à 99 % selon les réseaux

En dehors des autoroutes de liaison où le taux de port du casque atteint 99 %, on constate que sur les autres réseaux un nombre non négligeable de motocyclistes n'est pas casqué comme sur les routes nationales à 2 x 2 voies où le taux de port n'atteint que 90 % ou sur les routes départementales à grande circulation où il n'est que de 92 %.



En milieu urbain, le port du casque est très respecté (99 % à Paris et sa région), mais il l'est légèrement moins dans les villes de province (97 %) et sur les routes nationales dans les traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants (96 %).

→ **L'obligation de l'éclairage diurne bien respectée**

En rase campagne, plus de 96 % des motocyclistes roulent de jour avec leur code allumé en 2005. Par rapport à 2004, le taux d'éclairage diurne a augmenté d'un point sur les autoroutes de dégagement et de deux points sur les routes départementales ; il reste stable à 99 % sur les autoroutes de liaison mais perd deux points sur les routes nationales.

En milieu urbain, plus de 94 % des motocyclistes roulent de jour avec leur code allumé en 2005. Par rapport à 2004, le taux d'éclairage diurne a légèrement augmenté sur les routes nationales dans les traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants et dans les villes de province et il est resté stable à Paris et sa région.



24

→ **Les conducteurs de motocyclettes moins alcoolisés que les conducteurs de voitures de tourisme dans les accidents corporels mais légèrement plus dans les accidents mortels**

Les conducteurs de motocyclettes impliqués dans un accident corporel sont moins souvent alcoolisés que les conducteurs de véhicules légers ou que l'ensemble des conducteurs.

En revanche, pour les accidents mortels, les conducteurs de motocyclettes sont légèrement plus souvent alcoolisés que les autres conducteurs, ce qui semble suggérer que l'alcool est beaucoup plus un facteur d'accident mortel pour eux que pour les autres conducteurs.

→ **Un taux de tués 2,7 fois plus élevé en France qu'en Allemagne**

Les tués en motocyclettes représentent près de 16 % de l'ensemble des tués en France en 2005.



L'Allemagne, le Royaume-Uni, l'Italie et des plus petits pays comme l'Irlande du Nord, le Luxembourg et la Suisse, soit une bonne partie de l'Europe de l'Ouest, connaissent également une forte accidentalité des motocyclettes avec un taux de plus de 14 %.

Avec plus de 182 tués motocyclistes par milliard de kilomètres parcourus, la France enregistre un taux 2,7 fois plus élevé qu'en Allemagne.



Contexte réglementaire



DÉFINITION DE LA MOTOCYCLETTE

Une motocyclette est un véhicule à deux-roues à moteur ne répondant pas à la définition du cyclomoteur (voir ci-dessous) et dont la puissance n'excède pas 73,6 kilowatts (100 chevaux).

Un cyclomoteur est un véhicule dont la puissance ne dépasse pas 50 cm³ (moteur à combustion interne) ou 4 kilowatts (autres types de moteur), et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h.

Une motocyclette légère est une motocyclette dont la cylindrée n'excède pas 125 cm³ et dont la puissance n'excède pas 11 kilowatts.

LE CONDUCTEUR, LES PERMIS ET LES DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE MOTOCYCLETTES

La conduite d'une motocyclette est subordonnée à l'obtention d'un permis de conduire de catégorie A (ensemble des motocyclettes) ou A1 (motocyclettes légères).

La catégorie A comporte un accès progressif et un accès direct :

– la catégorie A avec accès progressif concerne les motocyclettes (MTT1) dont la puissance maximum est de 25 kilowatts (34 chevaux) et dont le rapport puissance/poids est inférieur ou égal à 0,16 kilowatt par kilogramme. La condition d'obtention est d'avoir 18 ans. Après une expérience de la conduite de deux années, il est possible de conduire toutes les motocyclettes (accès direct);

– la catégorie A avec accès direct concerne les motocyclettes (MTT2) dont la puissance maximum est de 73,6 kilowatts (100 chevaux). La condition d'obtention est d'avoir 21 ans.

La catégorie A1 concerne les motocyclettes légères (MTL) dont la cylindrée est de 125 cm³ au plus et la puissance maximum de 11 kilowatts (15 chevaux). La condition d'obtention est d'avoir 16 ans.

Les titulaires du permis B ont accès après deux ans d'ancienneté du permis (soit au moins l'âge de 20 ans) à la conduite des motocyclettes légères (MTL).



Désormais, les conducteurs titulaires du permis de conduire de la catégorie B depuis plus de deux ans qui souhaitent conduire une motocyclette légère devront suivre une formation pratique obligatoire d'une durée de trois heures. Cette mesure s'applique aux conducteurs qui obtiendront la catégorie B du permis de conduire à compter du 1^{er} janvier 2007.

LE VÉHICULE

→ Poids et dimensions

Il n'y a pas de poids maximum pour les motocyclettes mais la largeur ne doit pas dépasser 2 mètres, la longueur ne doit pas dépasser 4 mètres et la hauteur ne doit pas dépasser 2,50 mètres.

→ Éclairage et signalisation

Les motocyclettes doivent être pourvues, comme tout véhicule à moteur, d'une signalisation classique comportant un ou deux feux de position, de croisement, de route, feux stop, de direction. L'éclairage de la plaque d'immatriculation doit être également assuré.

En revanche, le feu de brouillard arrière et le signal de détresse ne sont pas obligatoires et les motocyclettes ne peuvent pas être équipées de feux de marche arrière.

→ Caractéristiques propres aux motocyclettes

Les motocyclettes équipées d'un pare-brise n'ont pas l'obligation d'un essuie-glace mais peuvent en être pourvues.

De la même manière, les motocyclettes n'ont pas l'obligation d'être équipées d'une marche arrière mais peuvent en être munies.





LES RÈGLES DE CIRCULATION DES MOTOCYCLETTES

Les motocyclettes doivent respecter les mêmes règles générales de circulation que les autres véhicules, notamment l'article R412-24 du Code de la route qui stipule que sur les routes à sens unique et à plus de deux voies, lorsque la circulation, en raison de sa densité, s'établit en file ininterrompue sur toutes les voies, les conducteurs doivent rester dans leur file.

→ Règles spécifiques

De jour, les motocyclettes, à l'exception des motocyclettes légères, doivent circuler avec le ou les feux de croisement allumés depuis le 26 août 1975.

À compter de mars 2007, une mesure prévoit d'étendre cette obligation aux motocyclettes légères ainsi qu'aux cyclomoteurs immatriculés.

Le port d'un casque homologué est obligatoire pour tout conducteur ou passager d'une motocyclette en circulation depuis le 1^{er} janvier 1985.

Le transport d'un passager sur une motocyclette n'est autorisé que sur un siège fixé au véhicule, différent de celui du conducteur; la selle double ou la banquette étant assimilée à deux sièges.

Il faut noter que, comme sur tous les véhicules à deux-roues, pour les enfants âgés de moins de cinq ans, l'utilisation d'un siège conçu à cet effet et muni d'un système de retenue est obligatoire.

HISTORIQUE DES PERMIS

Deux réformes sont intervenues avant celle du 1^{er} juillet 1996.

Entre le 1^{er} mars 1980 et le 31 décembre 1984, les motocyclettes étaient réparties en trois catégories auxquelles correspondaient trois permis :

- les 80 cm³ (moto1) conduites à partir de 16 ans (permis A1);
- les 81–400 cm³ (moto2) conduites à partir de 18 ans (permis A2);



– les plus de 400 cm³ (moto3) conduites à partir de 18 ans (permis A3).

À partir du 1^{er} janvier 1985, il n’existait plus que deux catégories de permis qui comportaient des épreuves en et hors circulation :

– le permis A1 qui permettait la conduite des motocyclettes légères dont la cylindrée était inférieure à 125 cm³ et la puissance limitée à 13 chevaux. L’âge requis était 16 ans mais, jusqu’à 17 ans, la conduite était restreinte aux seuls véhicules dont la cylindrée était égale à 80 cm³ ;

– le permis A qui permettait la conduite, à partir de 18 ans, de toutes les motocyclettes (la cylindrée étant toutefois limitée à 100 chevaux par construction).

Avant le 1^{er} juillet 1996, l’accès aux 125 cm³ était autorisé aux seuls titulaires du permis B obtenu avant le 1^{er} mars 1980. Ceux dont le permis était postérieur au 1^{er} mars 1980 ne pouvaient conduire que les motocyclettes limitées à 80 cm³.





E

xposition
au risque

IMMATRICULATIONS ANNUELLES NEUVES PAR CATÉGORIE, CYLINDRÉE OU PUISSANCE FISCALE

	Immatriculations de motocycles neufs par catégorie, puissance fiscale et cylindrée							Total	
	MTL 1/2	MTL 3	Motocyclettes						
	80 cm ³	100 - 125 cm ³	126 - 250 cm ³	251 - 500 cm ³	501 - 625 cm ³	626 - 750 cm ³			> 750 cm ³
	1 CV	1 CV	2-3 CV	4-5 CV	6 CV	7 CV			> 7 CV
1990	13 903	32 784	7 858	6 994	14 705	24 272	22 613	123 129	
1991	11 305	28 971	6 862	7 602	15 087	21 984	24 154	115 965	
1992	10 411	27 988	6 162	8 037	16 888	21 789	25 010	116 285	
1993	8 206	20 589	4 797	6 902	15 417	21 542	22 520	99 973	
1994	7 942	<i>17 222</i>	5 119	7 476	<i>12 903</i>	14 304	<i>19 904</i>	84 870	
1995	6 887	18 044	<i>3 478</i>	<i>6 382</i>	16 292	<i>13 407</i>	20 303	<i>84 793</i>	
1996	<i>3 660</i>	40 357	5 110	7 529	18 854	14 527	25 995	116 032	

	Immatriculations de motocycles neufs par catégorie, puissance fiscale et cylindrée						Total
	MTL	MTT1	MTT2				
			< 6 CV	6 CV	7/9 CV		
1997	68 938	<i>5 398</i>	9 398	18 693	<i>29 848</i>	15 605	<i>147 890</i>
1998	78 478	6 746	9 255	26 693	35 838	<i>15 326</i>	172 336
1999	86 947	8 331	8 575	29 260	39 747	19 884	192 744
2000	76 200	8 769	<i>7 979</i>	27 303	39 211	20 090	179 552
2001	71 025	9 458	8 926	28 920	37 648	23 613	179 590
2002	<i>59 657</i>	8 772	9 370	25 074	43 220	22 661	168 754
2003	69 949	10 716	11 468	26 164	37 815	20 037	176 149
2004	79 238	13 102	9 279	23 870	39 258	19 064	196 618
2005	85 657	14 953	11 565	<i>18 528</i>	41 985	23 930	183 811

Définitions : MTL = motocyclettes légères. MTT1 = motos dont la puissance maximum est de 25 kilowatts (34 chevaux) et dont le rapport puissance/poids est inférieur ou égal à 0,16 kilowatt par kilogramme. MTT2 = motocyclettes dont la puissance maximum est de 73,6 kilowatts (100 chevaux).

Source : Service économique et statistique de la direction des affaires économiques et internationales du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.

Le nombre d'immatriculations neuves annuelles, en diminution jusqu'en 1995, a connu une nette augmentation l'année suivante avec les réformes de juillet 1996 et cette progression atteint un premier chiffre record de près de 193 000 unités en 1999. Il obéit ensuite à des phases successives de hausses et de baisses et atteint un nouveau maximum en 2004 avec près de 197 000 unités. Il diminue à nouveau en 2005.

On assiste ainsi à une diminution globale des immatriculations de motocyclettes neuves de 6,5 % en 2005 par rapport à 2004 mais,



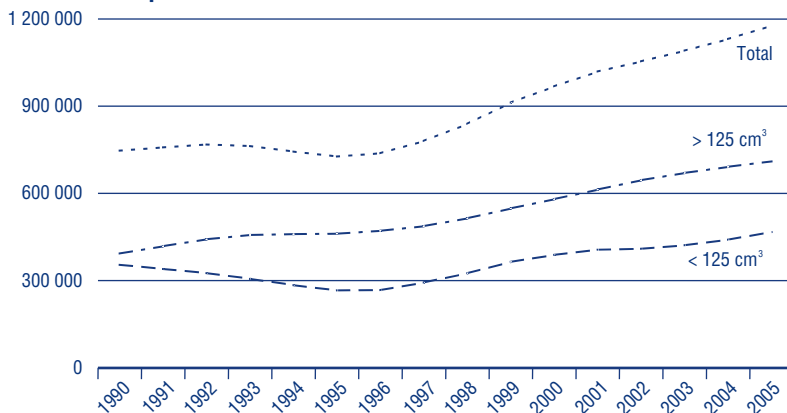
selon les puissances, les évolutions sont très variables : les augmentations sont fortes pour les plus de 9 CV (+ 25,5 %) et les moins de 6 CV (+ 24,6 %), un peu moins pour les 7 à 9 CV (+ 6,9 %). En revanche, la diminution est très nette pour les motocyclettes de 6 CV (- 22,4 %).

PARC EN CIRCULATION SELON LA CYLINDRÉE

	Parc en circulation le 31 décembre		
	Motos légères (< 125 cm ³)	Motocycles (> 125 cm ³)	Total
1990	354 000	393 000	747 000
1991	340 000	418 000	758 000
1992	326 000	442 000	768 000
1993	306 000	457 000	763 000
1994	284 000	460 000	744 000
1995	266 000	461 000	727 000
1996	267 000	471 000	738 000
1997	293 000	487 000	780 000
1998	325 000	514 000	839 000
1999	364 000	548 000	912 000
2000	388 000	580 000	968 000
2001	406 000	613 000	1 019 000
2002	409 000	645 000	1 054 000
2003	421 000	670 000	1 091 000
2004	440 000	691 000	1 131 000
2005	467 000	710 000	1 177 000

Source : Chambre syndicale nationale du motocycle.

Évolution du parc en circulation



Depuis 1990, excepté un léger fléchissement entre 1993 et 1995, le parc est en augmentation. Il a ainsi dépassé le million de véhicules depuis 2001 et a été multiplié par 1,6 en dix ans. Cette hausse n'est cependant pas uniforme selon la cylindrée.

Le parc des motocyclettes de moins de 125 cm³ diminue jusqu'en 1995 et ne cesse d'augmenter depuis. Il a été multiplié par 1,8 en dix ans. Elles représentent 40 % du parc de motocyclettes en 2005, elles en représentaient 47 % en 1990.

Le parc de plus de 125 cm³ n'a jamais cessé d'augmenter depuis 1990 et, en dix ans, il a été multiplié par 1,5.

KILOMÉTRAGE ET PARCOURS ANNUELS

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

Nous avons donc eu recours aux évaluations réalisées par le service économie, statistiques et prospective de la direction des affaires économiques et internationales du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.

	2001	2002	2003	2004	2005
Parc retenu à mi-année (en milliers)	994	1 037	1 083	1 153	1 238
Kilométrage annuel moyen	4 577	4 706	4 728	4 744	4 717
Kilométrage motocyclettes (milliards de véh. x km)	4,55	4,88	5,12	5,47	5,84
Kilométrages tous véhicules (milliards de véh. x km)	545,4	552,7	556,9	559,9	556,0
Part des motocyclettes dans l'ensemble	0,83 %	0,88 %	0,92 %	0,98 %	1,05 %

Source : SESP/DAEI. 43^e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation, juin 2006.

Les motocyclettes effectuent environ 1 % de l'ensemble des kilomètres annuels parcourus en France. Bien que modeste, cette part s'accroît légèrement d'année en année.

Il faut toutefois souligner que cette évaluation repose sur une hypothèse de maintien du kilométrage annuel par engin que l'on doit considérer comme très haute car elle n'est pas corroborée par d'autres données comme l'enquête de la Centrale des particuliers qui évalue à 20 % la baisse du kilométrage annuel de 2002 à 2006 ou comme les comptages vitesse réalisés par l'Institut de sondages Lavalie pour l'Observatoire national interministériel de



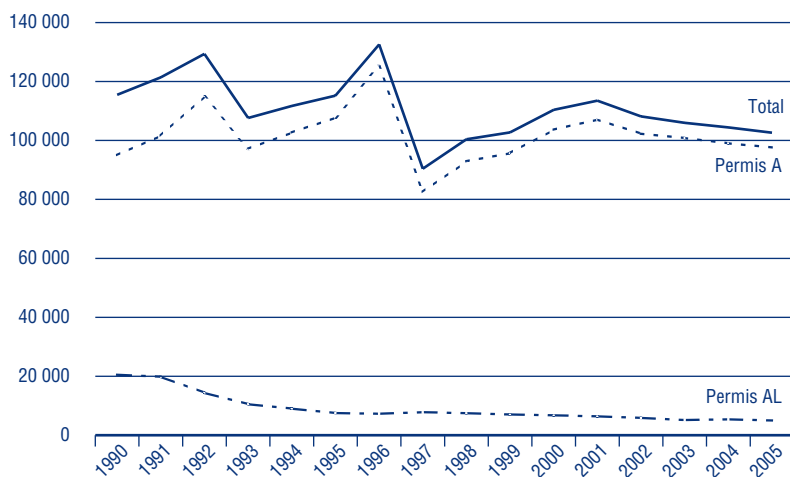
sécurité routière qui évalue, à partir d'un nombre très important d'observations (plus de 200 000 par an), la part du trafic moto à 0,6 %.

