



Observatoire national interministériel de la sécurité routière - ONISR

Concertation 2RM
Plénière du 16 novembre 2009

Point sur l'accidentalité des 2RM

Louis Fernique
Secrétaire général
de l'Observatoire national interministériel
de la sécurité routière (ONISR)

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

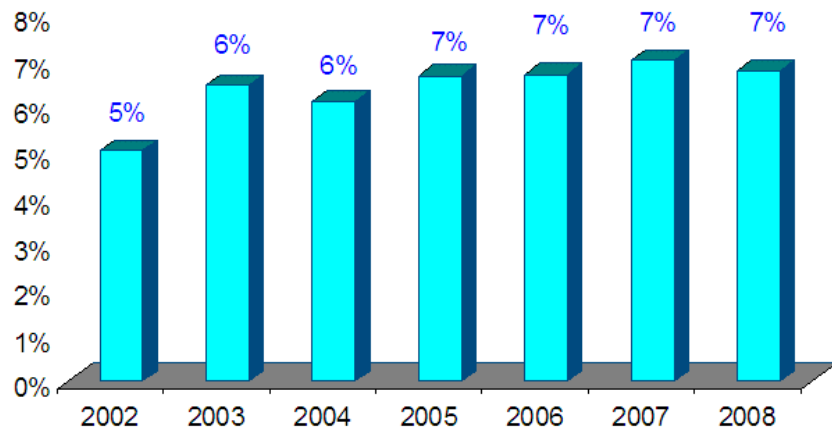


1. La mortalité

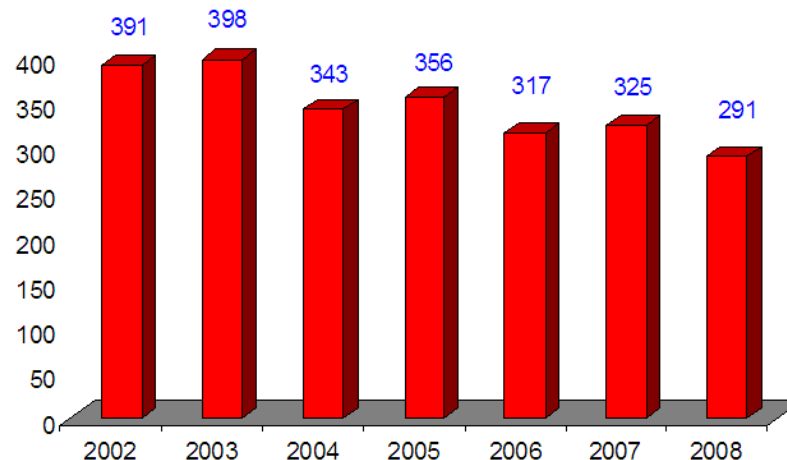
1.1. Les cyclomoteurs

- Jusqu'en 2008, la proportion des tués en **cyclomoteurs** (moins de 50 cm³ de cylindrée) parmi l'ensemble des tués de la route est restée stable ou a augmenté très légèrement (autour de 7%), mais leur nombre en valeur absolue restait à la baisse en tendance longue, avec même une diminution très significative de 10% de 2007 à 2008 (de 325 à 291 tués).

