

Motocyclettes 2007

Avertissements :

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

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

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

Pour plus de détails, on se reportera à l'étude sectorielle « La sécurité des motocyclettes en 2005 » sur le site www.securiteroutiere.gouv.fr/observatoire dans sa version électronique et la Documentation française dans sa version papier.

Synthèse

Le parc de motocyclettes, à l'inverse de celui des cyclomoteurs, ne cesse d'augmenter depuis trente cinq ans et a été multiplié par 6,1. Dans le même temps, le nombre de motocyclistes tués a été multiplié par 2,5. La gravité des accidents, en motocyclistes tués pour 100 victimes, est de 4,45 en 2007 et augmente légèrement par rapport à 2006 (4,35).

En 2007, les motocyclistes tués, qui représentent 17,96 % des tués sur la route, l'ont plus été en rase campagne qu'en milieu urbain et près de deux fois plus le jour que la nuit. Plus de un tué sur quatre est âgé de 18 à 24 ans (23,1 %) et près de trois motocyclistes tués sur cinq ont moins de 35 ans.

Les vitesses moyennes pratiquées de jour par les motocyclistes se situent au-dessous de la vitesse réglementaire sur les autoroutes de liaison (- 6 points) et au-dessus de la vitesse réglementaire sur les autoroutes de dégagement (+ 4 points). Elles sont supérieures à la vitesse moyenne pratiquée de jour par les automobilistes.

Le taux de port du casque descend sous les 90 % en rase campagne et reste supérieur à 95 % en milieu urbain.

Dans les accidents les opposant à un autre véhicule, les motocyclistes, avec moins de la moitié de présumés responsables, ont un taux de responsabilité en dessous de celui des conducteurs de cyclomoteurs, de voitures de tourisme ou de camionnettes.

I. Données générales

	Immatriculations de motocycles neufs (1)	Parc au 31 décembre	Permis de conduire délivrés (2)
1970	27 352	215 000	ND
1975	91 750	334 000	81 084
1980	147 707	670 000	154 013
1985	71 556	716 000	85 570
1990	123 129	747 000	115 500
1995	84 793	727 000	115 211
2000	179 552	968 000	110 386
2001	179 590	1 019 000	113 488
2002	168 754	1 054 000	108 147
2003	176 149	1 091 000	105 967
2004	183 811	1 131 000	104 450
2005	196 618	1 177 000	102 622
2006	229 364	1 248 000	102 487
2007	238 966	1 320 000	106 768

ND : non disponible.

Sources : (1) SESP/DAEI ; (3) DSCR.

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 2007 avec près de 239 000 unités.

Depuis 2002 on continue à assister ainsi à une augmentation globale des immatriculations de motocyclettes neuves de 4,2 % en 2007 par rapport à 2006 (elle était de 16,7 % en 2006 par rapport à 2005) mais selon les puissances les évolutions sont très variables : l'augmentation est très forte pour les plus de 9 CV (+ 19,6 %) et les moins de 6 CV (+ 7,6 %). En revanche la diminution est un peu moins nette pour les motocyclettes de 6 CV (- 9,0 %), de 7 CV (- 5,7 %) et de 8/9 CV (- 3,1 %).

Le parc en circulation¹ n'a cessé d'augmenter depuis 1970, sauf dans les années 1995 où il a marqué une pause. En trente-sept ans, il a été multiplié par 6,1.

L'évolution du nombre de permis délivrés n'est pas homogène. À chaque nouvelle réglementation correspond un pic (effectif record de 154 000 en 1980 et de 133 000 en 1996). Après la forte diminution enregistrée en 1997 conséquence de la réforme de juillet 1996 qui autorise la conduite des motocyclettes légères par les titulaires d'un permis B acquis depuis plus de deux ans, la tendance qui était à la hausse marque un arrêt en 2002 (- 5 %) et semble reprendre pour 2007 (+ 4,2 %). Depuis la dernière réforme, le nombre permis AL (permis de conduire les motos de 125 cm³ et moins) délivrés est devenu marginal. Il ne représente plus que 3,9 % des permis motos délivrés en 2007.