PERMIS DE CONDUIRE DÉLIVRÉS

	Permis AL ⁴	Permis A	Total	Évolution annuelle
1990	20 503	94 997	115 500	+3,6 %
1991	19 824	101 597	121 421	+5,1 %
1992	14 423	114 973	129 396	+6,6 %
1993	10 507	97 131	107 638	-16,8 %
1994	9 004	102 703	111 707	+3,8 %
1995	7 505	107 706	115 211	+3,1 %
1996	7 255	125 343	132 598	+15,1 %
1997	7 826	<i>82 566</i>	<i>90 392</i>	-31,8 %
1998	7 493	92 929	100 422	+11,1 %
1999	7 029	95 692	102 721	+2,3 %
2000	6 755	103 631	110 386	+7,5 %
2001	6 396	107 092	113 488	+2,8 %
2002	5 865	102 282	108 147	-4,7 %
2003	5 147	100 820	105 967	-2,0 %
2004	5 394	99 056	104 450	-1,4 %
2005	<i>4 980</i>	97 642	102 622	-1,8 %

Source : DSCR.

Évolution du nombre de permis de conduire délivrés



■ ■ ■ 4. Le permis A1 est devenu AL par arrêté du 8 février 1999.



Entre 1990 et 2001, le nombre total de permis de conduire délivrés n'a connu que deux diminutions mais de très forte ampleur : en 1993 (-16,8 % par rapport à 1992) et 1997 (-31,8 % par rapport à 1996). Depuis 2002, il ne cesse de diminuer d'année en année. C'est en 1996 que le nombre de permis de conduire délivrés a été le plus fort et, en 1997, qu'il a été le plus faible.

L'évolution n'est pas homogène selon les catégories. Ainsi, le nombre de permis AL délivrés diminue régulièrement et, en quinze ans, l'effectif a été divisé par 4,1 alors que le nombre de permis A suit la tendance générale.

En 2005, les permis A représentent 95,1 % du total contre 82,2 % en 1990.



P rincipaux résultats de l'insécurité routière



RÉSULTATS GLOBAUX

→ Indicateurs d'insécurité routière

	Accidents corporels impliquant au moins une moto	Motocyclistes				Gravité (tués/100 victimes)
		Tués à 6 jours ⁵	Blessés graves ⁵	Blessés légers	Total victimes ⁵	
1990	20 634	946	5 705	15 367	22 018	4,30
1991	20 079	980	5 586	14 829	21 395	4,58
1992	19 135	945	5 343	14 049	20 337	4,65
1993	17 522	861	5 031	12 722	18 614	4,63
1994	16 909	816	4 750	12 294	17 860	4,57
1995	16 993	780	4 524	12 724	18 028	4,33
1996	16 212	741	4 299	12 057	17 097	4,33
1997	17 960	831	4 782	13 284	18 897	4,40
1998	18 079	901	4 356	13 597	18 854	4,78
1999	19 221	901	4 298	14 808	20 007	4,50
2000	19 438	886	4 000	15 311	20 197	4,39
2001	19 515	1 011	4 030	15 145	20 186	5,01
2002	17 967	973	3 770	13 775	18 518	5,25
2003	16 144	813	3 161	12 655	16 629	4,89
2004	15 950	814	3 016	12 708	16 538	4,92

	Accidents corporels impliquant au moins une moto	Motocyclistes				Gravité (tués/100 victimes)
		Tués à 30 jours ⁵	Blessés hospitalisés ⁵	Blessés légers	Total victimes ⁵	
<i>2004 corrigée</i>	15 950	870			16 538	5,26
2005	18 293	881	7 386	10 839	19 106	4,61

Source : ONISR, fichier des accidents.

On assiste en 2005 à une nette augmentation du nombre d'accidents corporels impliquant au moins une motocyclette (+ 14,7 % par rapport à 2004) ainsi que du nombre total de blessés (+ 15,9 %). En revanche, l'augmentation du nombre de motocyclistes tués est beaucoup plus faible (+ 1,3 %).

C'est en 2001 que le nombre de tués a été le plus élevé avec un effectif de 1 011 qui se rapprochait du chiffre record de 1 256, enregistré en 1980, et en 1996 qu'il a été le plus faible (741).

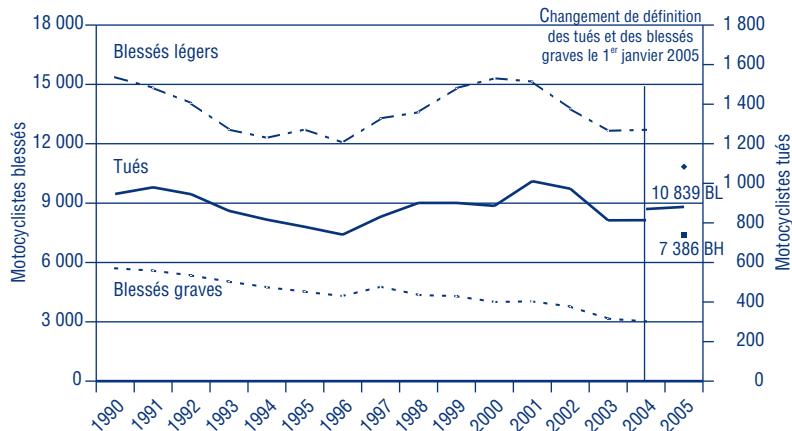
En ce qui concerne la gravité des accidents, exprimée en tués pour 100 victimes, l'année 2002 a connu, selon les anciennes définitions, la valeur la plus forte (5,25) et 1990 la plus faible (4,30).

■ ■ ■ 5. Voir avertissement en début de document.



La valeur de 2005 (4,61) est la moins élevée des cinq dernières années.

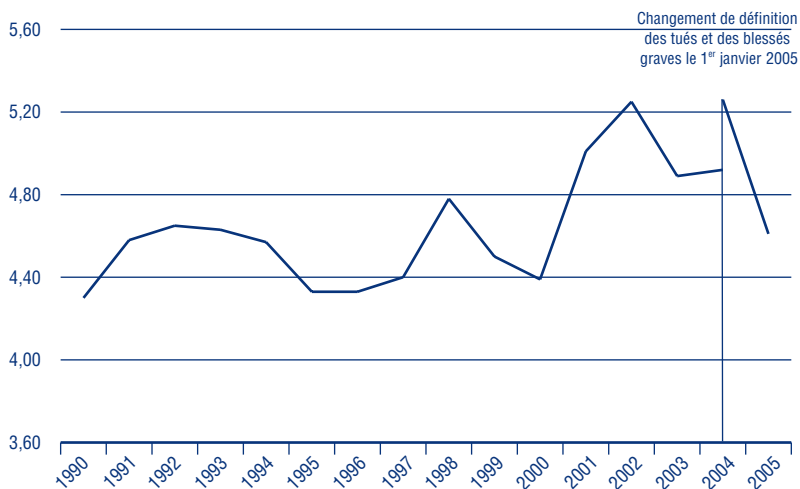
Évolution du nombre de motocyclistes victimes



BL : blessés légers
BH : blessés hospitalisés



Évolution de la gravité des accidents (motocyclistes tués pour 100 victimes)





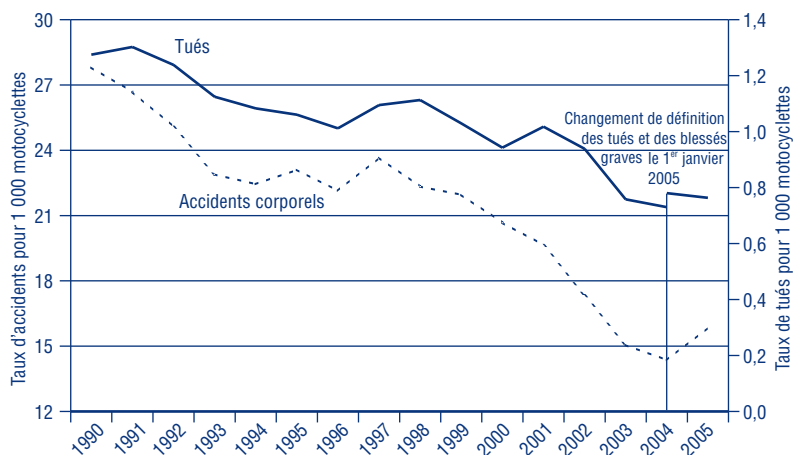
→ Taux d'accidents, de tués et de victimes par rapport au parc en circulation

	Taux pour 1 000 motocyclettes en circulation		
	Accidents corporels	Tués à 6 jours ⁵	Victimes ⁵
1990	27,8	1,27	29,7
1991	26,7	1,30	28,4
1992	25,1	1,24	26,7
1993	22,9	1,12	24,3
1994	22,4	1,08	23,7
1995	23,1	1,06	24,5
1996	22,1	1,01	23,3
1997	23,7	1,09	24,9
1998	22,3	1,11	23,3
1999	22,0	1,03	22,9
2000	20,7	0,94	21,5
2001	19,6	1,02	20,3
2002	17,3	0,94	17,9
2003	15,1	0,76	15,5
2004	14,4	0,73	14,9

	Taux pour 1 000 motocyclettes en circulation		
	Accidents corporels	Tués à 30 jours ⁵	Victimes
2004 corrigée	14,4	0,78	14,9
2005	15,9	0,76	16,6

Source : ONISR, fichier des accidents.

Taux d'accidents corporels et de motocyclistes tués par rapport au parc



■ ■ ■ 5. Voir avertissement en début de document.



De 1990 à 2004 les taux d'accidents corporels et de victimes rapportés au parc en circulation sont en diminution, à l'exclusion de deux hausses ponctuelles en 1995 et 1997, mais augmentent en 2005. Le taux de tué rapporté au parc, quant à lui, diminue tout au long de la période de 1990 à 2005 (sauf au cours des quatre années 1991, 1997, 1998 et 2001).

→ Part des victimes motocyclistes dans l'ensemble des victimes de la route

Part des tués

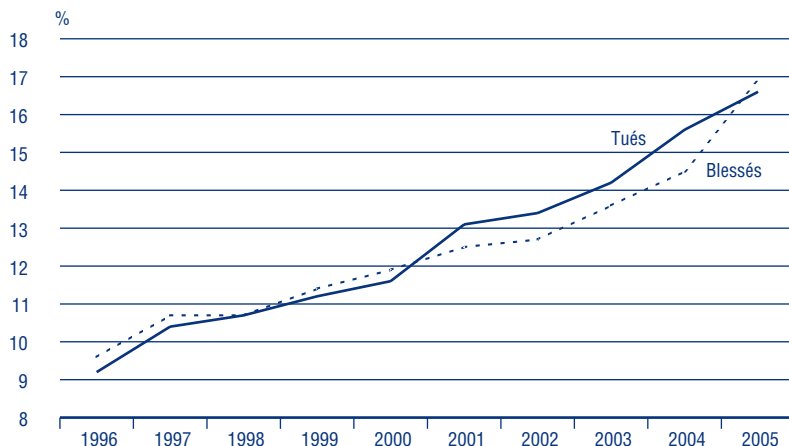
1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
9,2 %	10,4 %	10,7 %	11,2 %	11,6 %	13,1 %	13,4 %	14,2 %	15,6 %	16,6 %

Part des blessés

1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
9,6 %	10,7 %	10,7 %	11,4 %	11,9 %	12,5 %	12,7 %	13,6 %	14,5 %	16,9 %

La part que représentent les victimes motocyclistes, tués ou blessés, dans l'ensemble des victimes ne cesse de croître depuis 1996. En dix ans, la part des tués est passée de 9,2 % à 16,6 %, soit une augmentation de 80 %.

Évolution de la part des victimes motocyclistes dans l'ensemble des victimes





ANALYSE SPATIALE

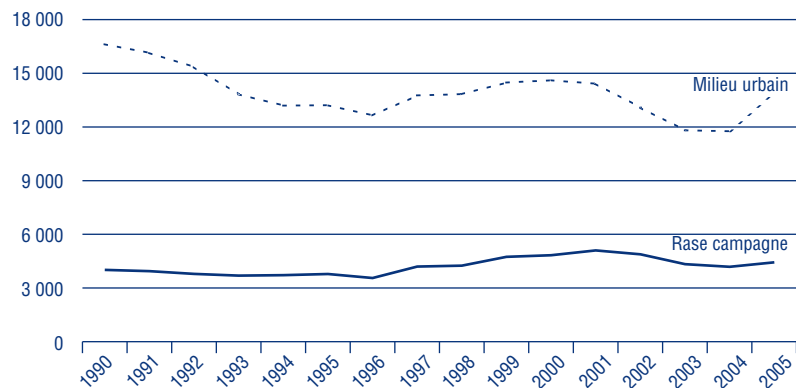
→ Indicateurs d'insécurité selon la localisation

	Rase campagne				Milieu urbain			
	Accidents corporels	Tués à 6 jours ⁵	Blessés	Gravité (tués/100 victimes ⁵)	Accidents corporels	Tués à 6 jours	Blessés	Gravité (tués/100 victimes)
1990	4012	459	4406	9,43	16 622	487	16 666	2,84
1991	3943	474	4288	9,95	16 136	506	16 127	3,04
1992	3787	482	4059	10,6	15 348	463	15 333	2,93
1993	3694	410	3977	9,35	13 828	451	13 776	3,17
1994	3716	429	3991	9,71	13 193	387	13 053	2,88
1995	3782	405	4040	9,11	13 211	375	13 208	2,76
1996	3566	394	3800	9,39	12 646	347	12 556	2,69
1997	4 198	443	4 481	9,00	13 762	388	13 585	2,78
1998	4 247	510	4 408	10,4	13 832	391	13 545	2,81
1999	4 742	510	4 899	9,43	14 479	391	14 207	2,68
2000	4 829	498	4 990	9,07	14 609	388	14 321	2,64
2001	5 101	611	5 155	10,6	14 414	400	14 020	2,77
2002	4 882	594	4 890	10,8	13 085	379	12 655	2,91
2003	4 331	495	4 344	10,2	11 813	331	11 472	2,70
2004	4 188	534	4 724	10,2	11 762	331	13 179	2,45

	Rase campagne				Milieu urbain			
	Accidents corporels	Tués à 30 jours ⁵	Blessés	Gravité (tués/100 victimes)	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	Gravité (tués/100 victimes)
2004 corrigée	4 188	571	4 687	10,9	11 762	354	13 156	2,62
2005	4 437	534	4 418	10,8	13 856	347	13 807	2,45

Source : ONISR, fichier des accidents.

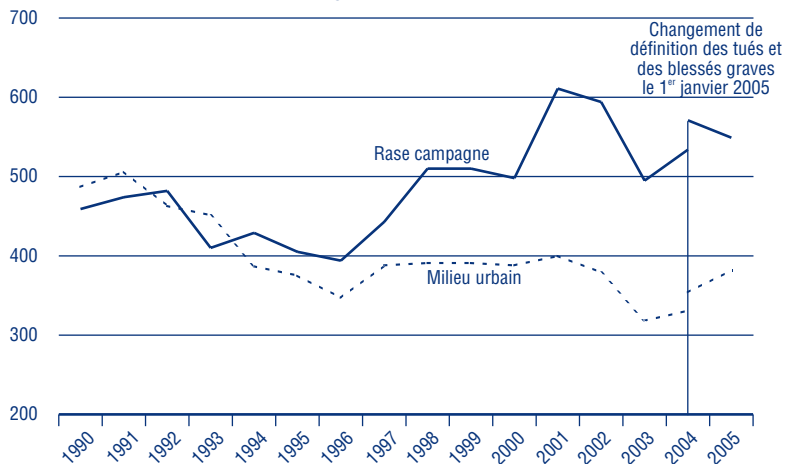
Évolution du nombre d'accidents de motocyclettes selon la localisation



■ ■ ■ 5. Voir avertissement en début de document.

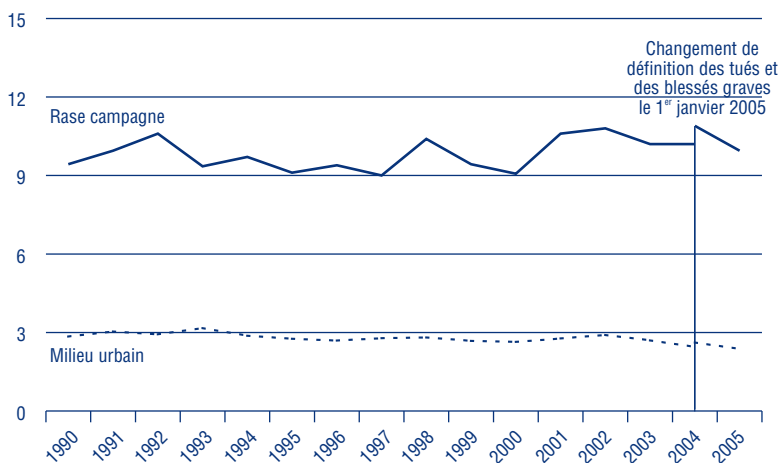


Évolution du nombre de motocyclistes tués selon la localisation



48

Évolution de la gravité (motocyclistes tués pour 100 victimes) selon la localisation



L'évolution des indicateurs d'insécurité varie selon la localisation de l'accident. En rase campagne, la diminution enregistrée de 2002 à 2004 fait suite à une longue période de hausses amorcée en 1994.