Part des tués en cyclomoteurs



Nombre de tués en cyclomoteurs

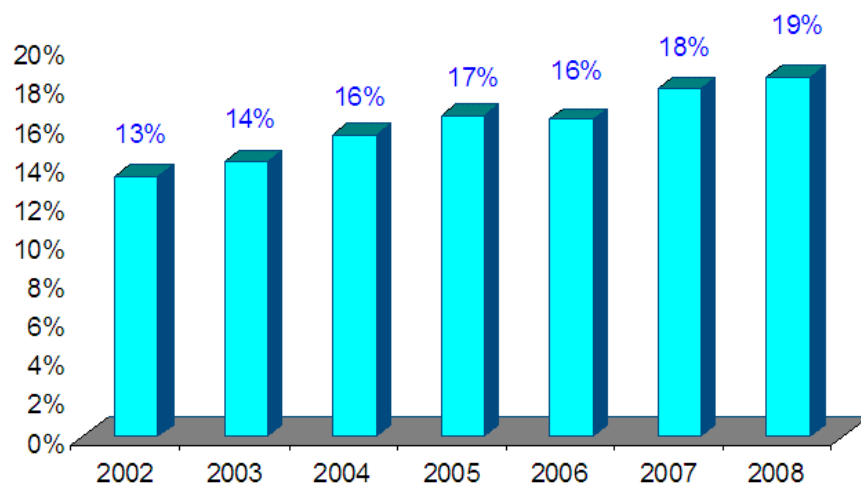


SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

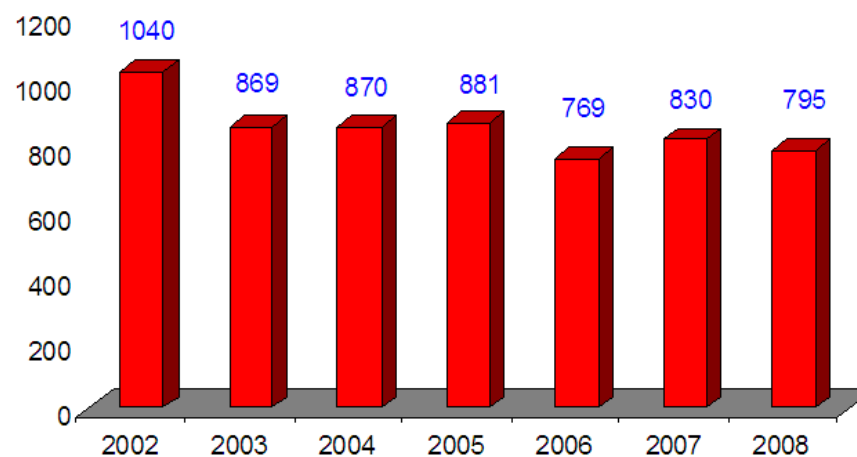
1.1. Les motocyclettes

- Jusqu'en 2008, la proportion des tués en **motocyclettes** parmi l'ensemble des tués de la route a augmenté assez régulièrement de l'ordre d'un point par an (jusqu'à 19% en 2008), mais leur nombre en valeur absolue restait en faible baisse en tendance longue, avec notamment une diminution effective de 4% de 2007 à 2008 (de 830 à 795 tués).

Part des tués en motocyclettes



Nombre de tués en motocyclettes



TENDANCE 2009

- Les 10 premiers mois de l'année 2009 attestent d'une **inversion de tendance pour la moto**.
- Selon les données provisoires compilées par le ministère de l'intérieur, on constate une hausse de la mortalité **motocycliste** de +14,1% sur la période (soit 771 tués). On recense ainsi 79 tués pour le seul mois d'octobre (en hausse de 23,4% par rapport à oct.2008).
- Par contre on ne recense que 34 **cyclomotoristes** tués en octobre (en baisse de 15%).

Rappel : responsabilité présumée des conducteurs

Parmi les conducteurs impliqués dans des accidents corporels, sont présumés responsables :

- **38% des motocyclistes**
- **44% des conducteurs de VL**
- **48% des cyclomotoristes**

La part des accidents mortels « seul sur la route » est de :

- **29% pour les motos**
- **31% pour les cyclos**
- **33% pour les VL**

(pour l'ensemble des accidents corporels :
VL 14%, cyclos 16%, motos 18,5%)

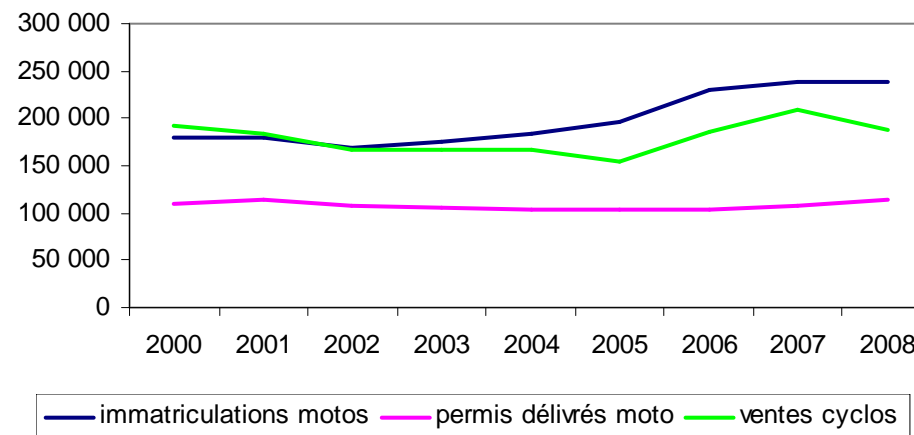
SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