¹ Le parc de la CSNM est calculé à partir des livraisons des vingt dernières années avec un taux de survie variant entre 0,5 % pour l'année n-19 à 90 % pour l'année n.

II. Circulation

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.

L'Observatoire utilise désormais les évaluations réalisées par le SESP/DAEI dont les travaux paraissent dans le 45^{ème} rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation.

En 2007, la circulation des motocyclettes a été estimée à 6,1 milliards de véhicules x km (1,248 millions de motos x 4 900 km en moyenne par an), soit 1,1 % de l'ensemble des kilomètres annuels parcourus en France.

III. Accidents corporels et victimes

Évolution depuis 1970

	Moto-cyclistes impliqués	Total véhicules impliqués	Motocyclistes victimes				Accidents impliquant au moins une moto-cyclette
			Tués à 6 jours ²	Blessés	dont blessés graves ²	Gravité (tués pour 100 victimes*)	
1970	7 875	395 577	306	7 864	2 681	3,75	ND
1975	21 752	438 787	698	22 316	6 557	3,03	ND
1980	34 219	427 883	1 059	35 316	10 345	2,91	33 225
1985	19 138	335 253	810	19 244	5 660	4,04	18 804
1990	21 074	286 470	946	21 072	5 705	4,30	20 634
1995	17 317	230 347	780	17 248	4 524	4,33	16 993
2000	19 838	211 550	886	19 311	4 000	4,39	19 448
2001	19 938	203 301	1 011	19 175	4 030	5,01	19 515
2002	18 365	182 027	973	17 545	3 770	5,25	17 967
2003	16 456	155 087	813	15 816	3 161	4,89	16 144
2004	16 322	147 308	814	15 724	3 016	4,92	15 950
	Moto-cyclistes impliqués	Total véhicules impliqués	Motocyclistes victimes				Accidents impliquant au moins une moto-cyclette
			Tués à 30 jours ²	Blessés	dont blessés hospitalisés ²	Gravité (tués pour 100 victimes*)	
<i>2004 corrigée</i>	16 322	147 308	870	15 668		5,26	15 950
2005	18 757	145 478	881	18 225	7 386	4,61	18 293
2006	17 575	137 657	769	16 909	6 928	4,35	17 178
2007	18 546	139 616	830	17 808	7 171	4,45	18 088

ND : non disponible.

* : tués + blessés.

Source : ONISR, fichier des accidents.

L'insécurité routière des motocyclistes a atteint son maximum en 1980 avec 34 000 accidents corporels, plus de 1 000 tués et 35 000 blessés dont 10 000 gravement. En 1995, les nombres d'accidents comme de blessés avaient été divisés par deux et celui des tués avait diminué de 26 %. Les années 2000 et 2001 n'ont guère été favorables aux motocyclettes mais

² Voir avertissements en début de document.

les résultats s'améliorent entre 2003 et 2006. En 2007, par rapport à 2006, tous les indicateurs sont en hausse.

	Taux pour 1 000 motocycles en circulation	
	Motocyclettes impliquées	Motocyclistes tués
1970	36,6	1,42
1975	65,1	2,09
1980	51,1	1,58
1985	26,7	1,13
1990	28,2	1,27
1995	23,5	1,06
2000	21,1	0,94
2001	20,1	1,02
2002	17,7	0,94
2003	15,3	0,76
2004	14,7	0,73
	Taux pour 1 000 motocycles en circulation	
	Motocyclettes impliquées	Motocyclistes tués
<i>2004 corrigée</i>	14,7	0,78
2005	16,3	0,76
2006	14,5	0,63
2007	14,4	0,65

Sources : CNSM et ONISR.

Le taux de motocyclettes impliquées dans les accidents corporels rapporté au parc en circulation³ a atteint son maximum en 1975. Il diminue régulièrement depuis sauf en 1990 et en 2005 et a atteint son plus bas niveau en 2007.

Le taux de tués suit la même tendance que le taux d'implication des motocyclettes et diminue régulièrement, sauf en 2001, de 1975 à 2007.

Accidents par catégories de deux-roues motorisés en 2007

Avant 2006, le fichier national des accidents distinguait d'une part les scooters immatriculés et les motocyclettes et d'autre part les cyclomoteurs.

En juillet 2004, l'obligation d'immatriculation des cyclomoteurs neufs fait que tous les scooters sont désormais immatriculés même ceux inférieurs à 50 cm³.

Le fichier a été adapté en conséquence et comporte maintenant quatre grandes catégories de deux-roues motorisés de plus de 50 cm³ : parmi les motos, les moins et les plus de 125 cm³ ; parmi les scooters, les plus de 50 mais moins de 125 cm³ et les plus de 125 cm³.

³ Le parc de l'année n est demi-somme des parcs estimés par la CSNM au premier janvier et au 31 décembre de l'année n.

	Accidents corporels	dont accidents mortels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers
MOTOS <ou=125cm3	3016	97	92	1 246	1 672
SCOOTERS >50 ET <ou=125cm3	3 571	44	40	812	2 596
MOTOS >125CM3	11 119	711	675	4 847	5 842
SCOOTERS >125cm3	840	24	23	266	527
ENSEMBLE	18 546	876	830	7 171	10 637

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2007, dans les 18 546 accidents corporels où des motocyclettes et des scooters immatriculés sont impliqués, les motocyclettes sont présentes dans 76,2 % de ces accidents et représentent 92,2 % des tués et 85 % des blessés hospitalisés. Pour les scooters, ces chiffres passent à 23,8 % pour les accidents corporels, 7,6 % pour les tués et 15 % pour les blessés hospitalisés.

En regroupant les catégories par puissance, les deux-roues motorisés supérieur à 125 cm³ sont présents dans 64,5 % des accidents corporels et représentent 84,1 % des tués et 71,2 % des blessés hospitalisés.

Analyse des 18 546 motocyclettes impliquées dans les accidents de la circulation en 2007

Ancienneté du véhicule	55,4 % circulaient depuis moins de cinq ans dont 20,1 % depuis moins d'un an
Manœuvre principale avant l'accident	68,6 % circulaient sans changer de direction, 11,2 % dépassaient à gauche ou à droite, 4,1 % se déportaient à gauche ou à droite, 3,4 % tournaient à gauche ou à droite et 3,4 % circulaient entre deux files
Point de choc	dans 72,5 % des cas le point de choc se situait à l'avant, dans 6,1 % des cas à l'arrière et dans 20 % des cas sur le côté
Conditions atmosphériques	dans 86 % des cas les conditions atmosphériques étaient normales et dans 9,2 % des cas il pleuvait
Luminosité	dans 73,9 % des cas il faisait jour et dans 26,1 % des cas c'était la nuit
Lieu	dans 70,7 % des cas les véhicules circulaient hors intersection et dans 29,3 % des cas en intersection
Mois de l'année	c'est en octobre que le nombre de motocyclettes impliquées a été le plus élevé (1 891), puis en septembre (1 876) et en juin (1 809). C'est en décembre qu'il a été le plus faible (1 100)
Réseaux	les motocyclettes impliquées circulaient principalement sur les voies communales (58,5 %), puis sur les routes nationales et les routes départementales ⁴ (35,4 %) et enfin sur les autoroutes (6,1 %)
Nombre de véhicules impliqués dans les accidents	les motocyclettes ont été impliquées dans 70,8 % des cas dans des accidents à deux véhicules, 6,2 % des cas dans des accidents à trois véhicules et plus et dans 23,3 % des cas elles étaient seules impliquées (17,5 % sans piéton et 5,5 % avec piéton(s))

Source : ONISR, fichier des accidents.

Analyse de la mortalité en 2007

		Motocyclistes tués		
		Milieu urbain	Rase campagne	Total
Usagers	Conducteurs	288	500	788
	Passagers	20	22	42
Sexe	Femmes	9	34	43
	Hommes	299	488	787
Classes d'âge	Moins de 18 ans	3	12	15
	18-24 ans	90	102	192
	25-34 ans	96	165	261
	35-44 ans	67	143	210
	45-64 ans	49	93	142
	65 ans et +	3	6	9
Localisation	Indéterminé		1	1
	En intersection	79	60	139
	Hors intersection	229	462	691
Eclairage	Jour	182	360	542
	Nuit	126	162	288
Ensemble		308	522	830

Source : ONISR, fichier des accidents.

⁴ En 2006, le transfert de la gestion de certaines routes nationales de l'État vers les départements ne permet pas de distinguer l'accidentologie survenue sur chacun de ces deux réseaux. L'analyse porte donc cette année sur l'ensemble des routes nationales et départementales.

Les motocyclistes sont plus souvent tués en rase campagne (62,9 %) qu'en milieu urbain. Quatre tués sur cinq le sont en section courante (83,3 %).

Un motocycliste sur trois a été tué la nuit.

La majorité des motocyclistes tués sont conducteurs (94,9 %) et de sexe masculin (94,8 %).

Un tué sur quatre est âgé de 18 à 24 ans (23,1 %) et trois motocyclistes tués sur cinq ont moins de 35 ans.

Accidents sans tiers en cause en 2007⁵

En 2007, 3 241 accidents sans tiers en cause (accident impliquant un motorcycle seul sans piéton) ont été dénombrés soit 17,5 % de l'ensemble des accidents impliquant des motocyclettes. Plus de un sur deux (55 %) est survenu en milieu urbain et plus de un sur trois (35,2 %) s'est produit de nuit.

Au cours de ces accidents, 277 motocyclistes ont été tués (soit 33,4 % du total) dont 126 l'ont été de nuit (soit 43,8 % des motocyclistes tués de nuit).

Ainsi, la gravité des accidents sans tiers en cause exprimée en tués pour 100 victimes est très élevée (9,8), 2 fois plus que celle des autres accidents de motocyclettes (4,45) et particulièrement en rase campagne de nuit où elle atteint 13,8.

Port du casque des victimes et gravité selon le port ou non du casque en 2007⁴

Les résultats sont à interpréter avec précaution⁶ : le casque était-il attaché et même porté pour certains blessés légers ?

En 2007, la quasi-totalité (98,2 %) des motocyclistes victimes portait le casque (98,9 % en rase campagne et 97,9 % en milieu urbain).

En rase campagne, la gravité en tués pour 100 victimes pour les motocyclistes non casqués est de 24,14 alors qu'elle est de 9,8 chez ceux qui le sont. Ainsi, le non-port du casque multiplie la gravité par un facteur 2,5 hors agglomération.

En milieu urbain, la gravité est beaucoup plus faible (6,2 pour les non casqués et 2,3 pour les casqués) et la différence un peu moins forte (facteur multiplicatif de 2,7 en agglomération).

⁵ Source : ONISR, fichier des accidents.

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

IV. Comportement des motocyclistes en circulation

Évolution des vitesses moyennes pratiquées par les motocyclistes de jour en ligne droite et plane selon les réseaux

Rase campagne	Vitesse moyenne pratiquée par les motocyclistes (en km/h)					
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Autoroutes de liaison	134	130	126	125	118	124
Autoroutes de dégagement	120	119	119	117	116	114
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	118	113	111	108	109	106
Routes nationales à 2 ou 3 voies	104	98	96	91		95
Routes départementales à grande circulation	109	96	96	99	90	98

Source : DSCR – ISL (894 observations en 2007).

En 2007 les vitesses moyennes pratiquées de jour par les motocyclistes en rase campagne sont au-dessus de celles constatées en 2006, excepté sur les autoroutes de dégagement et les nationales à 2 x 2 voies.

A noter par ailleurs que les vitesses moyennes pratiquées de jour par les motocyclistes se situent légèrement au-dessus de la vitesse réglementaire pour les autoroutes de dégagement et de liaison et qu'elles sont supérieures à la vitesse moyenne pratiquée de jour par les automobilistes.

Milieu urbain	Vitesse moyenne pratiquée par les motocyclistes (en km/h)					
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Sur les routes nationales situées dans les traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants	69	63	61	61	55	60
Dans les villes de 20 000 à 100 000 habitants :						
– sur les artères centrales	62	60	57	59	53	51
– sur les voies d'entrée	63	61	61	58	61	63

Source : DSCR – ISL (289 observations en 2007).

En milieu urbain, les vitesses moyennes pratiquées en 2007 ont légèrement augmenté dans les traversées de petites agglomérations par les routes nationales et sur les voies d'entrée des villes de 20 000 à 100 000 habitants.

A noter par ailleurs que les vitesses moyennes pratiquées de jour par les motocyclistes sur les réseaux urbains se situent toujours au-dessus de la vitesse réglementaire.

Évolution de la proportion de motocyclistes roulant au-delà de la vitesse limite de jour selon les réseaux

Rase campagne	Taux d'infraction des motocyclistes à la vitesse limite (%)					
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Autoroutes de liaison	54	52	34	39	31	41
Autoroutes de dégagement	66	65	65	59	59	54
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	64	54	59	43	39	32
Routes nationales à 2 ou 3 voies	74	59	58	48	46 ⁷	48
Routes départementales à grande circulation	85	60	65	68		66

Source : DSCR – ISL (439 observations en 2007).

En 2007, les taux d'infractions restent d'un niveau élevé mais ont diminué par rapport à 2006 sur l'ensemble du réseau de rase-campagne, excepté sur les autoroutes de liaison où ils ont augmenté. A noter que moins de la moitié des motocyclistes est désormais en dépassement de vitesse sur autoroutes de liaison.

Milieu urbain	Taux d'infraction des motocyclistes à la vitesse limite (%)					
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Routes nationales situées dans les traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants	88	82	77	83	64	75
Villes de 20 000 à 50 000 habitants :						
– sur les artères centrales	72	70	65	74	50	46
– sur les voies d'entrée	79	78	78	57	51	75

Source : DSCR- ISL (200 observations en 2007).

En milieu urbain, on assiste en 2007 à une détérioration sur les voies urbaines observées sauf pour les artères centrales. Près de trois motocyclistes sur quatre circulant en centre-ville ou sur les voies d'entrée/sortie des agglomérations moyennes roulent encore au-delà de la vitesse limite.

⁷ En 2006, le transfert de la gestion de certaines routes nationales de l'État vers les départements ne permet pas de comparer les vitesses pratiquées sur chacun de ces deux réseaux à celles des années antérieures. Il a donc été procédé au cumul pour l'ensemble des routes nationales et départementales.

Évolution du taux de port du casque des motocyclistes en circulation

Rase campagne	2003	2004	2005	2006	2007
Autoroutes de liaison	98	97	99	98	99
Autoroutes de dégagement	97	97	96	97	98
Routes nationales à 2 x 2 voies	96	88	90	94	91
Routes nationales à 2 ou 3 voies	<i>94</i>	<i>94</i>	96	98	<i>94</i>
Total routes nationales	95	92	94	97	93
Routes départementales à grande circulation	97	92	92	86	89

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.
Source : DSCR- ISL

Même si les taux de port du casque constatés restent à un niveau élevé, on observe en 2007 une très forte dégradation des résultats par rapport à l'année précédente sur les autoroutes de liaison et les routes départementales, où les taux de port descendent sous les 90 %.

Agglomération	2003	2004	2005	2006	2007
Routes nationales en traversées d'agglomérations	94	96	96	97	92
Ensemble des grandes agglomérations de province	96	95	97	95	98
Agglomération parisienne	99	99	99	99	99
dont Paris	99	98	99	98	99

Source : DSCR- ISL

Même si les taux de port du casque constatés restent dans l'absolu à un niveau élevé, on observe en 2007 une dégradation des résultats par rapport à l'année précédente sur la plupart des réseaux, excepté en milieu urbain (si l'on écarte les traversées de petites agglomérations par routes nationales). Sur les autoroutes de liaison et les routes départementales à grande circulation les taux de port descendent sous les 90 %.

On peut noter par ailleurs, que 2 381 motos ont été observées pour un total de 2 782 occupants recensés (conducteurs et passagers). Cela donne un coefficient moyen de 1,17 occupant par véhicule, égal à celui relevé en 2006 (1,17) et supérieur à celui observé pour les cyclomoteurs (1,12).

Évolution du taux d'éclairage diurne des motocyclettes en circulation

Rase campagne	Taux d'éclairage diurne des motocyclettes (%)					
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Autoroutes de liaison	97	92	99	99	98	98
Autoroutes de dégagement	93	94	95	96	98	99
Routes nationales	97	95	98	96	96 ⁸	98
Routes départementales	96	98	96	98		97

Source : DSCR- ISL (854 observations en 2007).

⁸ En 2006, le transfert de la gestion de certaines routes nationales de l'État vers les départements ne permet pas de comparer l'éclairage diurne des motocyclettes sur chacun de ces deux réseaux à celui des années antérieures. Il a donc été procédé au cumul pour l'ensemble des routes nationales et départementales.

En rase campagne, plus de 97 % des motocyclistes roulent de jour avec leur code allumé en 2007. Par rapport à 2006, l'éclairage diurne est resté stable à un niveau élevé, soit 98 % des motocyclettes.

Milieu urbain	Taux d'éclairage diurne des motocyclettes (%)					
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Routes nationales dans les traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants	93	94	95	96	97	97
Agglomération parisienne	98	99	98	98	99	99
Villes de province	91	92	92	94	95	93

Source : DSCR- ISL (1454 observations en 2007).

En milieu urbain, plus de 96 % des motocyclistes roulent de jour avec leur code allumé en 2007. Par rapport à 2006, l'éclairage diurne est resté stable.

V- La responsabilité⁹ des conducteurs de motocyclettes en 2007

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

Impliqués (victimes et indemnes) dans les accidents corporels	Conducteurs non responsables	Conducteurs responsables	Part des conducteurs responsables
Motocyclettes	11 397	6 999	38,0%
Ensemble	76 413	59 769	43,9%

Source : ONISR, fichier des accidents.

Sur l'ensemble des conducteurs responsables, les conducteurs de motocyclettes représentent 11,7 % et leur part de responsabilité est moins élevée que la moyenne.

Dans le cas des accidents à un véhicule et un piéton, la responsabilité du conducteur de motocyclette est engagée dans 36,4 % des cas contre 38,9 % des cas pour le piéton. Ainsi, avec moins de la moitié de conducteurs de motos responsables, on trouve ici un des plus faibles taux de responsabilité (le plus faible étant détenu par les conducteurs de transports en commun). Les motocyclistes feraient ainsi plus attention aux mouvements des piétons que les autres conducteurs de véhicules.

⁹ Voir dans la brochure *La sécurité routière en France – Bilan de l'année 2006* le chapitre sur la responsabilité des usagers impliqués dans un accident corporel en 2006 – page 107.

VI. Alcool et accidents de motocyclettes en 2007

Conducteurs de motocyclettes impliqués dans	Total des conducteurs impliqués	dont au taux d'alcoolémie connu	% de conducteurs au taux d'alcoolémie connu	Conducteurs au taux d'alcoolémie positif *	% de conducteurs au taux d'alcoolémie positif **
les accidents corporels	18 396	15 018	81,61 %	669	4,7 %
les accidents mortels	872	668	76,6 %	134	20,1 %

* : supérieur au taux maximum autorisé.

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

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2007, les conducteurs de motocyclettes impliqués dans les accidents corporels circulaient dans 4,7 % des cas avec un taux d'alcoolémie positif (contre 6,3 % pour les conducteurs de voitures de tourisme et 5,9 % pour l'ensemble des conducteurs).

Pour les accidents mortels, ces taux passent respectivement à 20,1 %, 18,8% et 17 %. Toutefois, comme souvent pour les usagers vulnérables (piétons et tous usagers de deux-roues), le taux d'indéterminés est important du fait des difficultés techniques et psychologiques des dépistages.