En revanche, en milieu urbain, on assiste à des périodes successives de hausses et de baisses. Ainsi, les quatre années de baisse 2001



à 2004 font suite à quatre années de hausses (elles-mêmes précédées de six années de baisse). Malheureusement, l'année 2005 marque une hausse en rase campagne comme en milieu urbain.

En 2005, la rase campagne représente 24,3 % des accidents corporels impliquant au moins une motocyclette et 60,6 % des tués contre respectivement 75,7 % et 39,4 % pour le milieu urbain. Rappelons que la répartition pour l'ensemble des usagers se présente de manière légèrement différente avec 30,6 % des accidents corporels et 68,7 % des tués en rase campagne contre respectivement 69,4 % et 31,3 % en milieu urbain.

→ Victimes et gravité selon le port du casque en rase campagne

	Motocyclistes casqués		Motocyclistes non casqués		Gravité (tués/100 victimes ⁵)		Proportion de motocyclistes casqués parmi les victimes
	Tués à 6 jours ⁵	Blessés	Tués à 6 jours	Blessés	Casqués	Non casqués	
1993	353	3636	9	57	8,85	13,6	98,4 %
1994	338	3275	9	42	9,36	17,6	98,6 %
1995	355	3656	8	57	8,85	12,3	98,4 %
1996	359	3502	7	33	9,30	17,5	99,0 %
1997	411	4170	8	56	8,97	12,5	98,6 %
1998	469	4102	12	25	10,3	32,4	99,2 %
1999	469	4563	9	66	9,32	12,0	98,5 %
2000	457	4685	9	39	8,89	18,8	99,1 %
2001	577	4863	9	41	10,6	18,0	99,1 %
2002	556	4627	7	31	10,7	18,4	99,3 %
2003	472	4105	6	26	10,3	18,8	99,3 %
2004	475	3978	6	28	10,7	17,6	99,2 %
	Motocyclistes casqués		Motocyclistes non casqués		Gravité (tués/100 victimes)		Proportion de motocyclistes casqués parmi les victimes
	Tués à 30 jours ⁵	Blessés	Tués à 30 jours	Blessés	Casqués	Non casqués	
<i>2004 corrigée</i>	508	3945	6	28	11,4	17,6	99,2 %
2005	507	4238	11	35	10,7	23,9	99,0 %

Source : ONISR, fichier des accidents.



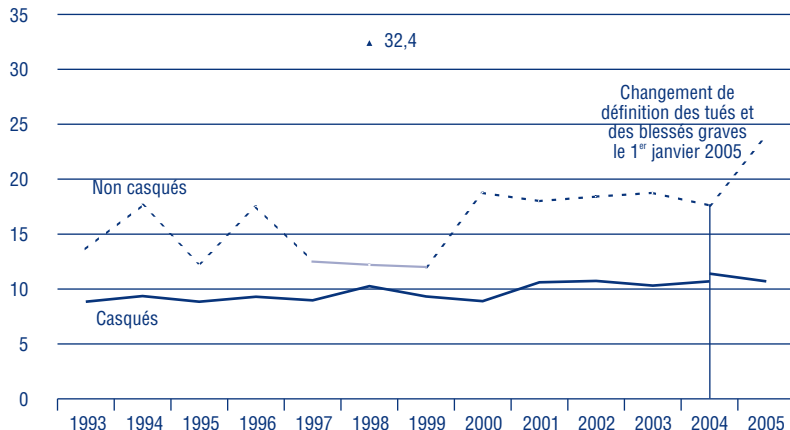
En 2005, le port du casque est presque à son maximum. Il est légèrement plus élevé chez les passagers victimes (99,4 %) que chez les conducteurs (99,0 %) et n'a pu être déterminé pour 3 % d'entre elles (16 tués et 145 blessés).

La gravité des accidents de motocyclistes casqués en rase campagne (tués pour 100 victimes) se situait entre 9 et 10 jusqu'en 2000 mais elle est plus proche de 11 au cours des dernières années. En revanche, en raison des très faibles effectifs, la gravité des non casqués varie dans un rapport de 1 à 2,7. En 2005, la gravité a légèrement diminué chez les casqués alors qu'elle est en hausse chez les non casqués.

Au cours des treize dernières années, l'absence du port du casque en rase campagne a multiplié la gravité des accidents de motocyclistes par un facteur compris entre 1,3 et 3,1 avec un coefficient multiplicatif moyen égal à 1,8 qui est inférieur à celui observé en 2005 (2,2).



Évolution de la gravité des victimes en rase campagne selon le port ou non du casque





→ Victimes et gravité selon le port du casque en milieu urbain

	Motocyclistes casqués		Motocyclistes non casqués		Gravité (tués/100 victimes ⁵)		Proportion de motocyclistes casqués parmi les victimes
	Tués à 6 jours ⁵	Blessés	Tués à 6 jours	Blessés	Casqués	Non casqués	
1993	348	11 976	43	431	2,82	9,07	96,3 %
1994	292	11 293	32	382	2,52	7,73	96,5 %
1995	308	11 747	17	292	2,55	5,50	97,5 %
1996	291	11 268	12	260	2,52	4,41	97,7 %
1997	309	12 058	34	322	2,50	9,55	97,2 %
1998	333	12 197	18	303	2,66	5,61	97,5 %
1999	328	12 656	22	395	2,53	5,28	96,9 %
2000	336	12 169	16	249	2,69	6,04	97,9 %
2001	340	11 563	17	178	2,86	8,72	98,3 %
2002	317	10 710	21	154	2,87	12,0	98,4 %
2003	265	9 367	11	222	2,75	4,72	97,6 %
2004	268	10 330	21	189	2,53	10,0	98,1 %
	Motocyclistes casqués		Motocyclistes non casqués		Gravité (tués/100 victimes)		Proportion de motocyclistes casqués parmi les victimes
	Tués à 30 jours ⁵	Blessés	Tués à 30 jours	Blessés	Casqués	Non casqués	
2004 corrigée	286	10 312	22	188	2,70	10,5	98,1 %
2005	311	12 113	15	278	2,50	5,12	97,7 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2005, le port du casque a légèrement diminué en milieu urbain. Il est plus élevé chez les conducteurs (97,9 %) que chez les passagers victimes (94,3 %), ainsi la différence selon la place est-elle plus sensible en milieu urbain qu'en rase campagne. Pour 10 % des victimes (21 tués et 1 416 blessés), il est indéterminé.

La gravité des accidents de motocyclistes casqués en agglomération (tués pour 100 victimes) est pratiquement stable et les tendances sont donc difficiles à dégager. Pour les non casqués, la gravité varie de 1 à 2,5 au cours de la période. En 2005, la gravité a diminué chez les porteurs comme chez les non porteurs.

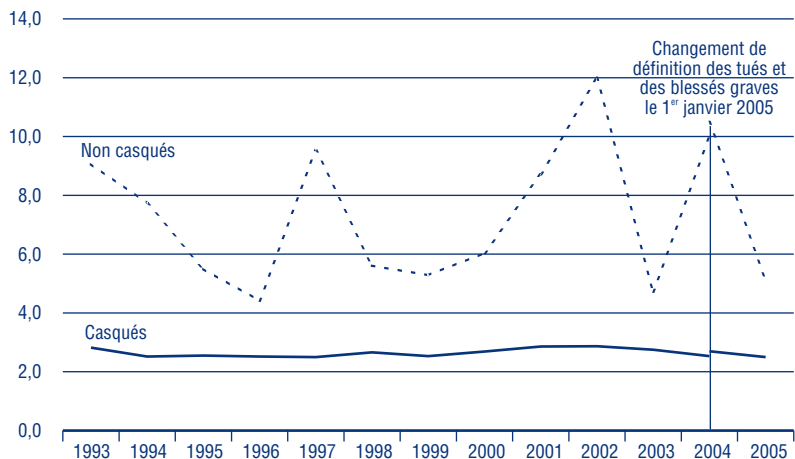
Au cours des treize dernières années, l'absence de port du casque en milieu urbain a multiplié la gravité des accidents de motocyclistes par un facteur compris entre 1,7 et 4,2 avec un coefficient

■■■ 5. Voir avertissement en début de document.



multiplicatif moyen égal à 2,7 qui est supérieur à celui observé en 2005 (2,0) et à celui qui a été calculé en rase campagne (1,8).

Évolution de la gravité (motocyclistes tués pour 100 victimes) en milieu urbain selon le port ou non du casque



52

→ Victimes et gravité selon la localisation

	Motocyclistes tués ⁵		Motocyclistes blessés		Gravité (tués/100 victimes ⁵)	
	1995 corrigée ⁵	2005	1995 corrigée	2005	1995 corrigée	2005
Rase campagne						
hors intersection	338	472	3049	3947	9,98	10,7
en intersection	90	62	968	471	8,51	11,6
sous-total	428	534	4017	4418	9,63	10,8
Milieu urbain						
hors intersection	266	240	7336	8319	3,50	2,80
en intersection	130	107	5851	5488	2,17	1,91
sous-total	396	347	13187	13807	2,92	2,45
Hors intersection	605	712	10384	12266	5,51	5,49
En intersection	220	169	6819	5959	3,13	2,76
Total	824	881	17204	18225	4,57	4,61

Source : ONISR, fichier des accidents.

■ ■ ■ 5. Voir avertissement en début de document.



Rase campagne et milieu urbain

En 2005, six motocyclistes tués sur dix et un blessé sur quatre le sont en rase campagne où la gravité (tués pour 100 victimes) est 4,4 fois plus élevée qu'en milieu urbain. En 1995, les proportions étaient d'un tué sur deux et d'un blessé sur quatre avec une gravité 3,3 fois plus élevée en rase campagne qu'en milieu urbain.

En dix ans, le nombre de tués a augmenté de 25 % en rase campagne mais il a diminué de 12 % en milieu urbain.

En et hors intersection

En 2005, les motocyclistes se tuent 4,2 fois plus souvent en section courante qu'en intersection où la gravité est plus forte en rase campagne (+ 0,9 point) mais plus faible en milieu urbain (– 0,89 point).

En dix ans, le nombre de tués a augmenté de 18 % hors intersection mais il a diminué de 23 % en intersection.

→ Indicateurs d'insécurité en rase campagne selon le type de route

	Motocyclistes tués ⁵		Motocyclistes blessés		Gravité (tués/100 victimes ⁵)		Conducteurs impliqués	
	1995 corrigée ⁵	2005	1995 corrigée	2005	1995 corrigée	2005	1995 corrigée	2005
Autoroutes	39	42	582	1011	6,28	3,99	689	1016
Routes nationales	126	107	922	770	12,0	12,2	1 128	832
Routes départementales	232	343	2 071	2 087	10,1	14,1	2 436	2 189
Autres voies	31	42	442	550	6,55	7,10	522	565
Total rase campagne	428	534	4 017	4 418	9,63	10,8	4 775	4 602

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2005, en rase campagne, les routes départementales sont les plus dangereuses avec près des deux tiers des motocyclistes tués (64 %) et près de la moitié des blessés (47 %). C'est aussi le réseau sur lequel la gravité des accidents est la plus élevée (3,5 fois plus forte que sur les autoroutes).

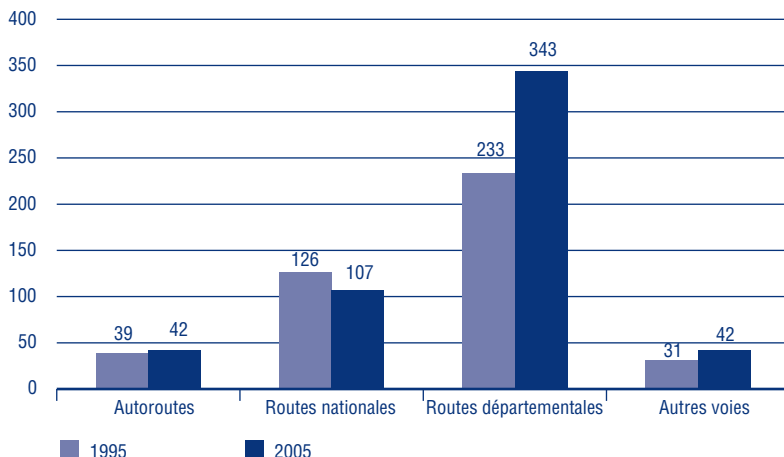
En 1995, c'était aussi le réseau où l'on trouvait le plus de motocyclistes tués (54 %) et de blessés (52 %) mais la deuxième plus forte gravité (10,1) après celle constatée sur les routes nationales (12,0).

■ ■ ■ 5. Voir avertissement en début de document.



En dix ans, seules les routes nationales enregistrent une diminution du nombre de tués (- 15 %) et c'est sur les routes départementales qu'il augmente le plus (+ 47 %).

Motocyclistes tués en rase campagne selon les réseaux



54

→ Indicateurs d'insécurité en milieu urbain selon le nombre d'habitants

	Motocyclistes tués ⁵		Motocyclistes blessés		Gravité (tués/100 victimes ⁵)		Conducteurs impliqués	
	1995 corrigée ⁵	2005	1995 corrigée	2005	1995 corrigée	2005	1995 corrigée	2005
< 5 000 habitants	110	89	1 545	1 238	6,65	6,71	1 795	1 239
5 000 à 20 000 habitants	80	74	1 787	1 907	4,28	3,74	2 047	1 888
20 000 à 50 000 habitants	73	78	2 188	2 336	3,23	3,23	2 525	2 346
50 000 à 100 000 habitants	35	27	1 594	1 652	2,15	1,61	1 821	1 657
≥ 100 000 habitants	98	79	6 073	6 674	1,59	1,17	7 052	6 843
Total milieu urbain	396	347	17 227	13 807	2,25	2,45	15 240	13 973

Source : ONISR, fichier des accidents.

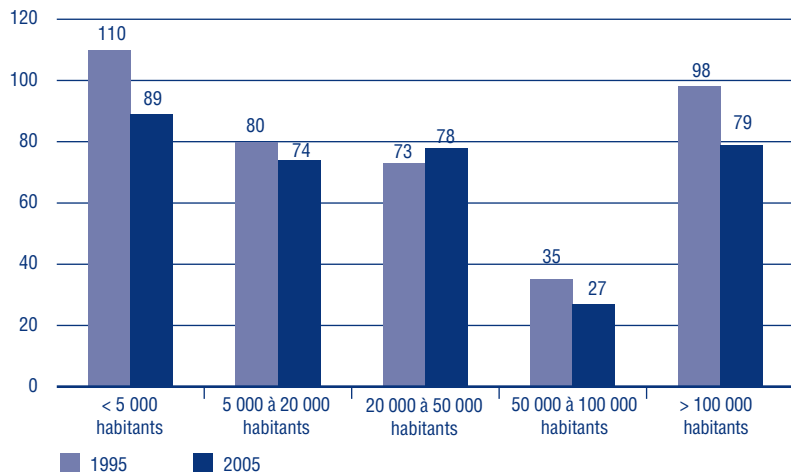
En 2005 comme en 1995, les agglomérations de moins de 5 000 habitants enregistrent la plus forte mortalité et, plus la taille de l'agglomération est faible, plus la gravité est élevée. Elle varie ainsi en 2005 dans un rapport de 1 à 5,7.

■ ■ ■ 5. Voir avertissement en début de document.



En dix ans, seules les villes de 20 000 à 50 000 habitants enregistrent une augmentation du nombre de tués (+ 7 %). Il diminue partout ailleurs de - 8 % dans les agglomérations de 5 000 à 20 000 habitants à - 23 % dans les villes de 50 000 à 100 000 habitants.

Motocyclistes tués en milieu urbain selon la taille de l'agglomération





→ Motocyclistes tués selon la région

	1995 corrigée ⁵		2005	
	Motocyclistes tués ⁵	Part des motocyclistes tués dans l'ensemble des tués	Motocyclistes tués	Part des motocyclistes tués dans l'ensemble des tués
Nord-Pas-de-Calais	33	8,8	36	14,1
Picardie	24	6,1	26	13,4
Île-de-France	124	14,7	110	23,7
Centre	32	5,8	39	12,7
Haute-Normandie	26	9,3	29	18,8
Basse-Normandie	24	10,5	21	14,6
Bretagne	30	7,3	32	12,7
Pays de la Loire	41	7,2	53	16,9
Poitou-Charentes	26	8,0	25	11,3
Limousin	10	8,5	11	13,4
Aquitaine	53	9,7	53	15,9
Midi-Pyrénées	49	9,6	47	14,2
Champagne-Ardenne	20	8,1	15	8,9
Lorraine	15	4,3	37	17,4
Alsace	17	8,1	15	13,2
Franche-Comté	12	6,1	18	12,2
Bourgogne	21	5,9	21	10,1
Auvergne	17	7,1	20	14,2
Rhône-Alpes	79	9,9	92	19,6
Languedoc-Roussillon	51	9,2	58	18,2
Provence-Alpes-Côte d'Azur	108	14,9	114	25,2
Corse	12	16,9	9	25,7
Total	824	9,3	881	16,6

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2005, les régions où les accidents sont les plus nombreux sont les régions Île-de-France et Provence-Alpes-Côte d'Azur avec plus de 100 motocyclistes tués. À l'inverse, c'est dans le Limousin (11) et en Corse (9) que les effectifs sont les moins élevés.

En revanche, si l'on considère la part que représentent les motocyclistes tués dans l'ensemble des tués, c'est en Corse que l'on trouve la proportion la plus élevée (25,7 %), suivie par la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (25,2 %) et par l'Île-de-France (23,7 %). C'est en Champagne-Ardenne que la proportion est la plus faible (8,9 %), suivie par la Bourgogne (10,1 %) et par la région Poitou-Charentes (11,3 %).

■ ■ ■ 5. Voir avertissement en début de document.





En dix ans, le nombre de tués en motocyclettes s'est accru de 7,3 % mais il a augmenté plus que cette moyenne en Île-de-France, Haute-Normandie, Pays de la Loire, Lorraine, Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon et Provence-Alpes-Côte d'Azur.

ANALYSE TEMPORELLE

→ Motocyclistes victimes selon le mois

	Motocyclistes tués ⁵			Motocyclistes blessés			Gravité (tués/100 victimes ⁵)	
	1995 corrigée ⁵	2005	Évolution	1995 corrigée	2005	Évolution	1995 corrigée	2005
Janvier	20	40	+100 %	827	1 133	+37,0 %	2,36	3,41
Février	37	37	0,0 %	1 017	848	-16,6 %	3,51	4,18
Mars	50	65	+30,0 %	1 280	1 234	-3,6 %	3,76	5,00
Avril	52	51	-1,9 %	1 346	1 406	+4,5 %	3,72	3,50
Mai	99	99	0,0 %	1 671	1 816	+8,7 %	5,59	5,17
Juin	103	105	+1,9 %	1 747	2 110	+20,8 %	5,57	4,74
Juillet	98	130	+32,7 %	1 874	1 837	-2,0 %	4,97	6,61
Août	87	96	+10,3 %	1 650	1 501	-9,0 %	5,01	6,01
Septembre	82	86	+4,9 %	1 520	1 849	+21,6 %	5,12	4,44
Octobre	95	81	-14,7 %	1 798	1 855	+3,2 %	5,02	4,18
Novembre	63	53	-15,9 %	1 314	1 503	+14,4 %	4,58	3,41
Décembre	38	38	0,0 %	1 160	1 133	-2,3 %	3,17	3,25
Total	824	881	+6,9 %	17 204	18 225	+5,9 %	4,57	4,61

Source : ONISR, fichier des accidents.

Ce sont les mois de mai à août qui sont les plus dangereux puisqu'ils représentent à eux seuls 49 % des tués et 40 % des blessés en 2005 et, c'est en juin et en juillet que le nombre de tués a été le plus élevé.

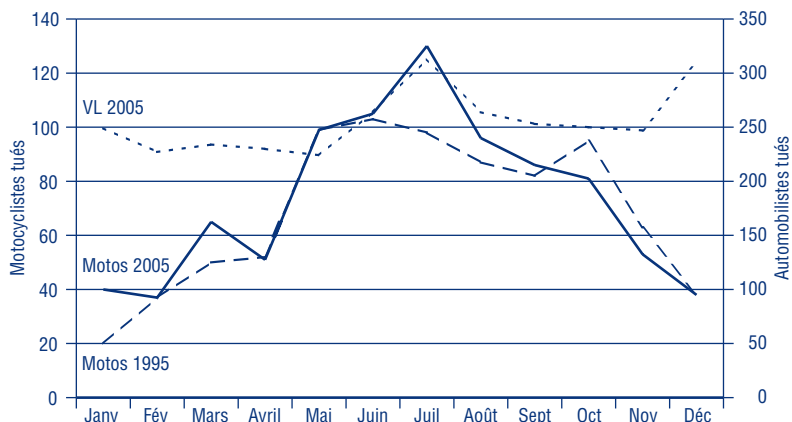
En 2005, la gravité en tués pour 100 victimes est supérieure à la moyenne annuelle (4,61) en mars puis de mai à août. C'est en juillet qu'elle est la plus forte (6,61) et en décembre qu'elle est la plus faible (3,25).

Par rapport à 1995, seuls trois mois enregistrent une baisse : avril, octobre et novembre, trois restent stables : février, mai et décembre ; les six autres mois marquent une hausse, la plus forte ayant été enregistrée en janvier et la plus faible en juin.

■■■ 5. Voir avertissement en début de document.



Motocyclistes et automobilistes tués selon le mois



58

→ Victimes et gravité selon le jour et la nuit

	Motocyclistes tués ⁵		Motocyclistes blessés		Gravité (tués/100 victimes ⁵)	
	1995 corrigée ⁵	2005	1995 corrigée	2005	1995 corrigée	2005
Jour	468	575	11 958	13 451	3,77	4,10
Nuit	356	306	5 246	4 774	6,35	6,02
Total	824	881	17 204	18 225	4,57	4,61

Source : ONISR, fichier des accidents.

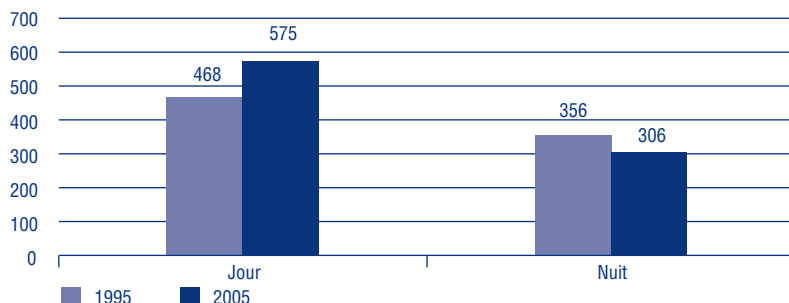
En 2005, 35 % des motocyclistes tués et 26 % des blessés le sont la nuit où la gravité est 1,5 fois plus élevée que le jour. En 1995, 43 % des tués et 30 % des blessés l'étaient de nuit avec une gravité des accidents 1,7 fois plus élevée la nuit que le jour.

En dix ans, le nombre de motocyclistes tués le jour a augmenté de 23 % (avec une gravité des accidents en hausse de 0,33 point) tandis que le nombre de motocyclistes tués la nuit diminuait de 14 % (avec une gravité des accidents en baisse de 0,33 point).

■ ■ ■ 5. Voir avertissement en début de document.



Motocyclistes tués selon le jour et la nuit



ANALYSE PAR USAGER

→ Victimes selon la place occupée et le sexe

		Motocyclistes tués ⁵		Motocyclistes blessés		Gravité (tués/100 victimes ⁵)	
		1995 <i>corrigée</i> ⁵	2005	1995 <i>corrigée</i>	2005	1995 <i>corrigée</i>	2005
Conducteurs	Masculin	700	787	14 017	15 044	4,76	4,97
	Féminin	17	24	665	1 233	2,49	1,91
	Total	717	811	14 682	16 277	4,66	4,75
Passagers	Masculin	44	30	894	681	4,69	4,22
	Féminin	63	40	1 628	1 237	3,73	3,06
	Total	107	70	2 522	1 948	4,07	3,47
Total	Masculin	744	817	14 911	14 725	4,75	4,94
	Féminin	80	64	2 293	2 500	3,37	2,50
	Total	824	881	17 204	18 225	4,57	4,61

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2005, 8 % des motocyclistes tués et 11 % des motocyclistes blessés le sont en tant que passagers. Ces proportions étaient respectivement de 13 % et 15 % en 1995.

La gravité est près de deux fois supérieure pour les conducteurs (4,94 tués pour 100 victimes) que pour les passagers (2,50 tués pour 100 victimes).

En dix ans, le nombre des conducteurs de motocyclettes tués a augmenté de 13 % alors que le nombre de passagers de motocyclettes blessés diminuait de 35 %.

En 2005, les victimes de sexe féminin sont très peu nombreuses (7,3 % des tués et 13,7 % des blessés). Cependant en tant que passagères, les femmes sont 1,8 fois plus nombreuses que les hommes à être victimes.

■ ■ ■ 5. Voir avertissement en début de document.



→ Victimes selon l'âge

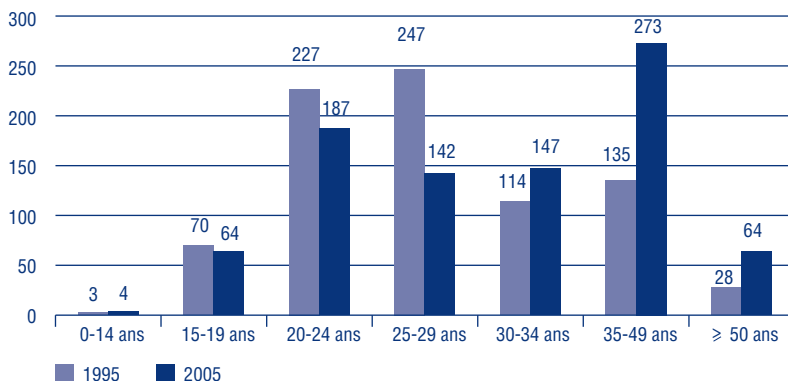
	Motocyclistes tués ⁵		Motocyclistes blessés		Gravité (tués/100 victimes ⁵)	
	1995 corrigée ⁵	2005	1995 corrigée	2005	1995 corrigée	2005
0-14 ans	3	4	135	233	2,17	1,69
15-19 ans	70	64	1651	1832	4,07	3,38
20-24 ans	227	187	4730	3135	4,58	5,63
25-29 ans	247	142	3971	3080	5,86	4,41
30-34 ans	114	147	2523	2685	4,32	5,19
35-49 ans	135	273	3619	5603	3,60	4,65
50-64 ans	20	52	463	1503	4,14	3,34
65 ans et plus	8	12	86	118	8,51	9,23
Âge non précisé	0	0	26	36	-	-
Total	824	881	17204	18225	4,57	4,61

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2005, un motocycliste tué sur cinq est âgé de 20 à 24 ans comme avant la réforme de juillet 1996. En dix ans, le nombre de tués a très nettement diminué pour la classe des 20-24 ans (- 18 %) et plus encore pour celle des 25-29 ans (- 43 %) mais il a été multiplié par deux pour la classe des 35-49 ans.

La gravité des accidents, en moyenne de 4,61 tués pour 100 victimes en 2005, est plus élevée pour la classe des 20-24 ans (5,63) puis pour celle des 30-34 ans (5,19). La gravité la plus faible concerne les plus jeunes, qui sont en majorité des passagers, et les plus anciens.

Motocyclistes tués selon l'âge



■ 5. Voir avertissement en début de document.





→ Conducteurs victimes et gravité selon l'âge

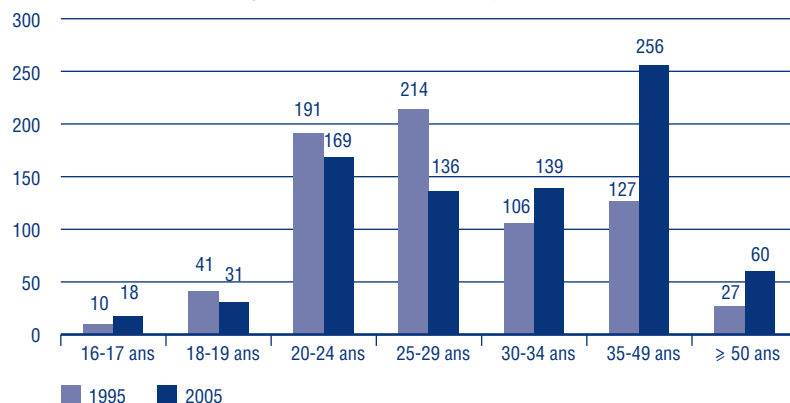
	Motocyclistes tués ⁵		Motocyclistes blessés		Gravité (tués/100 victimes ⁵)	
	1995 <i>corrigée</i> ⁵	2005	1995 <i>corrigée</i>	2005	1995 <i>corrigée</i>	2005
< 16 ans	1	2	35	227	2,78	0,87
16 ans	2	7	43	300	4,44	2,28
17 ans	8	11	225	365	3,43	2,93
18 ans	18	13	416	304	4,15	4,10
19 ans	23	18	425	298	5,13	5,70
20 ans	18	20	556	344	3,14	5,49
21 ans	31	17	727	490	4,09	3,35
22 ans	42	45	821	592	4,87	7,06
23 ans	53	45	903	639	5,54	6,58
24 ans	47	42	887	642	5,03	6,14
25-29 ans	214	136	3494	2786	5,77	4,65
30-34 ans	106	139	2292	2495	4,42	5,28
35-49 ans	127	256	3338	5238	3,67	4,66
50-64 ans	20	48	431	1420	4,43	3,27
> 64 ans	7	12	77	108	8,33	10,0
Âge non précisé	0	0	12	29	-	-
Total	717	811	14682	16277	4,66	4,75

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les conducteurs de motocyclettes tués et blessés les plus nombreux sont âgés de 22 à 24 ans. Il convient en effet de relativiser le maximum des 35-49 ans qui concerne une tranche de quinze ans.

La gravité des accidents de motocyclistes, en moyenne de 4,75 tués pour 100 accidents corporels en 2005 est nettement plus élevée pour les conducteurs de plus de 64 ans (10,0) puis par les conducteurs de 22 ans (7,06), de 23 ans (6,58) et de 24 ans (6,14).

Conducteurs de motocyclettes tués selon l'âge

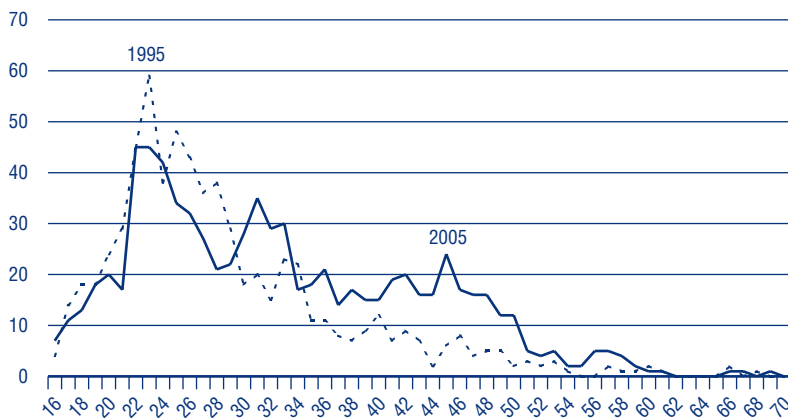


■ ■ ■ 5. Voir avertissement en début de document.



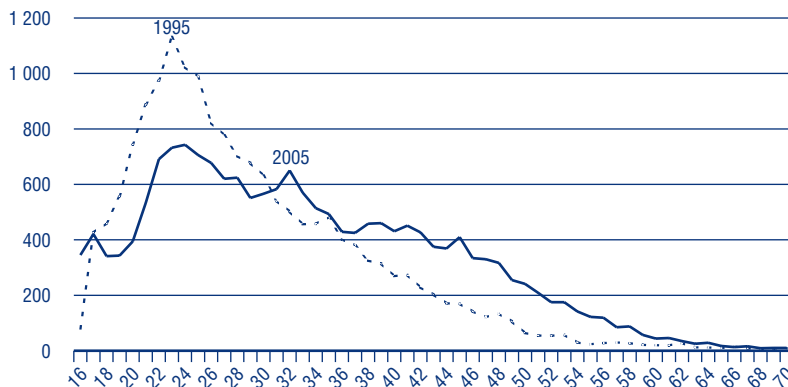
→ Évolution sur dix ans de la répartition des victimes selon l'âge

Conducteurs de motocyclettes tués dans un accident corporel selon l'âge



62

Conducteurs de motocyclettes impliqués dans un accident selon l'âge



Ces deux graphiques permettent de dégager des enseignements.

Le premier montre que la répartition des tués selon l'âge en 1995 présente un pic à 23 ans. En 2005, ce pic existe aussi à 22-23 ans mais est moins prononcé. La conduite de motocyclette se fait maintenant à un âge plus tardif et s'étale plus dans le temps.



Le deuxième nous indique que les conducteurs de motocyclettes impliqués dans les accidents sont plus âgés qu'auparavant. En 1995, l'âge moyen d'un conducteur de motocyclette impliqué dans un accident était de 29,4 ans. En 2005, cet âge est passé à 33,3 ans.

ANALYSE SELON L'ÂGE DES MOTOCYCLETTES IMPLIQUÉES ET PAR TYPE D'ACCIDENT

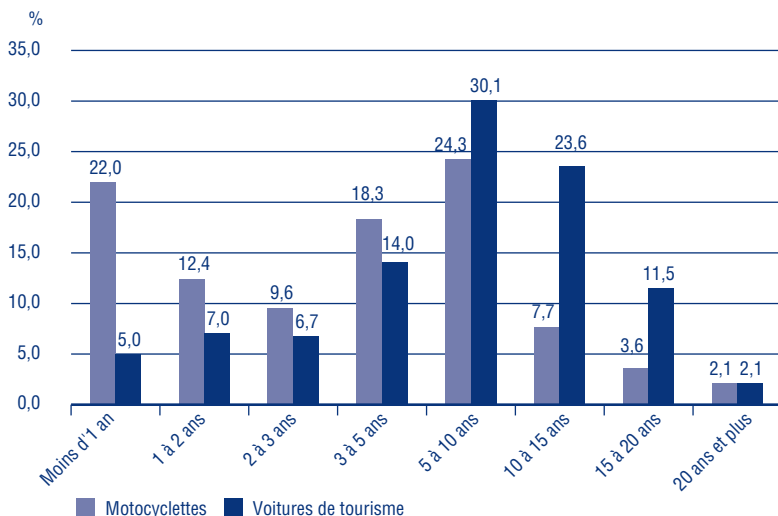
→ Âge des motocyclettes impliquées dans les accidents

	Motocyclettes impliquées		Pourcentages cumulés des cas connus	
	1995	2005	1995	2005
Moins d'un an	2614	3711	16,6 %	22,0 %
1 à 2 ans	1933	2101	28,9 %	34,4 %
2 à 3 ans	1857	1619	40,6 %	44,0 %
3 à 4 ans	1682	1505	51,3 %	52,9 %
4 à 5 ans	1444	1588	60,5 %	62,3 %
5 à 6 ans	1300	1394	68,7 %	70,5 %
6 à 7 ans	1050	1031	75,4 %	76,6 %
7 à 8 ans	844	761	80,7 %	81,1 %
8 à 9 ans	637	526	84,8 %	84,3 %
9 à 10 ans	427	390	87,5 %	86,6 %
10 à 15 ans	1315	1301	95,8 %	94,3 %
15 à 20 ans	488	609	98,9 %	97,9 %
20 ans et plus	169	361	100,0 %	100,0 %
Sous-total des cas connus	15760 (91,0 %)	16897 (90,1 %)		
Ancienneté moyenne	5,0 ans	5,0 ans		
Ancienneté indéterminée	1557 (9,0 %)	1860 (9,9 %)		
Total	17317	18757		

Source : ONISR, fichier des accidents.



Motocyclettes et voitures de tourisme accidentées en 2005 selon leur ancienneté



64

La méconnaissance des engins est grande puisque l'ancienneté est calculée à partir de la première immatriculation et non de la date d'acquisition.

Ce sont les motocyclettes les plus récentes qui sont le plus souvent impliquées dans les accidents corporels. Deux motocyclettes sur trois sont accidentées alors qu'elles ont moins de cinq ans ; cette proportion est d'un véhicule sur trois pour les voitures de tourisme.

La particularité la plus importante des motocyclettes est leur très forte implication dans les accidents corporels au cours de leur première année de circulation.



→ Accidents selon le nombre et le type des véhicules impliqués

Nombre et type de véhicules impliqués	Accidents corporels		Accidents mortels	
	1995	2005	1995	2005
Moto seule	2 910	3 196	283	287
Moto contre piéton	1 273	1 010	48	27
Moto x bicyclette	226	159	11	4
Moto x cyclomoteur	337	271	15	10
Moto x motocyclette	201	290	8	13
Moto x VL	11 037	11 242	326	361
Moto x camionnette	531	577	22	25
Moto x poids lourd	314	314	53	45
Moto x TC	90	99	6	10
Moto contre autre véhicule*	132	178	8	12
Accidents à deux véhicules	12 868	13 130	449	480
Accidents à trois véhicules et plus	911	957	79	87
Total	17 962	18 293	859	881

(*) Tracteurs agricoles, voiturettes, engins spéciaux...

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2005, les accidents corporels impliquant une motocyclette et une automobile sont les plus nombreux. Ce type d'accident est beaucoup plus fréquent en milieu urbain (deux accidents sur trois) qu'en rase campagne (un accident sur deux). Par ailleurs, en rase campagne, les accidents à une moto seule (sans piéton) sont 2,4 fois plus fréquents qu'en milieu urbain (31,0 % contre 13,1 %) et les accidents à trois véhicules ou plus y sont 2,1 fois plus fréquents (8,7 % contre 4,1 %).

Quelle que soit la localisation, les accidents les plus graves sont ceux contre un poids lourd (un sur trois est mortel en rase campagne et un sur dix-neuf en agglomération). En ville, les accidents moto contre piéton ont fait un tué en motocyclette mais 26 piétons tués et 959 piétons blessés dont 304 hospitalisés plus de 24 heures.

En dix ans, seuls trois types de collision ont vu leur nombre diminuer : les accidents moto contre piéton (-20,7 %), moto contre bicyclette (-29,6 %) et moto contre cyclomoteur (-19,6 %). À l'exception des heurts contre poids lourds dont le nombre reste stable, tous les autres types de collisions sont en hausse, de +1,9 % contre les voitures de tourisme à +34,8 % contre les autres véhicules (tracteurs agricoles, voiturettes, engins spéciaux...).



→ Les accidents sans tiers en cause (à un seul véhicule sans piéton)

		1995 <i>corrigée</i> ⁵	2005
Accidents corporels	Milieu urbain	1 651	1 819
	Rase campagne	1 259	1 377
	Jour	1 747	2 067
	Nuit	1 163	1 129
	Total	2 910	3 196
Accidents mortels	Milieu urbain	131	121
	Rase campagne	153	166
	Jour	141	159
	Nuit	143	128
	Total	284	287
Gravité des accidents (accidents mortels pour 100 accidents corporels)	Milieu urbain	7,93	6,65
	Rase campagne	12,2	12,1
	Jour	8,07	7,69
	Nuit	12,3	11,3
	Total	9,76	8,98
Motocyclistes tués ⁵	Milieu urbain	142	126
	Rase campagne	156	169
	Jour	146	161
	Nuit	152	134
	Total	298	295
Motocyclistes blessés	Milieu urbain	1 795	1 868
	Rase campagne	1 332	1 341
	Jour	1 870	2 086
	Nuit	1 257	1 123
	Total	3 127	3 209
Gravité des victimes (motocyclistes tués pour cent victimes ⁵)	Milieu urbain	7,33	6,32
	Rase campagne	10,5	11,2
	Jour	7,24	7,17
	Nuit	10,8	10,7
	Total	8,70	8,42

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2005, les accidents à un seul véhicule sans piéton représentent 18 % de l'ensemble des accidents corporels de motocyclettes, 33 % des accidents mortels, et sont à l'origine du tiers des décès de motards.

Ce type d'accidents représente 31 % des accidents sans tiers en cause impliquant une moto en rase campagne et 13 % en milieu urbain. Ces proportions sont en revanche à peu près identiques (respectivement 32 % et 33 %) en ce qui concerne les accidents mortels.

En dix ans, les accidents corporels à un seul véhicule sans piéton ont globalement augmenté de 9,8 % mais ils ont toutefois diminué de 2,9 % la nuit. Le nombre d'accidents mortels,

■■■ 5. Voir avertissement en début de document.





globalement en augmentation de 1,1 %, présente une diminution en milieu urbain (- 7,6 %) et la nuit (- 10,5 %). Le nombre de tués globalement en diminution de 1,0 % diminue de façon significative en milieu urbain (- 11,3 %) et la nuit (- 11,8 %) et, quant au nombre de blessés, s'il augmente de manière générale de 2,6 %, il diminue de 10,7 % la nuit.

→ Les manœuvres des motocyclistes avant l'accident en 2005

	Nombre de cas	Motocyclistes tués	Gravité (tués pour 100 cas)
Circule entre deux files	380	5	1,32
Circule à contresens	205	7	3,41
Franchit un terre-plein central	29	4	13,8
Circule dans un couloir de bus	196	1	0,51
Demi-tour sur chaussée	33	1	3,03
Change de file à gauche	96	2	2,08
Change de file à droite	84	3	3,57
Se déporte à gauche	550	93	16,9
Se déporte à droite	218	20	9,17
Tourne à gauche	456	9	1,97
Tourne à droite	282	6	2,13
Dépasse à gauche	1 794	113	6,30
Dépasse à droite	331	5	1,51
Traverse la chaussée	154	10	6,49
Effectue une manœuvre d'évitement	820	24	2,93
Est momentanément à l'arrêt	164	1	0,61
Circule sans changer de direction	11 700	533	4,56
Total des cas retenus	17 492	837	4,79

Source : ONISR, fichier des accidents.

Le plus souvent, avant l'accident, le motocycliste circulait sans changer de direction puis, dans l'ordre, dépassait à gauche ou effectuait une manœuvre d'évitement.

C'est lorsque le motocycliste se déporte à gauche que l'accident est le plus grave (16,9 tués pour 100 cas observés). Le déport à droite présente également une grande dangerosité avec une gravité de 9,17. Même s'il est relativement rare (29 cas), le franchissement d'un terre-plein central entraîne un décès dans près de 14 % des cas.

Enfin, on notera la faible gravité des manœuvres d'évitement, de changement de file à droite ou à gauche, de demi-tour et de circulation entre deux files.



→ Les accidents contre obstacles fixes

Les tableaux suivants contiennent la répartition des motocyclettes et des victimes selon l'obstacle fixe heurté pour l'ensemble des accidents puis pour les seuls accidents impliquant une moto seule sans piéton.

Ensemble des accidents	Motocyclettes impliquées		Motocyclistes tués ⁵		Motocyclistes blessés		Gravité (tués/100 victimes ⁵)	
	1995	2005	1995 corrigée ⁵	2005	1995 corrigée	2005	1995 corrigée	2005
Glissières métalliques	241	207	66	58	220	166	23,1	25,9
Glissières en béton	74	104	8	16	77	98	9,41	14,0
Autres glissières	32	28	4	2	35	27	10,3	6,90
Arbres	114	93	31	28	107	73	22,5	27,7
Murs, piles de pont	146	130	32	31	136	118	19,0	20,8
Poteaux	149	122	42	36	133	95	24,0	27,5
Support de signalisation	69	38	14	5	67	33	17,3	13,2
Parapet	30	20	3	3	34	20	8,11	13,0
Îlot, refuge, borne	110	68	15	8	114	66	11,6	10,8
Mobilier urbain	30	55	4	3	29	57	12,1	5,00
Véhicule en stationnement	525	471	24	29	545	473	4,22	5,78
Bordure de trottoir	258	212	25	32	289	201	7,96	13,7
Fossé, talus, paroi rocheuse	322	258	41	29	342	265	10,7	9,86
Obstacle sur chaussée	95	197	5	12	94	192	5,05	5,88
Obstacle sur trottoir	79	103	11	7	82	110	11,8	5,98
Tous obstacles fixes	2274	2106	325	299	2304	1994	12,4	13,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2005, le bilan des accidents contre des obstacles fixes est lourd avec 33,9 % des motocyclistes tués et 10,9 % des blessés. Il convient de remarquer par ailleurs que douze motocyclistes ont trouvé la mort lors d'un accident qui s'est traduit par une sortie de chaussée sans heurt d'obstacle fixe.

Dans l'ordre, c'est contre les véhicules en stationnement, les parois rocheuses et les talus et dans les fossés, contre les bordures de trottoir et les glissières métalliques que l'on trouve le plus grand nombre de motocyclettes impliquées, mais c'est contre les glissières métalliques que l'on trouve le plus grand nombre de motards tués.

La gravité, exprimée en nombre de tués pour 100 victimes, est très élevée dans les chocs contre les arbres (27,7), les poteaux (25,7),

■ ■ ■ 5. Voir avertissement en début de document.





les glissières métalliques (25,9) et contre les murs et les piles de ponts (20,8). C'est contre les véhicules en stationnement (5,78) et contre le mobilier urbain (5,00) qu'elle est la moins forte.

En dix ans, le nombre de tués contre des obstacles fixes a diminué de 8,0 % mais quatre types de collisions sont en augmentation : contre les glissières en béton, les véhicules en stationnement, les bordures de trottoir et les obstacles sur chaussée.

Accidents impliquant une motocyclette seule sans piéton	Motocyclettes impliquées		Motocyclistes tués ⁵		Motocyclistes blessés		Gravité (tués/100 victimes ⁵)	
	1995	2005	1995	2005	1995	2005	1995	2005
			<i>corrigée</i> ⁵		<i>corrigée</i>		<i>corrigée</i>	
Glissières métalliques	198	156	56	43	181	128	23,6	25,1
Glissières en béton	53	75	6	12	53	72	10,2	14,3
Autres glissières	26	24	4	1	29	24	12,1	4,00
Arbres	96	75	26	25	91	58	22,2	30,1
Murs, piles de pont	104	92	29	28	97	77	23,0	26,7
Poteaux	111	86	38	32	100	63	27,5	33,7
Support de signalisation	55	26	14	4	51	24	21,5	14,3
Parapet	20	16	2	3	23	15	8,0	16,7
Îlot, refuge, borne	83	56	8	8	87	54	8,4	12,9
Mobilier urbain	22	30	4	3	21	28	16,0	9,68
Véhicule en stationnement	143	163	7	18	155	162	4,3	10,0
Bordure de trottoir	217	163	24	29	244	154	9,0	15,8
Fossé, talus, paroi rocheuse	275	224	38	6	291	231	11,6	10,1
Obstacle sur chaussée	46	112	2	9	50	112	3,8	7,44
Obstacle sur trottoir	55	73	8	6	55	78	12,7	7,14
Tous obstacles fixes	1504	1371	266	247	1528	1280	14,8	16,2

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2005, dans deux chocs de motocyclistes contre un obstacle fixe sur trois, le motard était seul en cause.

Les accidents impliquant une motocyclette seule sans piéton représentent 28 % des tués et 7 % des blessés.

La gravité des accidents, en tués pour 100 victimes est maximale dans les accidents contre les poteaux (33,7) puis contre les arbres (30,1), contre les murs et les piles de pont (26,7) et contre les glissières métalliques (25,1). Elle est inférieure à 10 dans les accidents contre le mobilier urbain (9,68), les obstacles sur chaussée (7,44), les obstacles sur trottoir (7,14) et les glissières autres que métalliques et en béton (4,00).

■■■ 5. Voir avertissement en début de document.



En dix ans, le nombre de motocyclistes tués dans les accidents à une motocyclette seule sans piéton a globalement diminué de 7,1 % mais il a augmenté dans les chocs contre les glissières en béton, les parapets, les véhicules en stationnement, les bordures de trottoir et les obstacles sur chaussée.

Le tableau suivant cumule les résultats des années 2004 et 2005 afin d'avoir des effectifs suffisamment nombreux.

	Motocyclistes tués pour 100 victimes ⁵ en 2004 et 2005			
	Accidents contre obstacles fixes			Accidents à une moto seule sans piéton contre un obstacle fixe
	Rase campagne	Milieu urbain	Total	
Glissières métalliques	27,4	21,5	26,3	24,9
Glissières en béton	13,3	13,3	13,3	24,9
Autres glissières	14,8	NS	14,0	13,7
Arbres	29,5	17,3	25,7	27,7
Murs, piles de pont	23,0	17,2	18,9	23,4
Poteaux	39,2	21,6	27,7	30,8
Support de signalisation	13,3	14,8	14,4	15,6
Parapet	42,2	NS	28,0	34,1
Îlot, refuge, borne	20,9	11,1	14,1	15,1
Mobilier urbain	NS	9,0	10,9	14,9
Véhicule en stationnement	8,7	4,5	4,9	8,4
Bordure de trottoir	15,4	11,4	12,1	13,2
Fossé, talus, paroi rocheuse	11,8	7,1	11,1	11,6
Obstacle sur chaussée	9,5	5,2	6,6	8,4
Obstacle sur trottoir	16,3	9,5	11,2	13,4
Tous obstacles fixes	19,3	10,1	13,9	16,9
Sortie de chaussée sans obstacle	8,1	3,3	6,0	6,3

NS : non significatif.

Source : ONISR, fichier des accidents.

Globalement, les accidents les plus graves se produisent, par ordre décroissant, lorsque l'obstacle heurté est un parapet, un poteau, une glissière métallique, un arbre. Il y est ainsi relevé plus d'un motocycliste tué pour quatre victimes.

La gravité des chocs contre les glissières métalliques est beaucoup plus élevée que contre les glissières en béton (2,1 fois en rase campagne et 1,6 fois en milieu urbain).

À l'inverse, les accidents entre une motocyclette et un véhicule en stationnement sont beaucoup moins graves, surtout en agglomération.





Par ailleurs, la gravité des accidents où le motocycliste seul impliqué sort de la chaussée sans heurter d'obstacle est 2,7 fois plus faible que celle des accidents où le motard heurte un obstacle fixe.

→ Les scénarios d'accidents entre une motocyclette et une voiture de tourisme en 2005

Les scénarios d'accidents

Ce chapitre se propose de décrire les scénarios d'accidents impliquant une voiture de tourisme et une moto sans piéton à l'exclusion de tout autre impliqué. Ces accidents représentent 86 % des accidents à deux véhicules impliquant une motocyclette.

Les accidents peuvent être répartis suivant quatre grands types :

- les véhicules entrent en conflit en intersection ou à proximité ;
- les deux véhicules circulent sur une section courante, dans le même sens ;
- les deux véhicules circulent sur une section courante, en sens opposé ;
- le conducteur commet une manœuvre dangereuse.