2. Le parc circulant

- Avec un parc divisé par près de cinq en trente-huit ans, le **cyclomoteur** a vu son nombre de tués divisé par huit dans le même temps (**soit un risque – rapporté au véhicule - divisé par 1,6**). Sur la même période, la voiture particulière a vu son parc multiplié par 2,6 et son nombre de tués divisé par 3,6 (**risque divisé par 9,4**). Le cyclomoteur est donc resté très en deçà de l'amélioration générale de la sécurité routière.

Evolutions motos-cyclos

- Le parc de **motocyclettes**, à l'inverse de celui des cyclomoteurs, ne cesse d'augmenter depuis trente-huit ans : il a été multiplié par 6,4. Dans le même temps, le nombre de motocyclistes tués a été multiplié par 2,6. Soit **un risque – rapporté au véhicule - divisé par 2,5**.



- Depuis 2000, les ventes de **motocyclettes** augmentent, alors que les ventes de cyclomoteurs fluctuent. Mais les immatriculations neuves de motocyclettes des 8 premiers mois de 2009 montrent une forte baisse par rapport à la même période de 2008 (-16,5%).

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

3. Mortalité selon le milieu

- Les tués en **cyclomoteur** se répartissent à peu près équitablement entre le milieu urbain et la rase campagne (49% /51%).
- En **motocyclette**, les tués le sont le plus souvent en rase campagne (à 64%) mais moins que pour l'ensemble des usagers (71%). Il y a donc quand même une nette surmortalité urbaine. Ce sont en effet des usagers bien plus vulnérables qui ont davantage de chances d'être tués aux vitesses plus faibles du trafic urbain.

	2007		2008	
	Rase campagne	Milieu urbain	Rase campagne	Milieu urbain
Cyclos	43,7%	56,3%	49,1%	50,9%
Motos	62,9%	37,1%	63,9%	36,1%
VL	84,4%	15,6%	86,1%	13,9%
Ensemble	70,6%	29,4%	71,1%	28,9%

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

4. Accidents et alcoolémie

- Les conducteurs de **cyclomoteurs** impliqués dans les accidents corporels ou mortels présentent un taux d'alcoolémie positif bien plus souvent que les autres usagers (27% contre 16 % pour les accidents mortels ; 8% contre 6% pour les accidents corporels).
- Pour les **motocyclettes**, la part des conducteurs accidentés à alcoolémie positive est bien inférieure aux cyclomoteurs, et plus proche de la même part pour l'ensemble des usagers (22% contre 16 % pour les accidents mortels ; 5% contre 6% pour les accidents corporels, le rapport des proportions s'inversant).

Part des conducteurs impliqués ayant une alcoolémie positive

	Accidents mortels		Accidents corporels	
	2007	2008	2007	2008
Cyclos	35,7%	27,1%	7,3%	7,6%
Motos	20,1%	21,8%	4,7%	5,1%
VL	18,8%	17,6%	6,3%	6,0%
Ensemble	17,0%	16,5%	5,9%	5,8%