	Accidents corporels		Accidents mortels		Gravité ⁶
	Nombre	% du total	Nombre	% du total	
Accidents en intersection	6 235	55,7 %	177	49,2 %	2,84
- dont voiture de tourisme tourne à gauche (1 et 2)	3 712	33,1 %	131	36,4 %	3,53
- dont motocyclette tourne à gauche	251	2,2 %	1	0,3 %	0,40
- dont motocyclette ayant la priorité (3)	3 673	32,8 %	124	34,4 %	3,38
Accidents hors intersection – véhicules dans le même sens	2 041	18,2 %	30	8,3 %	1,47
- dont voiture de tourisme change de sens	663	5,9 %	5	1,4 %	0,75
- dont motocyclette change de file	310	2,8 %	3	0,8 %	0,97
- dont motocyclette entre deux files	173	1,5 %	1	0,3 %	0,58
- dont motocyclette heurte l'arrière de la voiture de tourisme (4)	1 068	9,5 %	20	5,6 %	1,87
- dont voiture de tourisme heurte l'arrière de la motocyclette	254	2,3 %	21	5,8 %	8,27
Accidents hors intersection – véhicules en sens opposés	2 062	18,4 %	125	34,7 %	6,06
- dont motocyclette se déporte ou dépasse à gauche (5)	470	4,2 %	57	15,8 %	12,1
- dont voiture de tourisme se déporte ou dépasse à gauche	313	2,8 %	11	3,1 %	3,51
- dont voiture de tourisme change de direction	489	4,4 %	19	5,3 %	3,89
Manœuvre dangereuse : demi-tour, à contresens ou en marche arrière	864	7,7 %	28	7,8 %	3,24
- dont voiture de tourisme – manœuvre dangereuse (6)	726	6,5 %	22	6,1 %	3,03
- dont motocyclette – manœuvre dangereuse	169	1,5 %	5	1,4 %	2,96
Total – tous scénarios	11 202	100 %	360	100 %	3,21

Note : la décomposition des scénarios n'est pas exclusive : par exemple, il y a des accidents où la motocyclette heurte la voiture de tourisme à l'arrière alors que celui-ci vient de changer de file ; les scénarios en gras sont illustrés par des études détaillées d'accidents réels dans la deuxième partie.

Source : ONISR, fichier des accidents.

■■■ 6. Accidents mortels/100 accidents corporels.



Les accidents en intersection ou à proximité

Plus de la moitié des accidents impliquant une motocyclette et une voiture de tourisme se sont déroulés en situation d'intersection. La situation la plus courante est le tourne à gauche de l'automobiliste. Elle représente un tiers des accidents corporels et mortels, soit plus de 3 700 accidents corporels dont 131 mortels. On note **a contrario** que les tourne à gauche de la motocyclette sont très minoritaires dans les accidents (2 % des accidents corporels).

Ce scénario est illustré par deux études détaillées d'accidents (EDA) correspondant à des accidents réels qu'on trouvera dans la deuxième partie de ce chapitre.

D'une manière générale, les EDA montrent que, dans les accidents impliquant une motocyclette, «les défaillances des automobilistes se situent essentiellement à l'étape perceptive : parce qu'ils conduisent en mode «automatique», recherchent sommairement les informations ou se focalisent sur une autre composante de la situation estimée dangereuse»⁷.

Les infractions à la priorité sont très fréquentes puisque 55 % des conducteurs de voitures de tourisme présentent une infraction de ce type. «Difficiles à percevoir à cause de leur taille et de leur rapidité d'approche, les deux-roues à moteur exigent plus d'attention de la part du conducteur de voiture de tourisme. Pourtant, dans une majorité d'accidents, ils ne sont absolument pas perçus sinon après l'engagement de la manœuvre ou à l'imminence du choc». D'un autre côté, «les conducteurs de deux-roues montrent un attachement rigide à leur statut prioritaire. Par ailleurs, ils ont tendance à rouler trop vite pour la situation [...]. Enfin, ils pensent être perçus alors qu'ils ne le sont pas ou trop tardivement»⁷. Le fichier des accidents ne permet pas de vérifier la vitesse excessive de la motocyclette. Par contre, on observe dans 7 % des cas que le motocycliste effectuait un dépassement interdit ou dangereux.

Ce scénario est illustré par le troisième exemple d'accidents réels qu'on trouvera dans la deuxième partie de ce chapitre.

■■■ 7. D'après Pierre Van Elslande, *Accidents de deux-roues à moteur, vers une meilleure compréhension grâce aux scénarios d'erreur*. Fiche de synthèse « Accidentologie et sécurité routière », novembre 2002.





Les accidents en section courante dont les véhicules circulent dans le même sens

Ce scénario regroupe 18 % des accidents corporels et 8 % des accidents mortels. 63 % des accidents se situent en milieu urbain. Cela explique en partie la faible gravité observée (moins de 2 accidents mortels pour 100 accidents corporels), les vitesses étant généralement peu élevées. La situation de conflit la plus courante survient quand un des deux véhicules effectue un changement de file (48 % des cas). Dans une large majorité des accidents, il est effectué par l'automobiliste.

Dans 52 % des cas, le motard vient percuter l'arrière d'une voiture de tourisme. Dans cette configuration, les forces de l'ordre retiennent à l'encontre du motocycliste une vitesse excessive dans 20 % des cas, un changement de file irrégulier pour l'automobiliste dans 10 % des cas.

Ce scénario est illustré par le quatrième exemple d'accidents réels qu'on trouvera dans la deuxième partie de ce chapitre.

Les accidents en section courante dont les véhicules circulent en sens opposés

Il regroupe 18 % des accidents corporels mais un tiers des accidents mortels. Se produisant à des différentiels de vitesse très élevés, les chocs sont alors très violents. Un dépassement dangereux est généralement à l'origine de l'accident. Dans 470 accidents, le motocycliste effectuait un dépassement et, dans 313 cas, il s'agissait de l'automobiliste.

La gravité des accidents est beaucoup plus forte lorsque le dépassement est effectué par le motard (16 % des accidents dans cette situation sont mortels).

Ce scénario est illustré par le cinquième exemple d'accidents réels qu'on trouvera dans la deuxième partie de ce chapitre.

Les manœuvres dangereuses

Les manœuvres dangereuses ne représentent que 8 % du total des accidents corporels motocyclette contre voiture de tourisme. Elles regroupent les demi-tours, les marches arrière, les contresens, manœuvres le plus souvent en interdiction avec la réglementation. Dans 84 % des cas, ces manœuvres sont commises par l'automobiliste. «Le problème que serait la faible visibilité des motards n'est donc pas seul en cause. Il apparaît plus



globalement une difficulté d'intégration des deux-roues dans les stratégies de prise d'informations des automobilistes.»⁷

Ce scénario est illustré par le sixième exemple d'accidents réels qu'on trouvera dans la deuxième partie de ce chapitre.

Illustration par des exemples d'accidents réels

Les études détaillées d'accidents (EDA) que mènent des organismes de recherche tels que l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), le laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'études du comportement humain (LAB) ou le centre européen d'études de sécurité et d'analyse des risques (CEESAR) constituent un complément aux investigations de type statistique, classiquement fondées sur des exploitations de fichiers. Les données EDA sont spécifiquement recueillies par des équipes pluridisciplinaires dans un objectif de recherche. Elles permettent le développement de connaissances sur les mécanismes générateurs des accidents et sur les processus de dysfonctionnement du système routier qui en sont à la base. Il s'agit de reconstruire et de décrire le déroulement des accidents, d'explicitier les enchaînements de causalité qui rendent compte de ce déroulement et d'identifier, parmi les caractéristiques des usagers, des véhicules et des infrastructures, les facteurs dont le contrôle permettra l'action de prévention.



74

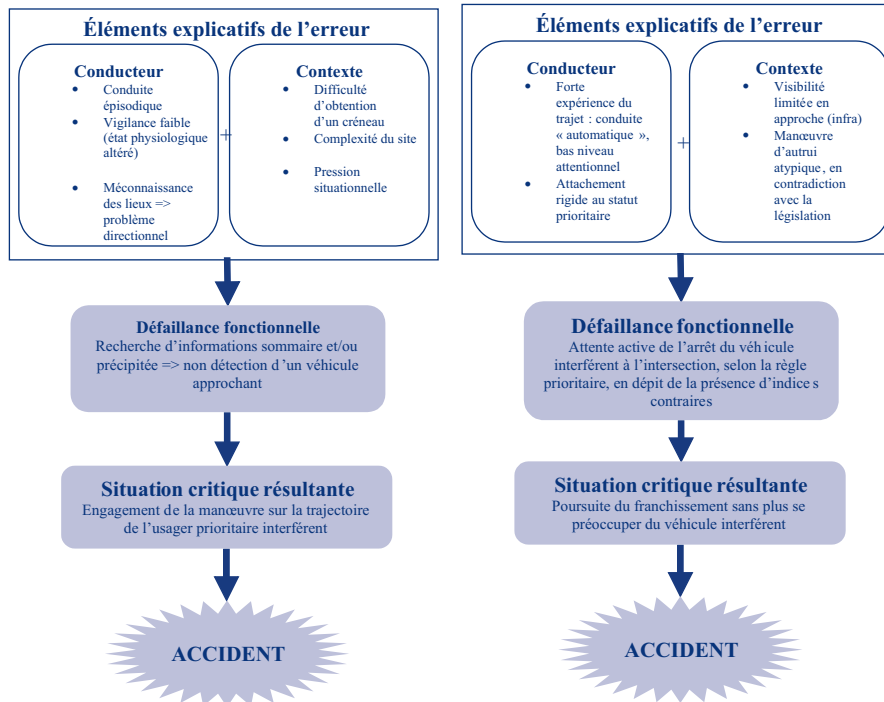
■ ■ ■ 7. Pierre Van Elslande, *Accidents de deux-roues à moteur, vers une meilleure compréhension grâce aux scénarios d'erreur*. Fiche de synthèse « Accidentologie et sécurité routière », novembre 2002.



Présentation d'un scénario type, explicitant les interactions entre un automobiliste et un motocycliste impliqués dans un accident en carrefour⁷

Activité : réaliser un changement de direction avec interférence sur l'axe prioritaire

Activité : franchir une intersection prioritaire avec interférence d'un véhicule non prioritaire en mouvement à l'approche de l'intersection



Un scénario type d'erreur pour l'automobiliste :
la non-détection

Un scénario type d'erreur deux-roues :
le mauvais pronostic

Pour illustrer les scénarios d'accidents mis en évidence par l'analyse statistique, six exemples d'EDA effectués par le département mécanismes d'accidents (MA) de l'INRETS sur des accidents réels sont présentés ici :

- accidents 1 et 2 : scénarios voitures de tourisme en tourne à gauche;
- accident 3 : scénario motocyclette ayant la priorité;
- accident 4 : scénario motocyclette heurtant l'arrière de la voiture de tourisme;

■■■ 7. Pierre Van Elslande, *Accidents de deux-roues à moteur, vers une meilleure compréhension grâce aux scénarios d'erreur*. Fiche de synthèse « Accidentologie et sécurité routière », novembre 2002.

- accident 5 : scénario motocyclette dépassant à gauche ;
- accident 6 : scénario voiture de tourisme effectuant une manœuvre dangereuse.

Nota bene : dans les récits d'accidents qui suivent, les numéros des routes et les noms des rues ont été modifiés.

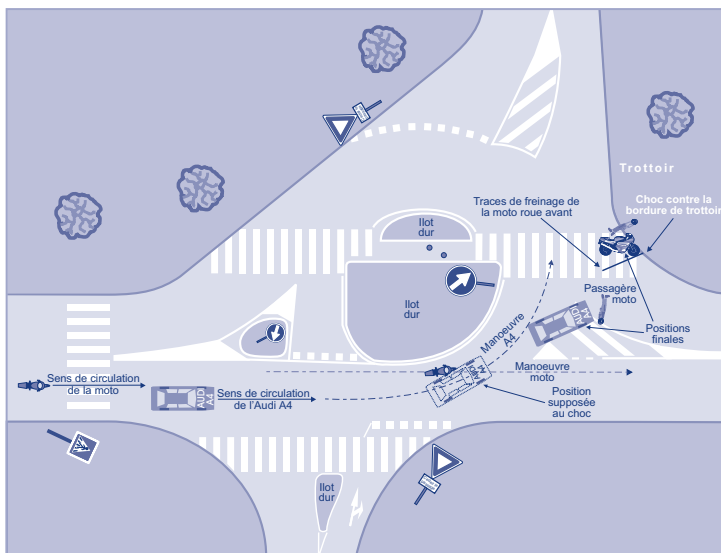
Accidents illustrant les situations de voiture de tourisme en tourne à gauche

- Accident n° 1

Un jeudi 24 janvier, vers 14 heures 45, M. X au volant d'une Audi A4 2.5 TDI appartenant à son père. Le temps est clair, la chaussée est sèche. Il vient de quitter une place de stationnement et circule depuis une cinquantaine de mètres sur un axe prioritaire de type périurbain (axe de contournement à 2 x 1 voie de 7 mètres de large). M. X a attendu son amie dans son véhicule stationné pendant près d'une heure, car celle-ci a dû se rendre au centre des impôts. Arrivé au niveau de l'intersection formée par l'avenue de Werheim et l'avenue Daudel (voir plan ci-dessous), son amie lui demande soudainement de faire demi-tour car elle a oublié quelque chose. Sans plus d'hésitation, M. X décide alors de tourner autour de l'îlot central pour revenir sur ses pas.



76



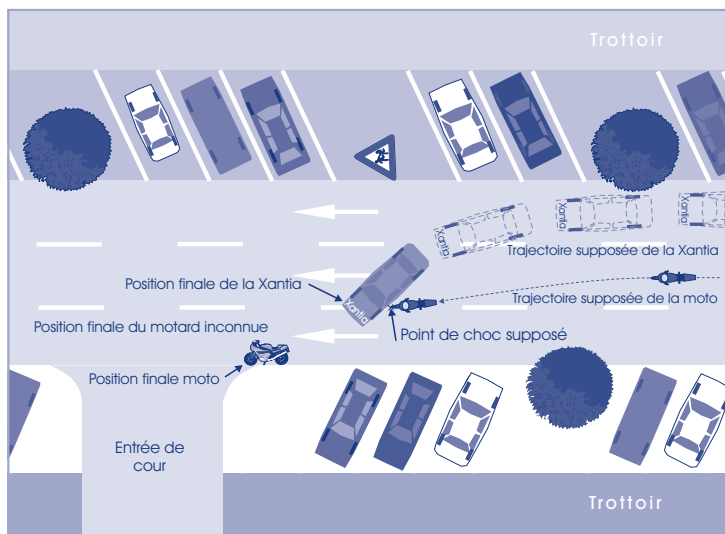


Au même moment, M. Y est lui aux commandes de sa Suzuki 600 Bandit avec sa sœur en passager arrière. Comme M. X, il circule sur l'avenue de Werheim et se trouve juste derrière lui. Il juge le comportement de M. X hésitant, et a l'impression que celui-ci se serre doucement sur la droite de la chaussée. Constatant que le véhicule a été immatriculé en Corse, il se dit que le conducteur est probablement perdu et qu'il va s'arrêter pour demander son chemin. Voyant que la voie inverse est libre, il décide de le doubler. C'est lorsqu'il débute sa manœuvre de dépassement par la gauche que M. X entame le contournement de l'îlot; n'ayant pas détecté la moto et croyant sa manœuvre sans danger (personne n'arrive en face de lui sur la voie inverse, et le seul véhicule qu'il a identifié se trouve loin derrière lui), il n'a pas pris soin de mettre son clignotant à gauche. Alors qu'il débute sa manœuvre, il se fait percuter par la moto qui est alors à la hauteur de la portière passager. Lorsqu'il a compris la manœuvre du véhicule, le pilote de la moto a essayé de l'éviter mais en vain.

Cet accident fera un blessé léger, la passagère de la moto. Le motard ainsi que le conducteur de la voiture et sa passagère seront indemnes.

– Accident n° 2

Un mardi 23 mai, aux alentours de 16 heures, M. X circule à bord d'une Xantia. Il est accompagné de sa femme. Tous deux se rendent chez leur médecin situé sur le boulevard du Roi-Richard. Arrivé à la hauteur du cabinet, M. X s'arrête en double file sur la droite du boulevard et laisse descendre sa femme. Il a alors l'intention d'aller se garer et espère trouver une place de stationnement dans les environs. Le boulevard du Roi-Richard est une artère importante de 8,5 mètres de large, très roulante, composée de trois voies en sens unique. M. X garde son clignotant vers la droite et remonte lentement le boulevard. Très vite, il aperçoit une place libre du côté gauche de la chaussée et se met à son niveau (voir plan ci-dessous). Il regarde dans son rétroviseur gauche et voit le flot de voitures s'arrêter aux feux régulant l'intersection avec le cours d'Odile. Pour M. X, cela signifie que le feu vient de passer au rouge et donc qu'il a le temps de passer avant qu'un autre flot de voitures ne se présente. Il met son clignotant à gauche et traverse d'un bloc les trois voies.



78

Le jeune Y circule sur sa moto, une Yamaha 600 Fazer. Il a suivi le boulevard du Roi-Richard depuis son début avec un même flot de voitures. Connaissant très bien les lieux et le rythme d'apparition du feu vert, il s'arrange pour rouler plus lentement que les véhicules de tête de façon à arriver au niveau des feux au moment où ils vont passer au vert. Ainsi, il n'a pas besoin de s'arrêter. Quand il arrive au niveau du feu régulant l'intersection avec le cours d'Odile, celui-ci est au rouge et des véhicules sont arrêtés. Il passe à gauche du boulevard au moment où le feu va passer au vert. Il voit la Xantia de M. X sur la voie de droite avec son clignotant vers la gauche et constate qu'il s'engage vers la gauche. Mais le jeune Y ne s'inquiète pas pour autant. Pour lui, M. X est gêné par une voiture stationnée devant lui et se déporte sur la voie du milieu. Quand il prend conscience que M. X traverse toutes les voies pour aller se garer, il freine (pas de traces relevées) puis, conscient que la collision est inévitable, cherche alors à toucher la voiture le plus à l'avant possible. Le jeune Y percute la Xantia au niveau du pneu avant gauche. Sa moto s'immobilisera sur le côté droit, sur le bord gauche de la chaussée, à quatre mètres du point de choc. M. X, qui n'a jamais vu la moto arriver, entend le choc et s'immobilise immédiatement.

Casqué, le jeune motard sera légèrement blessé dans l'accident. M. X, ceinturé, s'en sortira indemne.

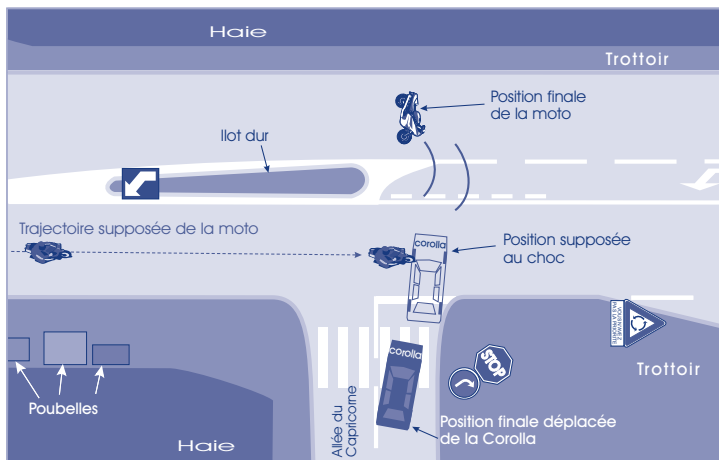


Accident illustrant la situation d'une motocyclette ayant la priorité

– Accident n° 3

Un jeudi 28 octobre, vers 16 heures, par temps clair, M^{me} X circule à bord de sa Toyota Corolla, avec sa nièce pour passagère. Elle habite dans le quartier depuis vingt ans. Elle vient de quitter son domicile et se rend dans le centre-ville. Pour sortir de son quartier résidentiel de type lotissement, il lui faut emprunter, entre autres, un axe secondaire débouchant sur une intersection en T. La chaussée, bordée de trottoirs, fait 5,6 mètres de large et est réglementée par un stop. La vitesse est limitée à 50 km/h. La conductrice discute calmement avec sa nièce quand elle s'arrête au stop. Sa visibilité sur sa gauche est réduite par une rangée de platanes mais également par une voiture stationnée en biais à moitié sur le trottoir et la chaussée. M^{me} X remarque cette gêne. Elle déclare d'ailleurs être obligée de s'avancer un petit peu pour pouvoir voir si aucun véhicule ne vient de ce côté.

M. Y au guidon de sa moto Aprilia Racing Replica 250 circule sur l'axe principal, la RN 118. Il vient de quitter son domicile et se rend à la faculté pour rejoindre des copains. Après 15 kilomètres sur diverses départementales, il rentre en milieu urbain pur. Il déclare circuler à 130 km/h sur la route nationale, à la chaussée rectiligne de 8 mètres de large et à double sens de circulation. Au niveau de l'intersection, la chaussée mesure 10 mètres de large et les deux voies sont séparées par des îlots centraux (voir plan ci-dessous).





Bien que le motard connaisse le carrefour, il continue à circuler à 130 km/h. Il déclare se serrer le plus possible sur le côté gauche de son sens de circulation, au cas où un véhicule sortirait. Mais, par rapport à sa position au choc, il semblerait qu'il circule plutôt au milieu de la chaussée. 50 à 100 mètres devant lui, il détecte la Toyota Corolla, «quasiment arrêtée» en train de débuter un tourne à droite. Il essaie de trouver une voie de dégagement. La présence de l'îlot central ne lui permet pas de se déporter vers la gauche. Il déclare freiner (pas de trace relevée) mais ne peut éviter la collision et percute la Toyota en choc fronto-latéral. Sous le choc, le motard est éjecté de sa machine. Il passe par-dessus le capot de la Toyota et retombe de l'autre côté du véhicule. La moto part en glissade sur le côté gauche (3 mètres de traces de grattage relevées) et s'immobilisera en travers de la chaussée de l'autre côté de la nationale.

Cet accident fera un blessé léger, le motard casqué, et les occupantes ceinturées de la Toyota sortiront indemnes.

Accident illustrant la situation d'une motocyclette heurtant l'arrière d'une voiture de tourisme

– Accident n° 4

Un dimanche 21 septembre, vers 17 heures 30, M. X est au volant de sa Peugeot 306 et il circule sur la D56. Parti du nord du département, il se rend à Marseille. En raison de l'important trafic annoncé par les médias sur les axes principaux, il a choisi d'emprunter un itinéraire moins fréquenté (99 kilomètres) passant par les petites routes des Alpes. Il a fait plus d'une trentaine de kilomètres quand il récupère la D56 en provenance d'Oron. La chaussée est de 6 mètres de large et à l'entrée du village elle forme, sur la gauche de M. X, une intersection en T avec la rue d'Aubane (axe secondaire). M. X repère une Citroën ZX, arrêtée clignotant allumé pour tourner à gauche. Le flux de circulation de la D56 est dense. M. X tente de dépasser cette ZX à l'arrêt par la droite, mais un fossé réduit l'accotement herbeux de droite à 0,5 mètre. Ainsi, M. X attend passivement au volant de sa Peugeot, les feux «stop» éteints (n'indiquant donc pas qu'il est arrêté), que la ZX puisse effectuer son tourne à gauche.





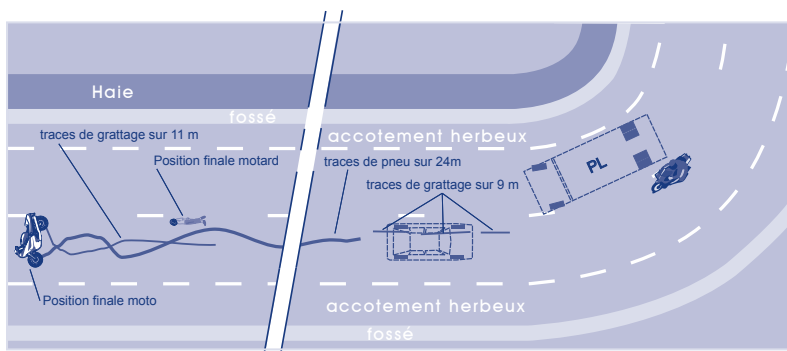
Accident illustrant la situation d'une motocyclette dépassant à gauche sur une route bidirectionnelle

– Accident n° 5

Un jeudi de novembre, aux alentours de 11 heures, M. X, conducteur expérimenté d'une motocyclette Yamaha 600 XT circule sur la route départementale 13. En retard à un rendez-vous, il est pressé et emprunte un itinéraire lui permettant la pratique de vitesses élevées. À l'approche des lieux de l'accident, M. X est gêné dans sa progression rapide par un poids lourd circulant plus lentement et occasionnant un ralentissement de la circulation. M. X entreprend dans un premier temps le dépassement d'une file de véhicules. Il semble ensuite s'être rabattu derrière le poids lourd (peut-être en raison du tracé en courbe précédant la ligne droite où s'est produit l'accident et limitant fortement la visibilité axiale dans sa première partie). C'est peu avant la sortie de courbe que M. X décide de dépasser le poids lourd. Il se décale alors légèrement vers la gauche pour prendre de l'information sur l'avant. Compte tenu du tracé en courbe à droite et de la présence du poids lourd devant lui, M. X ne dispose à cet instant que d'une courte distance de visibilité sur laquelle il ne détecte aucun véhicule. Il juge, un peu rapidement, que cette distance de visibilité est suffisante pour tenter un dépassement rapide du poids lourd. C'est au cours de la manœuvre de dépassement qu'il détecte un véhicule en sens inverse qui circule de façon proche de la ligne axiale et s'apprête à croiser le poids lourd. M. X déclare circuler à 100 km/h.



82



À cet instant, le conducteur du véhicule qui arrive en face, probablement surpris de voir la moto déboucher de derrière le poids lourd qu'il s'apprête à croiser, fait un écart à droite, ce qui



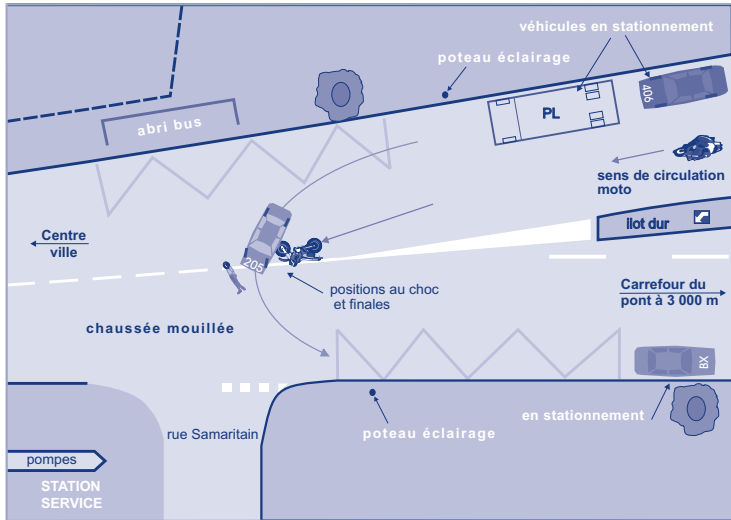
lui permettra de croiser sans dommage la moto et de poursuivre ensuite son chemin. Quant à M. X, la surprise et la peur l'entraînent à freiner violemment, provoquant la déstabilisation de la moto qui finit par se coucher sur la chaussée laissant environ 70 mètres de traces de ripage et de grattage sur la voie de gauche avant de s'immobiliser.

Le conducteur de la motocyclette est éjecté de son véhicule durant le ripage sur la chaussée. Casqué, il ne sera que légèrement blessé.

Accident illustrant la situation d'une voiture de tourisme en réalisation de manœuvre dangereuse

– Accident n° 6

Un mardi 5 novembre vers 13 heures 10, par temps légèrement pluvieux, M. X rejoint son véhicule accompagné d'un collègue de travail avec qui il vient de partager son repas dans un kiosque à sandwiches. Sa Peugeot 205 est stationnée, à droite de son sens de circulation, sur le bord de la chaussée d'une artère importante, axe d'entrée/sortie de l'agglomération. L'emplacement occupé par le véhicule n'est pas une place de stationnement autorisé. Cependant, M. X comme bien d'autres usagers agit de la sorte pour avoir rapidement accès aux nombreux commerces présents dans la zone. La Peugeot 205 est garée entre une zone d'arrêt de bus et un poids lourd. Malgré le manque de visibilité généré par la présence du poids lourd stationné derrière lui, M. X décide d'opérer un demi-tour sur la chaussée pour s'engager dans l'autre sens. Cette manœuvre est non seulement interdite mais représente également un sérieux danger compte tenu du niveau de fréquentation du boulevard.



En entrée d'agglomération, M. Y circule sur sa moto Kawasaki Tengai 650. Il vient de quitter son domicile et se rend sur son lieu de travail situé en centre-ville. Son environnement routier devient de plus en plus dense : il aborde un grand croisement « en croix » réglementé par des feux tricolores que le motard passera au vert. Après ces feux, la chaussée se rétrécit pour passer à deux voies. On observe de nombreux commerces ; notamment un bar-tabac et un kiosque à sandwiches. Sa largeur passera progressivement d'une vingtaine à une dizaine de mètres, les deux voies étant séparées par un marquage axial discontinu. Le boulevard est bordé de trottoirs, de part et d'autre, ceux-ci sont plantés de platanes tous les dix mètres. Le long du trottoir de droite des véhicules, dont un poids lourd, sont en stationnement irrégulier à quelques mètres en amont d'un arrêt de bus. Après avoir passé le feu, le motard, à une vitesse déclarée de 65 km/h, est à une vingtaine de mètres du poids lourds quand il découvre la 205, masquée jusqu'à présent, qui sort de stationnement devant le poids lourd. En voyant cette voiture réaliser un demi-tour inopiné, le motard freine sans laisser de trace sur la chaussée humide et vient percuter la 205 à la hauteur de la portière conducteur. Le conducteur de la 205 freine aussitôt et s'immobilise sur place car il circulait au pas. Le motard est éjecté de sa machine, passe sur le capot de la voiture et tombe sur la chaussée.



Casqué et ganté, le conducteur de la moto sortira légèrement blessé de l'accident. Les deux occupants de la 205 seront indemnes.



Évolution des comportements

VITESSE

→ Vitesses moyennes pratiquées de jour en ligne droite selon les réseaux

Rase campagne	Vitesses moyennes pratiquées par les motocyclistes (en km/h)							
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Autoroutes de liaison (limitées à 130 km/h)	132	130	132	129	134	130	126	<i>125</i>
Autoroutes de dégagement (limitées à 110 km/h)	<i>116</i>	120	118	120	120	119	119	117
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (limitées à 110 km/h)	114	114	121	118	118	113	111	<i>108</i>
Routes nationales à 2 ou 3 voies (limitées à 90 km/h)	102	103	103	97	104	98	96	<i>91</i>
Routes départementales à grande circulation (limitées à 90 km/h)	106	103	97	99	109	<i>96</i>	<i>96</i>	99
Ensemble des réseaux	112	111	110	109	115	107	105	104

Source : Institut de sondages Laval (en 2005, 1 030 motos ont été observées en rase campagne : 230 sur les autoroutes de liaison, 347 sur les autoroutes de dégagement, 199 sur les routes nationales à 2 x 2 voies, 157 sur les routes nationales à 2 ou 3 voies et 97 sur les routes départementales).

En 2005, les vitesses moyennes pratiquées par les motocyclistes en rase campagne ont diminué sur la plupart des réseaux sauf sur celui des routes départementales où la hausse est de 3 km/h. Le niveau des vitesses pratiquées est le plus faible de ces huit dernières années sur les autoroutes de liaison et sur les routes nationales, qu'elles soient à 2 ou 3 voies ou à 2 x 2 voies avec chaussées séparées.

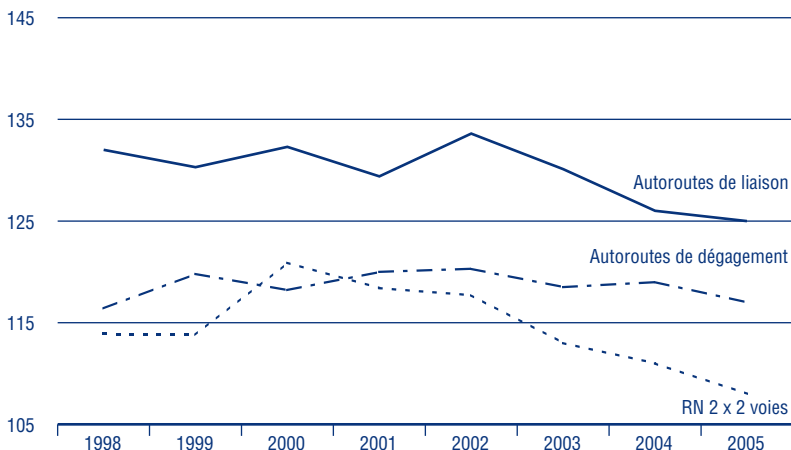
Les vitesses moyennes sont supérieures en 2005 aux seuils de limitation de vitesse sur les autoroutes de dégagement (7 km/h) et sur les routes départementales à grande circulation (9 km/h) et quasi égales sur les routes nationales à 2 ou 3 voies. Rappelons qu'en 2002 elles étaient supérieures aux seuils sur l'ensemble des réseaux de rase campagne.

Les vitesses moyennes pratiquées par les motocyclistes sont toujours supérieures à celles pratiquées par les automobilistes sur tous les réseaux. L'écart varie entre 6 km/h sur les autoroutes de liaison et 10 km/h sur les routes nationales à deux ou trois voies.



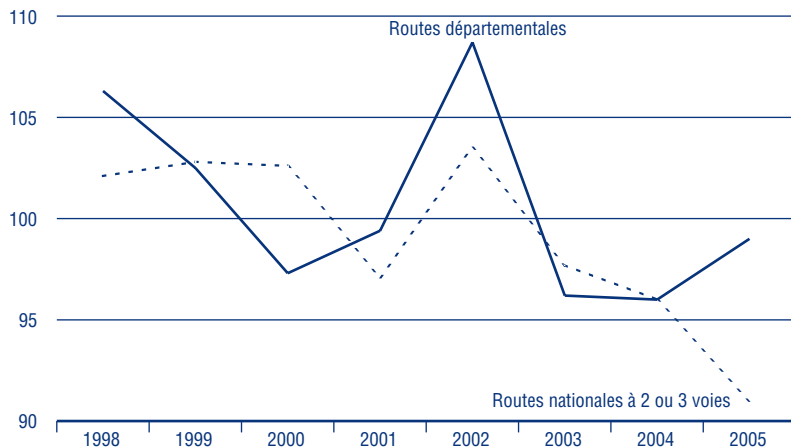
Tous réseaux confondus, on assiste depuis 1998 à une baisse de la vitesse moyenne pratiquée par les motocyclistes (- 8 km/h en huit ans), l'année 2002 apparaissant comme une exception.

Évolution des vitesses moyennes pratiquées de jour par les motocyclistes sur les autoroutes et les routes nationales à 2 x 2 voies



90

Évolution des vitesses moyennes pratiquées de jour par les motocyclistes en rase campagne sur les routes nationales à 2 ou 3 voies et les routes départementales





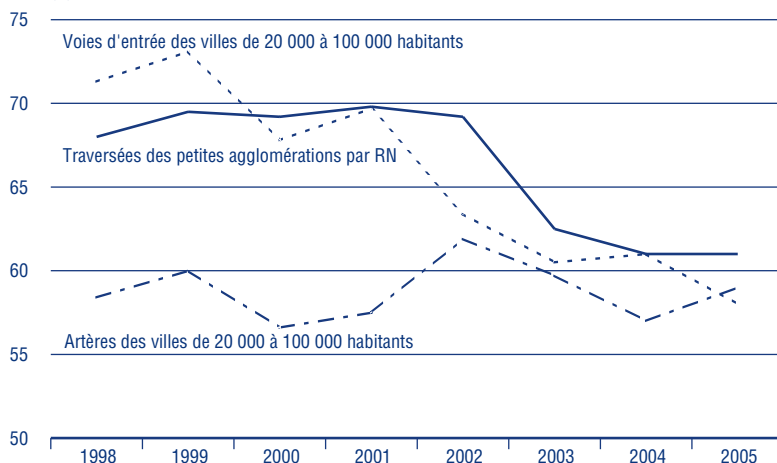
Agglomération (vitesse limitée à 50 km/h)	Vitesses moyennes pratiquées par les motocyclistes (en km/h)							
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants par RN	68	70	69	70	69	63	<i>61</i>	<i>61</i>
Voies d'entrée dans les villes de 20 000 à 100 000 habitants	71	73	68	70	63	61	61	<i>58</i>
Artères des villes de 20 000 à 100 000 habitants	58	60	57	58	62	60	57	59

Source : Institut de sondages Lavielle (en 2005, 292 motos ont été observées en milieu urbain : 162 sur les RN en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants, 42 sur les voies d'entrée dans les villes de 20 000 à 100 000 habitants et 88 sur les artères des villes de 20 000 à 100 000 habitants).

En 2005, les vitesses moyennes des motocyclistes en agglomération sont en baisse sur les voies d'entrée des villes moyennes mais en augmentation au cœur de ces mêmes villes. Il est à noter que les motocyclistes roulent en moyenne 10 km/h au-dessus de la vitesse limite autorisée en agglomération.

Le niveau des vitesses pratiquées est le plus faible de ces huit dernières années dans les traversées des petites agglomérations et sur les voies d'entrée des villes moyennes.

Évolution des vitesses moyennes pratiquées de jour par les motocyclistes en agglomération





→ Infractions à la vitesse autorisée de jour en ligne droite selon les réseaux

Rase campagne	Taux de dépassement de la vitesse limite par les motocyclistes							
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Autoroutes de liaison	57 %	50 %	60 %	51 %	54 %	52 %	34 %	39 %
Autoroutes de dégagement	58 %	61 %	63 %	67 %	66 %	65 %	65 %	59 %
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	55 %	53 %	65 %	65 %	64 %	54 %	59 %	43 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies	71 %	71 %	76 %	65 %	74 %	59 %	58 %	48 %
Routes départementales à grande circulation	72 %	64 %	65 %	60 %	85 %	60 %	65 %	68 %

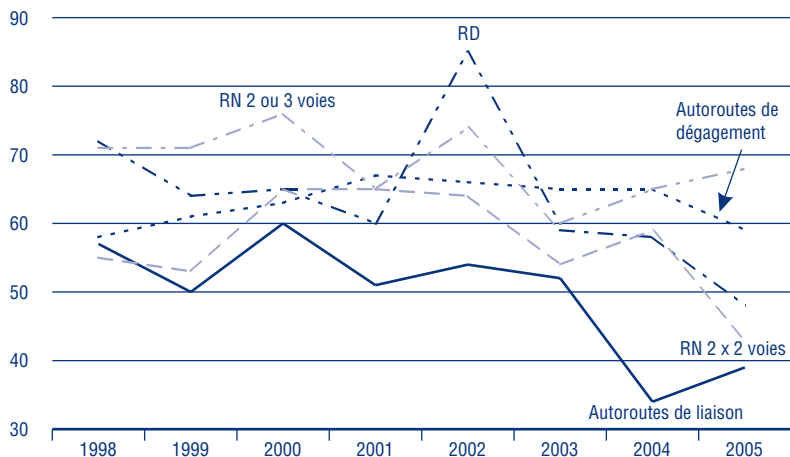
Source : Institut de sondages Lavalle.

Sur les huit années de la série, c'est en 2005 que le taux de dépassement est le plus faible sur les routes nationales, qu'elles soient à 2 x 2 voies avec chaussées séparées ou à 2 ou 3 voies, mais c'est quand même plus de deux motocyclistes sur cinq qui dépassent les vitesses autorisées sur les premières et près de un sur deux sur les deuxièmes.



92

Évolution des infractions à la limitation de vitesse des motocyclistes en rase campagne





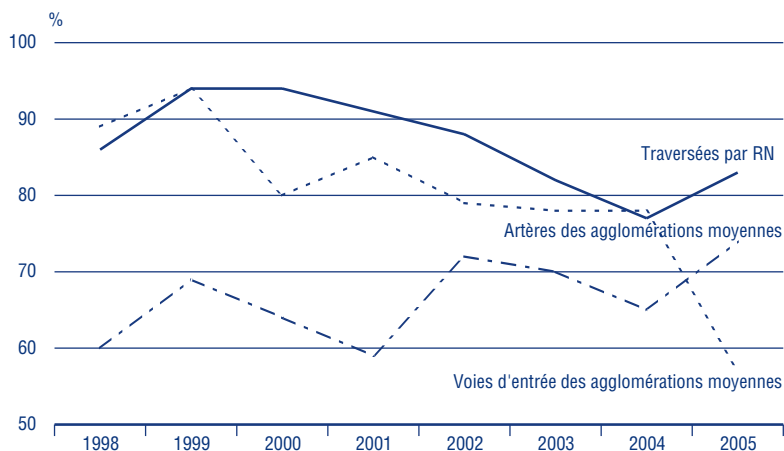
Agglomération (vitesse limitée à 50 km/h)	Taux de dépassement de la vitesse limite par les motocyclistes							
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants par RN	86 %	94 %	94 %	91 %	88 %	82 %	77 %	83 %
Voies d'entrée dans les villes de 20 000 à 50 000 habitants	89 %	94 %	80 %	85 %	79 %	78 %	78 %	57 %
Artères des villes de 20 000 à 50 000 habitants	60 %	69 %	64 %	59 %	72 %	70 %	65 %	74 %

Source : Institut de sondages Lavalie.

Sur les huit années de la série, c'est en 2005 que le taux de dépassement de la vitesse autorisée est le plus faible sur les voies d'entrée des agglomérations moyennes, mais c'est aussi en 2005 que ce taux est le plus fort dans le centre de ces agglomérations.

Entre six et huit motocyclistes sur dix roulent au-delà de 50 km/h en agglomération.

Évolution des dépassements de la vitesse limite par les motocyclistes en agglomération





PORT DU CASQUE

Rase campagne	Taux de port du casque par les motocyclistes							
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Autoroutes de liaison	100 %	98 %	96 %	98 %	96 %	98 %	97 %	99 %
Autoroutes de dégagement	97 %	99 %	97 %	98 %	97 %	97 %	97 %	96 %
Routes nationales à 2 x 2 voies	97 %	88 %	97 %	98 %	94 %	96 %	88 %	90 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies	98 %	98 %	99 %	99 %	97 %	94 %	94 %	96 %
Ensemble des routes nationales	98 %	95 %	99 %	99 %	96 %	95 %	92 %	94 %
Routes départementales à grande circulation	99 %	92 %	95 %	97 %	99 %	97 %	92 %	92 %

Source : Institut de sondages Lavalie (en 2005, 1 161 motos ont été observées en rase campagne : 146 sur les autoroutes de liaison, 305 sur les autoroutes de dégagement, 114 sur les routes nationales à 2 x 2 voies, 183 sur les routes nationales à 2 ou 3 voies et 116 sur les routes départementales).

Le taux de port du casque atteint 99 % sur les autoroutes de liaison et gagne deux points par rapport à 2004 tout comme sur les routes nationales. Il perd en revanche un point sur les autoroutes de dégagement et reste stable sur les routes départementales. Un nombre non négligeable de motocyclistes ne porte pas le casque, notamment sur les routes nationales où le taux de port n'est que de 90 % ou sur les routes départementales à grande circulation où il n'atteint que 92 %.

Agglomération	Taux de port du casque par les motocyclistes							
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants par RN	97 %	98 %	98 %	98 %	95 %	94 %	96 %	96 %
Agglomération parisienne	98 %	98 %	98 %	98 %	98 %	99 %	99 %	99 %
dont Paris	98 %	98 %	98 %	98 %	98 %	99 %	98 %	99 %
Villes de province	97 %	97 %	97 %	97 %	97 %	96 %	95 %	97 %

Source : Institut de sondages Lavalie (en 2005, 1 525 motos ont été observées en milieu urbain : 253 dans les traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants par les routes nationales; 616 en agglomération parisienne; 516 à Paris et 656 dans les villes de province).

En milieu urbain, le casque est plus porté qu'en rase campagne et les taux de port sont très stables.



ÉCLAIRAGE DIURNE

→ Évolution du taux d'éclairage diurne des motocyclettes en circulation

Rase campagne	Taux d'éclairage diurne des motocyclettes							
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Autoroutes de liaison	91 %	96 %	94 %	95 %	97 %	92 %	99 %	99 %
Autoroutes de dégagement	92 %	93 %	91 %	92 %	93 %	94 %	95 %	96 %
Routes nationales	96 %	94 %	97 %	98 %	97 %	95 %	98 %	96 %
Routes départementales	94 %	90 %	92 %	93 %	96 %	98 %	96 %	98 %

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière/Institut de sondages Lavalie (en 2005, 864 motos ont été observées en rase campagne : 146 sur les autoroutes de liaison, 305 sur les autoroutes de dégagement, 297 sur les routes nationales et 116 sur les routes départementales).

En rase campagne, plus de 96 % des motocyclistes roulent de jour avec leur code allumé en 2005. Par rapport à 2004, l'éclairage diurne a augmenté d'un point sur les autoroutes de dégagement et de deux points sur les routes départementales, il reste stable à 99 % sur les autoroutes de liaison mais perd deux points sur les routes nationales.

Agglomération	Taux d'éclairage diurne des motocyclettes							
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Traversées d'agglomérations de moins de 5000 habitants par RN	94 %	92 %	96 %	92 %	93 %	94 %	95 %	96 %
Agglomération parisienne	94 %	94 %	93 %	98 %	92 %	98 %	98 %	98 %
Villes de province	89 %	88 %	92 %	92 %	90 %	92 %	92 %	94 %

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière/Institut de sondages Lavalie (en 2005, 1525 motos ont été observées en milieu urbain : 253 dans les traversées d'agglomérations par les routes nationales, 616 en agglomération parisienne et 656 dans les villes de province).

En milieu urbain, plus de 94 % des motocyclistes roulent de jour avec leur code allumé en 2005. Par rapport à 2004, l'éclairage diurne a légèrement augmenté sur les routes nationales dans les traversées d'agglomérations de moins de 5000 habitants et dans les villes de province, et il est resté stable à Paris et sa région.



→ Infractions pour circulation de jour d'une motocyclette sans feu de croisement allumé

1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1741	1716	968	965	783	418	595	731	634	893

Source : ministère de l'Intérieur.

Le nombre d'infractions à l'éclairage diurne des motocyclettes a été divisé par quatre entre 1996 et 2001. Au cours de cette dernière année, il a même diminué de près de la moitié par rapport à 2000. Il augmente les années suivantes (sauf en 2004).



96

INFLUENCE DE L'ALCOOL EN 2005

→ Accidents corporels ⁸

Conducteurs	impliqués dans un accident corporel				
	Total conducteurs	au taux d'alcoolémie connu	%	au taux d'alcoolémie positif	% ⁸
- de motocyclettes	14 387	11 788	81,9	507	4,3
- de voitures de tourisme	93 619	81 880	87,5	5 168	6,3
Ensemble des conducteurs	142 034	120 688	85,0	6 735	5,6

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les conducteurs de motocyclettes impliqués dans un accident corporel sont moins souvent alcoolisés que les conducteurs de véhicules légers ou que l'ensemble des conducteurs.

→ Accidents mortels

Conducteurs	impliqués dans un accident mortel				
	Total conducteurs	au taux d'alcoolémie connu	%	au taux d'alcoolémie positif	% ⁸
- de motocyclettes	862	766	88,9	148	19,3
- de voitures de tourisme	5 192	4 850	93,4	919	18,9
Ensemble des conducteurs	7 775	7 203	92,6	1 227	17,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

■ ■ ■ 8. Par rapport aux taux d'alcoolémie connus.



En revanche, pour les accidents mortels, les conducteurs de motocyclettes sont légèrement plus souvent alcoolisés que les autres conducteurs, ce qui semble suggérer que l'alcool est beaucoup plus facteur d'accident mortel pour eux que pour les autres conducteurs. On notera, à titre de comparaison, que pour les conducteurs de cyclomoteurs l'influence de l'alcool est encore plus forte puisque ce taux atteint 32,2 %.



C

omparaisons
internationales
en 2004

COMPARAISONS INTERNATIONALES EN 2004

	Tués	dont usagers de motos > 50 cm ³	% de tués motards
Pologne	5 712	181	3,2
Finlande	375	20	5,3
Hongrie	1 296	72	5,6
Danemark	369	23	6,2
Nouvelle-Zélande	436	34	7,8
Slovénie	274	23	8,4
Espagne	4 741	400	8,4
Islande	23	2	8,7
Japon	8 492	750	8,8
États-Unis	42 636	3 952	9,3
Pays-Bas	804	83	10,3
Autriche	878	98	11,2
Suède	480	56	11,7
Norvège	259	32	12,4
Corée du Sud	6 563	847	12,9
Portugal	1 294	181	14,0
Irlande du Nord	147	21	14,3
Allemagne	5 842	858	14,7
France	5 530	860	15,6
Royaume-Uni	3 368	581	17,3
Italie	5 625	1 086	19,3
Luxembourg	50	10	20,0
Suisse	510	114	22,4

Source : International Road Traffic Database.

Ce premier tableau présente la part de tués en deux-roues dans une sélection de pays. Cet indicateur mélange deux effets distincts :

- un effet volume : plus la motocyclette est utilisée dans le pays, plus elle pèsera dans l'accidentologie du pays ;
- un effet risque : un taux important traduit aussi que son usage est dangereux, comparativement aux autres modes de transport.

La France, l'Allemagne, le Royaume-Uni, l'Italie et des plus petits pays comme l'Irlande du Nord, le Luxembourg et la Suisse, soit une bonne partie de l'Europe de l'Ouest, obtiennent vis-à-vis de cet indicateur un mauvais résultat avec plus de 14 % de tués en motocyclettes.



2004	Tués en motos > 50 cm ³	Kilométrage motos (millions de véh. x km)	Tués par milliard de véh. x km
Allemagne	858	12739	67,4
Australie	188	1376	136,6
Autriche	98	1475	66,4
Belgique (2001)	147	1033	142,3
Danemark	23	551	41,7
France	860	4720	182,2
États-Unis (2001)	3156	15342	205,7
Pays-Bas	83	1680	49,4
Suisse	114	2023	56,4

Source : International Road Traffic Database.

Le problème de l'accidentologie des motocyclettes en France se confirme : rapporté au kilométrage parcouru, la France se situe à l'avant-dernière place avec plus de 182 motocyclistes tués par milliard de véhicules x kilomètres, juste derrière les États-Unis avec près de 206 tués par milliard de véhicules x kilomètres.

L'Allemagne, l'Autriche, le Danemark, les Pays-Bas, la Suède et la Suisse obtiennent de bons résultats avec un taux de tués compris entre 42 et 67 ; soit entre 2,7 et 4,4 fois moins que la France.

Motocyclistes tués par milliard de kilomètres parcourus et pourcentages de motocyclistes tués dans différents pays