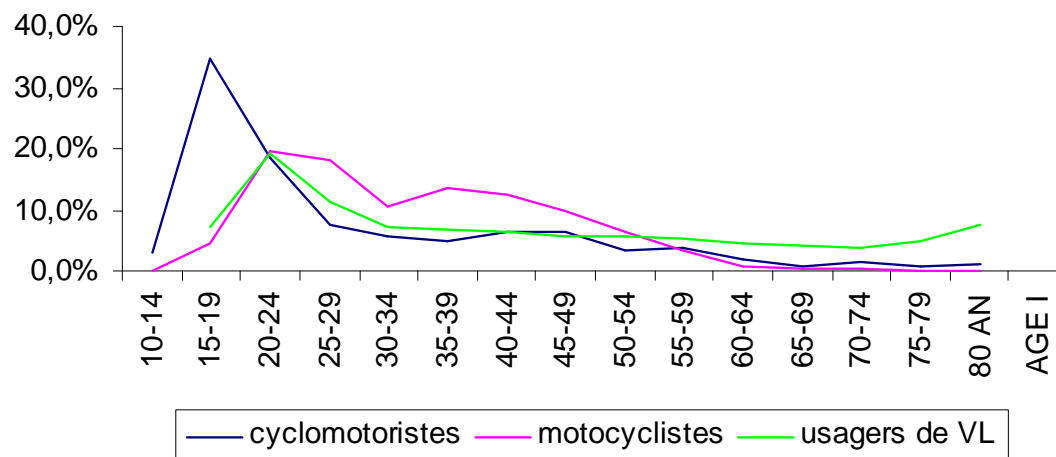
Source fichier BAAC

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

5. L'âge des conducteurs impliqués

- Les **cyclomotoristes** accidentés sont plus jeunes que les **motocyclistes** accidentés qui sont eux même plus jeunes que les **usagers de VL** accidentés. On n'a pas de raison de penser que ces distributions des accidentés par âge soient très différentes de la répartition par âges des conducteurs circulant dans ces catégories.
- L'âge peut être une explication de la prise de risque, notamment de la forte suralcoolémie des cyclomotoristes et de la suralcoolémie en fait très limitée des motocyclistes

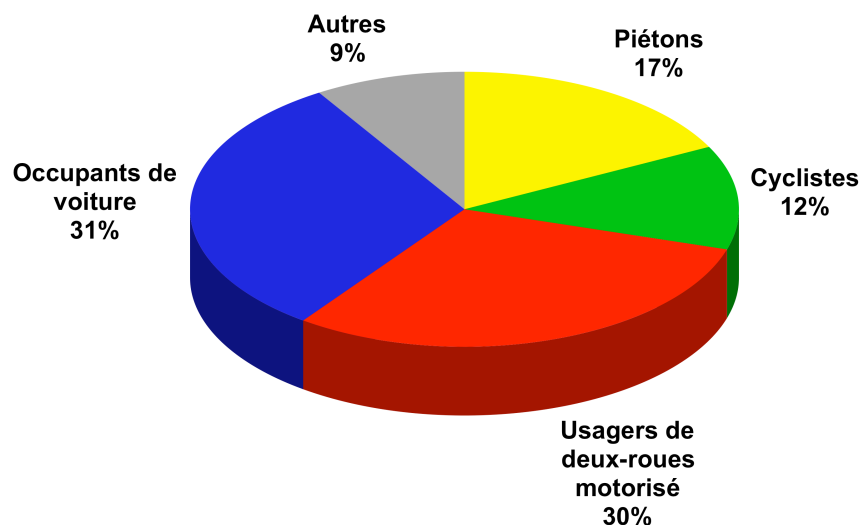
Age des conducteurs impliqués dans un accident corporel.



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

6. Gravité et nature des blessures

- Les 2RM impliqués dans des accidents sont **plus fréquemment** et **plus gravement** blessés que les autres usagers.
- En effet, ils représentent le même nombre de blessés graves que les VL avec bien moins de personnes impliquées dans les accidents au total. Au plan national, les occupants de VL représentaient en effet 70 % des personnes impliquées contre 15 % aux 2RM.



Blessures graves (AIS 3 ou +) selon la catégorie d'usagers (1996-2003)

Les blessures graves sont mesurées par l'AIS. Son échelle va de 1 à 6, du moins grave au plus grave. Le niveau 3 correspond par exemple à la gravité d'une fracture ouverte ou déplacée d'un radius.

- Les régions corporelles les plus atteintes chez les 2RM survivants sont les membres.
- Les régions corporelles atteintes causant le plus fréquemment le décès sont la tête, le thorax et l'abdomen.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES