sécurité
routière

La Sécurité des Motocyclettes en 1993

Étude Sectorielle

Observatoire National
Interministériel
de Sécurité Routière

La documentation Française

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL
DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La sécurité des motocyclettes en 1993

Étude sectorielle

La **documentation** Française

Rédaction : Claude Filou
Olivier Noël
Colette Decamme

Pour tous renseignements, s'adresser à :
l'Observatoire national interministériel de sécurité routière
La grande arche
92055 Paris-La Défense Cedex 04
Téléphone : 40 81 80 42 - 40 81 80 28

ISBN : 2-11-003281-1

Sommaire

Synthèse générale 5

Principaux résultats depuis 1984 11

I - Définitions, parcs, mises en service et permis 13

I.1. Définition des motocyclettes et des permis 13
I.2. Evolution annuelle du parc total (APSAD-CSNM) 14
I.3. Evolution annuelle du parc APSAD par cylindrée 15
I.4. Evolution annuelle du parc CSNM par cylindrée 16
I.5. Evolution annuelle des mises en service 16
I.6. Evolution annuelle des permis de conduire délivrés 18

II - Principaux résultats de l'insécurité routière 19

II.1. Evolution annuelle des accidents corporels impliquant une motocyclette, des motocyclistes victimes et de la gravité 19
II.2. Evolution annuelle des taux d'accidents corporels, de tués et de blessés par rapport au parc en circulation (APSAD) 21
II.3. Evolution annuelle des accidents de motocyclettes en fonction de la cylindrée 22
II.4. Evolution annuelle des motocyclistes tués en fonction de la cylindrée du motocycle 24
II.5. Evolution annuelle des motocyclistes blessés en fonction de la cylindrée du motocycle 25
II.6. Evolution annuelle des accidents corporels impliquant une motocyclette, des motocyclistes tués et blessés et de la gravité selon la localisation de l'accident (rase campagne - milieu urbain) 26
II.7. Evolution annuelle en rase campagne du port du casque et de la gravité des accidents selon le port du casque 28
II.8. Evolution annuelle en milieu urbain du port du casque et de la gravité des accidents selon le port du casque 30

III - Le comportement des motocyclistes en circulation 32

III.1. Evolution annuelle des vitesses moyennes pratiquées par les motocyclistes, de jour, selon les réseaux 32
III.2. Evolution annuelle du taux d'infraction des motocyclistes à la vitesse limite, de jour, selon les réseaux 34
III.3. Evolution 1988-1993 des taux de port du casque par les motocyclistes en rase campagne selon les réseaux 35
III.4. Evolution annuelle du taux de port du casque par les motocyclistes en milieu urbain selon la localisation 36
III.5. Evolution 1988-1993 du taux d'éclairage diurne des motocycles en rase campagne selon les réseaux 36
III.6. Evolution annuelle du taux d'éclairage diurne des motocycles en milieu urbain selon la localisation 37

Résultats détaillés plus récents 39

IV - Les résultats de l'insécurité routière en 1992 et en 1993 41

IV.1. Evolution mensuelle des motocyclistes tués et blessés ... 41
IV.2. Evolution annuelle des motocyclistes tués et blessés, de la gravité et des conducteurs de motocyclette impliqués en rase campagne selon le type de route 42
IV.3. Evolution annuelle des motocyclistes tués et blessés, de la gravité et des conducteurs de motocyclette impliqués en milieu urbain selon la taille de l'agglomération 43
IV.4. Evolution annuelle des motocyclettes impliquées dans les accidents mortels et corporels et de la gravité selon la localisation de l'accident 44
IV.5. Evolution annuelle des motocyclistes tués et blessés selon la place occupée et le sexe 45
IV.6. Evolution annuelle des motocyclistes tués et blessés selon l'âge de l'usager 46
IV.7. Evolution annuelle des conducteurs de motocyclettes tués et blessés dans les accidents corporels en fonction de l'ancienneté du permis de conduire 48
IV.8. Evolution annuelle des conducteurs de motocyclettes impliqués dans les accidents corporels en fonction de l'ancienneté du permis de conduire 49
IV.9. Evolution annuelle des motocyclettes impliquées dans les accidents corporels en fonction de l'ancienneté du véhicule 51
IV.10. Les accidents de motocyclettes sans tiers en cause en 1993 52
IV.11. Les accidents de motocyclettes contre piéton(s) en 1993.. 52

Synthèse générale

Le parc, les mises en service
Au cours des dix dernières années, le parc des motocyclettes en circulation est en croissance régulière (à l'exception de la période 1985-1988). Mais la hausse, de l'ordre de 2 % par an, s'est ralentie en 1993 où l'on observe une chute de 14 % des immatriculations de motocycles neufs.
Sa composition, en fonction de la cylindrée, s'est modifiée très sensiblement au profit des véhicules de forte cylindrée. Ainsi, selon l'APSAD (Assemblée Plénière des Sociétés d'Assurances Dommages), la proportion des engins de plus de 125 cm^3 est passée de 25 % au 1/1/1984 à 52 % au 1/1/1994. Par ailleurs, la proportion des mises en service annuelles des motocycles de plus de 500 cm^3 (6 CV et plus) est passée de 35 % à 59 % en dix ans.

Les permis
Depuis 1985, le nombre de permis délivrés ne cessait d'augmenter mais l'évolution n'était pas homogène selon les catégories. Ainsi, les **permis AL**, dont le nombre était stable jusqu'en 1989, avaient diminué depuis (surtout en 1992 : moins 27 %), alors que pour les **permis A**, la hausse était continue depuis 1985 (plus 13 % en 1992).
En 1993, pour la première fois depuis l'instauration du permis actuel, les lauréats sont en baisse (moins 17 %).

La vitesse
En 1993, les vitesses moyennes pratiquées de jour et les taux d'infraction sont en hausse sur tous les réseaux particulièrement sur les autoroutes où les vitesses moyennes sont supérieures aux seuils autorisés. Les vitesses et les proportions d'infractionnistes sont toujours plus élevées pour les motocyclistes que pour les automobilistes.

Le port du casque
En rase campagne, le port du casque en circulation se situe à des niveaux très élevés (au dessus de 96 %) ; il est cependant en baisse sur tous les réseaux sauf sur les routes départementales. **En milieu urbain**, les taux sont aussi importants et la même tendance est observée sauf en région parisienne.
Le port du casque chez les victimes est en augmentation quelque soit la localisation de l'accident particulièrement hors agglomération lors de la dernière année. En 1993, la gravité des usagers *non casqués* (tués pour 100 victimes) est 1,54 fois plus élevée en **rase campagne** (facteur multiplicatif le plus grand depuis dix ans) et 3,21 fois plus forte **en agglomération** que celle des motocyclistes *casqués*.

L'éclairage diurne
Il est un peu moins respecté que le port du casque. Le taux d'éclairage diurne des motocyclettes en 1993 se situe ainsi à plus de 87 % **hors agglomération**, où il est en hausse sur tous les résaux sauf sur les autoroutes de dégagement et sur les routes départementales et autour de 85 % **en ville** où il a augmenté en province tandis qu'il diminuait en région parisienne.

Les indicateurs d'insécurité (accidents, tués, blessés, gravité)
Depuis 1989, on constatait une légère amélioration des indicateurs d'insécurité, à l'exception des tués et de la gravité. L'année dernière, le nombre de motocyclistes décédés était également en baisse. En 1993, les résultats sont spéctaculaires avec **17 522 accidents de motocycles, 861 motocyclistes tués, 5 031 blessés graves et 12 722 blessés légers**. Ainsi la baisse du nombre de motocyclistes tués (moins 84 soit moins 8,9 %) est la plus élevée parmi les usagers de la route (au total le nombre des décès a diminué de 31 unités soit 0,3 %). Bien plus, pour la première fois depuis 1988, la gravité (tués pour 100 victimes) des motocyclistes est également en baisse alors que, pour l'ensemble des usagers, le phénomène inverse est observé.
Rapportées au parc en circulation, les diminutions des taux d'accidents de tués et de blessés sont encore plus importantes (de l'ordre de moins 14 % en 1993).
La répartition des indicateurs d'insécurité en fonction de **la localisation** est différente de celle des autres usagers. Ainsi, en 1993 :
– 21 % des accidents de motocyclettes se sont produits en rase campagne et 79 % en agglomération (respectivement 32 % et 68 % pour l'ensemble des accidents) ;
– 48 % des motocyclistes ont été tués hors agglomération (410) et 52 % (451) en milieu urbain (respectivement 67 % et 33 % pour l'ensemble des usagers).

Le type et la cylindrée
Parmi les 861 motocyclistes tués en 1993, il en a été dénombré 10 à bord de scooters et 3 à bord de side-car.
L'analyse de l'accidentologie en fonction de la cylindrée, limitée aux seules données disponibles, à savoir le réseau *"hors zones urbaines de plus de 10 000 habitants" contrôlé par la gendarmerie nationale,* montre que deux catégories de motocyclettes présentent un important sur-risque : **les 81-125 cm³ et les plus de 750 cm³**, presqu'équivalents pour les accidents corporels, le sur-risque est plus important chez ces dernières (plus de 7 CV) pour les tués. Ces deux catégories appartenant aux motocycles dits "bridés", on peut s'interroger sur le rôle éventuel du débridage des moteurs sur les résultats obtenus.

La période de l'année
Les mois les plus dangereux, pour les motocyclistes, se situent entre mai et août avec pour le total de ces quatre mois près de la moitié des tués et plus de 40 % des blessés 1993.

La localisation
En rase campagne, les routes départementales sont les plus dangereuses en 1993 avec plus de la moitié des tués, des blessés et des conducteurs impliqués hors agglomération. Cependant, c'est sur les routes nationales que la gravité est la plus élevée (11,4 tués pour 100 victimes sur RN contre 7,9 sur autoroute).

En agglomération, les villes de plus de 20 000 habitants sont les plus dangereuses en 1993 avec plus de la moitié des tués, les trois quarts des blessés et des conducteurs impliqués en milieu urbain. Plus la taille de l'agglomération est faible, plus la gravité est élevée (7,1 tués pour 100 victimes pour les agglomérations de moins de 5 000 habitants contre 2,4 pour celles ayant plus de 20 000 âmes).
En 1993, la situation s'est améliorée partout en rase campagne (moins 72 tués soit 15 %) particulièrement sur les autoroutes et les routes nationales (respectivement moins 17 % et moins 19 %) ainsi que dans les agglomérations de moins de 20 000 habitants (moins 18 %) mais s'est détériorée dans les grandes villes (plus 28 tués soit 13 %).
Les accidents mortels se produisent essentiellement **hors intersection** (83 % en rase campagne et 72 % en agglomération) où la gravité est plus élevée qu'en intersection.

La place occupée, le sexe et l'âge
Un motocycliste tué sur huit et un blessé sur sept est **passager**. En 1993, la diminution du nombre de tués est proportionnellement plus importante chez les passagers (moins 23 décès soit 18 %) que chez les conducteurs (moins 61 soit 7 %).
Les **femmes** sont sous représentées (8 % des tués soit 67 en 1993 et 13 % des blessés). Plus du tiers des tués (296 en 1993) et 30 % des blessés ont **entre 20 et 24 ans.**

L'ancienneté du permis de conduire et l'ancienneté du véhicule
Près d'un motocycliste tué sur cinq, plus d'un motard victime et d'un conducteur impliqué sur cinq ont leur permis de conduire depuis moins d'un an (seulement un automobiliste tué sur douze et victime sur onze et un conducteur de VL impliqué sur douze).
Presque le quart des motocyclettes impliquées dans les accidents corporels a moins d'un an (une automobile sur dix seulement).

Deux types d'accidents particuliers
39 % des motocyclistes tués l'ont été à la suite d'un accident sans tiers en cause. Cette proportion est identique en rase campagne et en agglomération.
Les accidents contre piéton(s) ont causé la mort de 10 motocyclistes et de 52 piétons.

Motocyclistes sans permis et sans assurance
598 conducteurs de motocyclettes (soit 3,4 %) ont été impliqués en 1993 dans un accident corporel sans être titulaires du permis de conduire. Parmis eux 57 ont été tués ainsi que 4 passagers.
4,3 % des motocyclettes impliquées dans les accidents corporels en 1993 n'étaient pas assurées (seulement 1,7 % des voitures de tourisme).

Principaux résultats depuis 1984

I - Définitions, parcs, mises en service et permis

I - 1 Définition des motocyclettes et des permis

● **Avant le 1er mars 1980,** la réglementation française distinguait 2 catégories de deux roues immatriculés :

– *les vélomoteurs, dont la cylindrée était comprise entre 50 et 125 cm³,* conduits à partir de 16 ans après un examen qui ne comportait que des épreuves théoriques, ou à partir de 18 ans avec le permis B ;

– *les motocyclettes de plus de 125 cm³,* conduits à partir de 18 ans, après un examen comportant des épreuves pratiques.

● **Entre le 1er mars 1980 et le 31 décembre 1984,** les motocyclettes sont réparties en trois catégories auxquelles correspondent trois permis de conduire différents :

– *les motocycles de moins de 80 cm³* (MOTO 1), conduits à partir de 16 ans, après un examen comportant des épreuves pratiques (permis A1) ;

– *les motocycles dont la cylindrée est comprise entre 81 et 400 cm³* (MOTO 2), conduits à partir de 18 ans après un examen comportant des épreuves pratiques (permis A2) ;

– *les motocycles de plus de 400 cm³* (MOTO 3), conduits à partir de 16 ans, après un examen comportant des épreuves pratiques (permis A3).

● **Depuis le 1er janvier 1985,** il n'existe plus que 2 catégories de permis de conduire qui comportent tous les deux des épreuves hors et en circulation :

– *le permis AL,* qui permet la conduite des motocyclettes légères dont la cylindrée est inférieure à 125 cm³ et la puissance limitée à 13 CV DIN ; l'âge requis est 16 ans mais, jusqu'à 17 ans, la conduite est restreinte aux seuls engins dont la cylindrée est inférieure à 80 cm³ (MTL1 et MTL2) ;

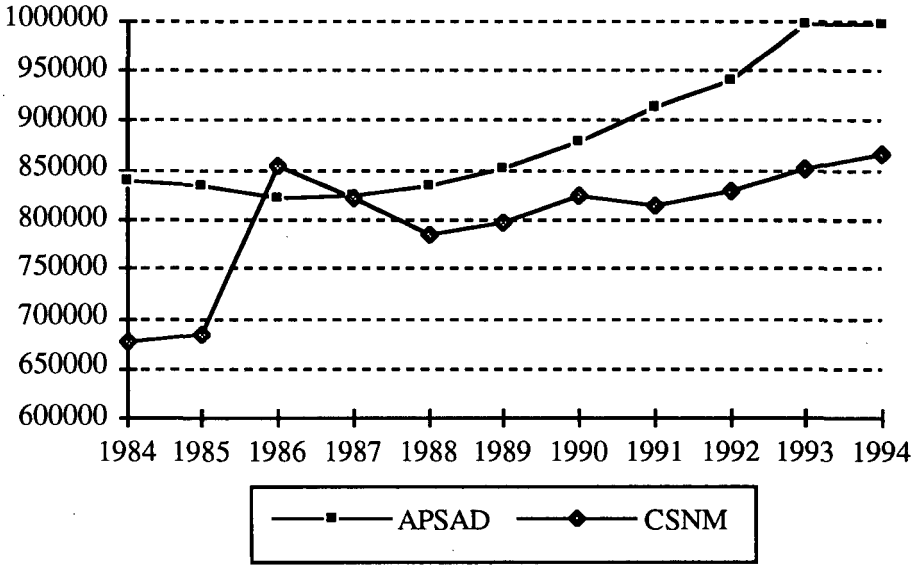
– *le permis A,* qui autorise la conduite de toutes les motocyclettes quelqu'en soit la cylindrée ; cette dernière est toutefois limitée à 100 CV DIN par construction ; l'âge exigé est 18 ans.

I - 2 Evolution annuelle 1984-1994 du parc total en circulation au 1er janvier selon l'estimation APSAD et selon l'estimation CSNM et du nombre de motocyclettes neuves immatriculées annuellement

Années	Parc en circulation au 1er janvier		Immatriculations annuelles de motocycles neufs
	APSAD	CSNM	
1984	840 000	678 000	78 616
1985	835 000	685 000	71 556
1986	822 000	854 000	84 692
1987	825 000	823 000	91 789
1988	834 000	785 000	102 413
1989	853 000	797 000	111 092
1990	878 000	824 000	123 129
1991	913 000	816 000	115 965
1992	940 000	829 000	116 285
1993	997 000	851 000	99 973
1994	998 000	866 000	–

APSAD : Assemblée Plénière des Sociétés d'Assurances Dommages
CSNM : Chambre Syndicale Nationale du Motocycle

EVOLUTION ANNUELLE DU PARC EN CIRCULATION AU 1er JANVIER SELON LES ESTIMATIONS APSAD ET CSNM



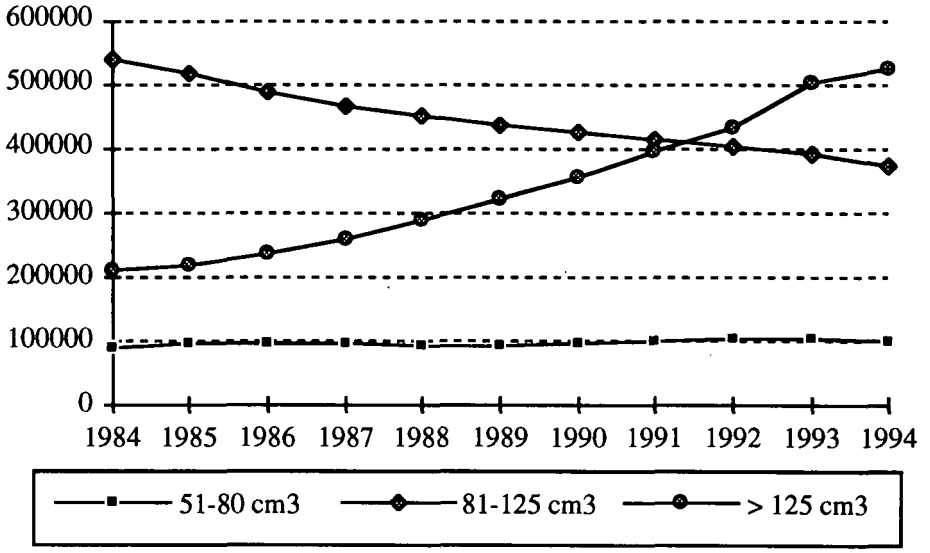
Quelle que soit la source statistique, le parc en circulation augmente régulièrement entre 1984 et 1992, à l'exception des années 1985-1986 pour l'APSAD et 1987-1988 pour la CSNM. Sur l'ensemble des dix dernières années, le taux de croissance est relativement faible de l'ordre de 20 %. Les estimations sont plus élevées pour l'APSAD que pour la CSNM.

Les immatriculations annuelles, après avoir enregistré une baisse régulière de 1982 à 1985 augmentaient de façon homogène depuis. En 1991, une légère baisse s'est produite non confirmée en 1992 mais qui se prolonge en 1993 (moins 14 %).

I - 3 Evolution annuelle 1984-1994 du parc en circulation au 1er janvier en fonction de la cylindrée selon l'estimation APSAD

Année	Parc en circulation au 1er janvier (estimation APSAD)			
	51 - 80 cm3	81 - 125 cm3	plus de 125 cm3	**Total**
1984	88 000	541 000	211 000	**840 000**
1985	97 000	519 000	219 000	**835 000**
1986	98 000	488 000	236 000	**822 000**
1987	97 000	468 000	260 000	**825 000**
1988	95 000	451 000	288 000	**834 000**
1989	95 000	437 000	321 000	**853 000**
1990	97 000	426 000	355 000	**878 000**
1991	101 000	416 000	396 000	**913 000**
1992	103 000	405 000	432 000	**940 000**
1993	103 000	391 000	503 000	**997 000**
1994	101 000	373 000	524 000	**998 000**

EVOLUTION ANNUELLE DU PARC EN CIRCULATION AU 1er JANVIER EN FONCTION DE LA CYLINDREE SELON L'ESTIMATION APSAD



Entre 1984 et 1994, le parc a évolué différemment selon la cylindrée. Pour les motocyclettes de moins de 80 cm3, il a fortement augmenté en 1985 et s'est stabilisé depuis. Il a diminué régulièrement pour la catégorie 81-125

cm³ (moins 31 % en 10 ans) et a augmenté continuellement et plus vite pour les engins de plus de 125 cm³ (plus 9 % en moyenne par an).
Ainsi, au 1/1/1994, ces trois catégories représentent respectivement 10 %, 37 % et 53 % du parc, alors qu'au 1/1/1985 les proportions correspondantes étaient de 12 %, 62 % et 26 %.

I - 4 Evolution annuelle 1984-1994 du parc en circulation au 1er janvier en fonction de la cylindrée selon l'estimation CSNM

Année	Parc en circulation au 1er janvier (estimation CSNM)						
	51 - 80 cm³	81 - 400 cm³	Plus de 400 cm³	81 - 125 cm³	Plus de 125 cm³	Scooters > 50 cm³	**Total**
1984	58 000	425 000	170 000				**678 000**
1985	58 000	425 000	162 000				**685 000**
1986	91 000			355 000	375 000	33 000	**854 000**
1987	89 000			314 000	381 000	39 000	**823 000**
1988	81 000			270 000	389 000	45 000	**785 000**
1989	86 000			246 000	410 000	55 000	**797 000**
1990	90 000			248 000	420 000	66 000	**824 000**
1991	92 000			254 000	400 000	70 000	**816 000**
1992	86 000			249 000	410 000	84 000	**829 000**
1993	76 000			244 000	440 000	91 000	**851 000**
1994	72 000			238 000	460 000	96 000	**866 000**

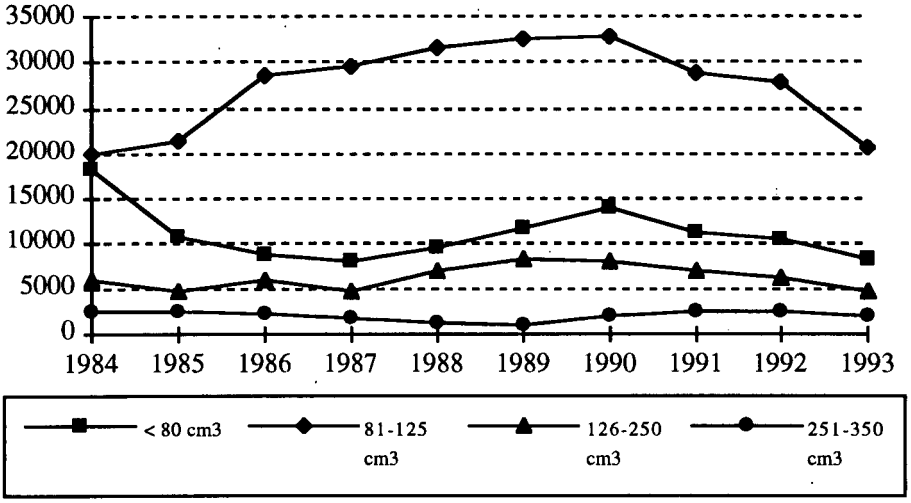
Les tendances, bien qu'identiques, ne sont pas aussi régulières que pour le parc APSAD. En outre, il convient de relever la forte augmentation du parc de scooters qui a triplé depuis 1986.

I - 5 Evolution annuelle 1984-1993 du nombre de motocycles neufs immatriculés par puissance administrative

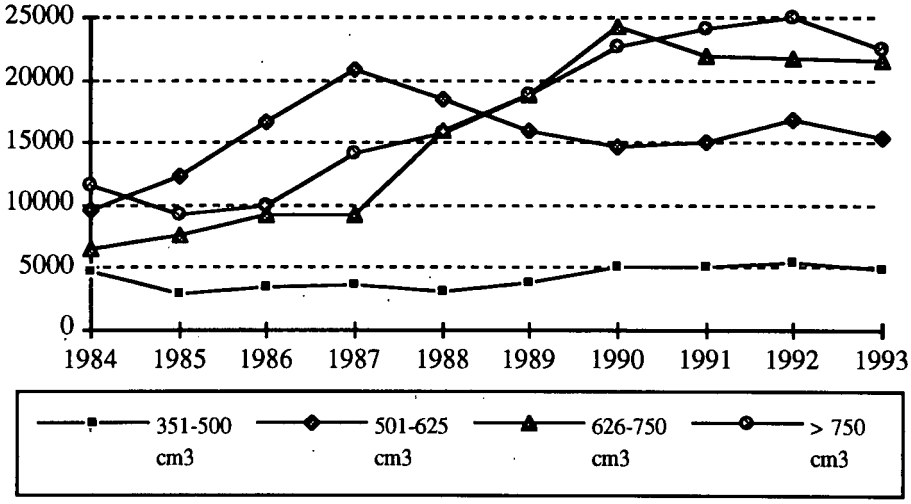
Année	1 CV		2 CV	3 CV	4 CV	5 CV	6 CV	7 CV	> 7 CV	**Total**	Evolution annuelle
	= < 80 cm³	81 - 125	126 - 175	176 - 250	251 - 350	351 - 500	501 - 625	626 - 750	> 750 cm³		
1984	18 038	19 881	903	5 002	2 377	4 784	9 548	6 552	11 531	**78 616**	- 20,0 %
1985	10 674	21 423	322	4 437	2 484	2 978	12 304	7 670	9 264	**71 556**	- 9,0 %
1986	8 581	28 575	127	5 774	2 171	3 536	16 621	9 253	10 054	**84 692**	+ 18,4 %
1987	7 953	29 617	58	4 657	1 612	3 640	20 911	9 167	14 174	**91 789**	+ 8,4 %
1988	9 494	31 582	50	6 979	1 234	3 003	18 416	15 940	15 715	**102 413**	+ 11,6 %
1989	11 630	32 710	45	8 166	1 052	3 817	15 922	18 817	18 933	**111 092**	+ 8,5 %
1990	13 903	32 784	34	7 824	1 942	5 052	14 705	24 272	22 613	**123 129**	+ 10,8 %
1991	11 305	28 971	24	6 838	2 559	5 043	15 087	21 984	24 154	**115 965**	- 5,8 %
1992	10 411	27 988	20	6 142	2 528	5 509	16 888	21 789	25 010	**116 285**	+ 0,3 %
1993	8 206	20 589	13	4 784	1 952	4 950	15 417	21 542	22 520	**99 973**	- 14,0 %

Depuis dix ans, on enregistre une augmentation très sensible de l'immatriculation des motocyclettes puissantes au détriment des engins moins performants. Ainsi, en 1984, les engins de moins de 81 cm³ représentaient près du quart des véhicules mis en service et ceux de plus de 500 cm³ le tiers ; en 1993, les proportions sont respectivement égales à 8 % et 59 %. En 1993, les mises en service de motocycles neufs accusent un fléchissement de 14 %. Cette diminution concerne toutes les cylindrées.

EVOLUTION ANNUELLE DU NOMBRE DE MOTOCYCLES NEUFS DE MOINS DE 350 CM³ IMMATRICULES PAR CYLINDREE



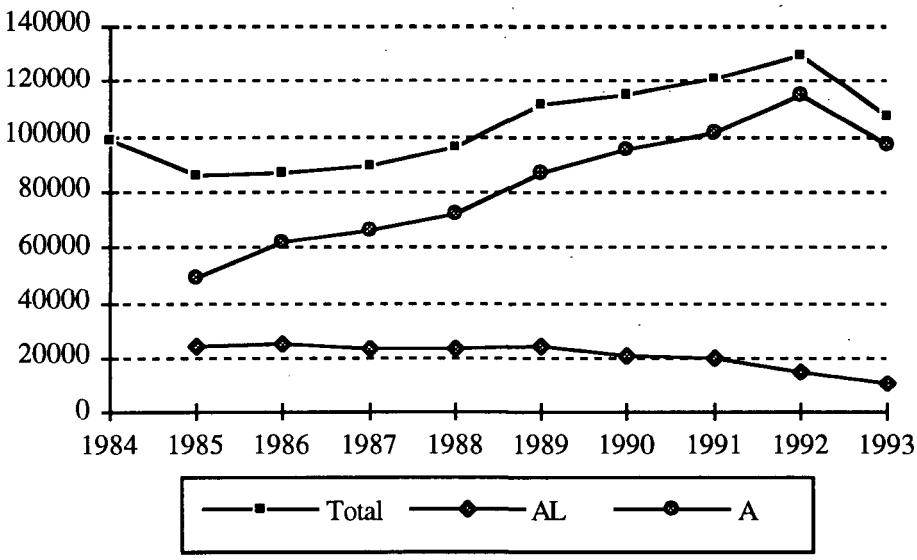
EVOLUTION ANNUELLE DU NOMBRE DE MOTOCYCLES NEUFS DE PLUS DE 350 CM³ IMMATRICULES PAR CYLINDREE



I - 6 Evolution annuelle 1984-1993 du nombre de permis de conduire délivrés

Année	Permis A1	Permis A2	Permis A3	Nouvelle formule		Total	Evolution annuelle
	< 80 cm³	81 - 400 cm³	> 400 cm³	AL	A		
1984	21 680	22 313	54 407			**98 404**	- 2,6 %
1985	2 684	2 650	6 690	24 198	49 348	**85 570**	- 13,0 %
1986				24 803	61 987	**86 970**	+ 1,4 %
1987				23 754	65 855	**89 609**	+ 3,2 %
1988				23 711	72 339	**96 050**	+ 7,2 %
1989				24 375	87 124	**111 499**	+ 16,1 %
1990				20 503	94 997	**155 500**	+ 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 %

EVOLUTION ANNUELLE DU NOMBRE DE PERMIS DELIVRES



Depuis 1985, le nombre de permis délivrés ne cessait d'augmenter mais l'évolution n'était pas homogène selon les catégories. Stables jusqu'en 1989, les permis AL avaient diminué depuis (surtout en 1992 : moins 27 %), alors que pour les permis A la hausse était continue (plus 13 % en 1992).
En 1993, pour la première fois depuis l'instauration du permis actuel, les lauréats sont en baisse (moins 17 %) diminution à rapprocher avec la chute des immatriculations de motocycles neufs (moins 14 %).
Les permis de conduire délivrés annuellement aussi nombreux que les motocyclettes neuves immatriculées chaque année jusqu'en 1989 le sont

beaucoup plus depuis. A partir de 1985, date de la dernière réforme, on constate que le nombre de permis AL délivrés annuellement est très inférieur au nombre de véhicules de la catégorie concernée mis en service.

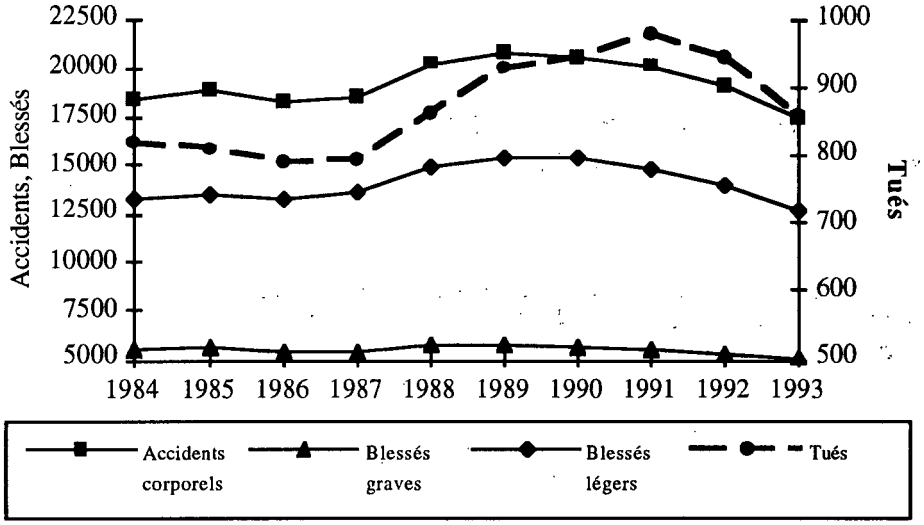
II - Principaux résultats de l'insécurité routière

II - 1 Evolution annuelle 1984-1993 des accidents corporels impliquant une motocyclette, des motocyclistes victimes et du taux de tués

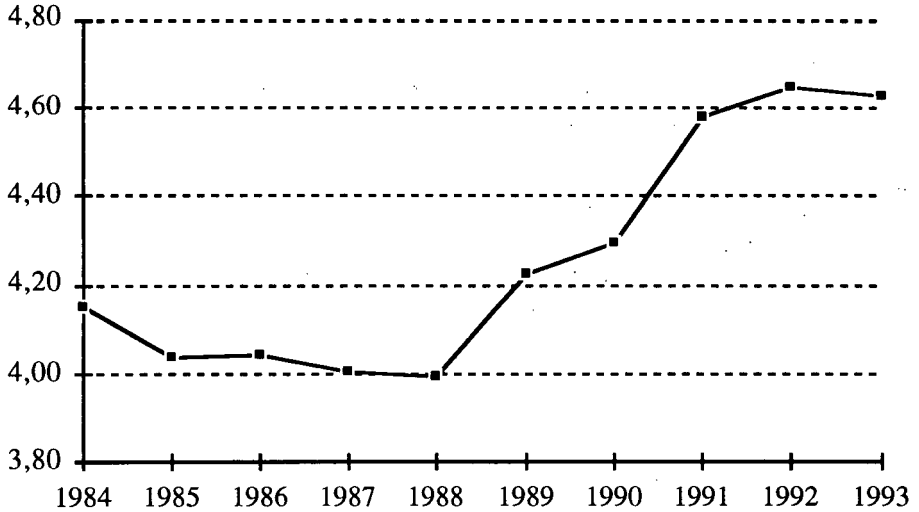
Année	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	**Total des victimes**	Taux de tués pour 100 victimes
1984	18 435	820	5 589	13 350	**19 759**	4,15
1985	18 804	810	5 660	13 584	**20 054**	4,04
1986	18 315	790	5 399	13 342	**19 531**	4,04
1987	18 547	793	5 384	13 615	**19 792**	4,01
1988	20 225	862	5 790	14 916	**21 568**	4,00
1989	20 783	930	5 750	15 340	**22 020**	4,22
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

Entre 1986 et 1989, une augmentation régulière des accidents corporels, des tués et des blessés légers était enregistrée. Depuis 1989, on constatait une légère amélioration, à l'exception des tués. En 1992, cette amélioration est confirmée puisque tous les indicateurs d'insécurité sont en diminution. Elle s'est amplifiée en 1993 et concerne également, pour la première fois depuis 1988 la gravité ; ainsi la baisse du nombre de motocyclistes tués (moins 84 soit 8,9 %) est la plus élevée de celle observée parmi les usagers. La diminution globale est égale à 31 tués (soit 0,3 %) et les motocyclistes sont les seuls usagers avec les cyclistes dont la gravité a diminué.

EVOLUTION 1984-1993 DES ACCIDENTS CORPORELS IMPLIQUANT UNE MOTOCYCLETTE ET DES MOTOCYCLISTES VICTIMES



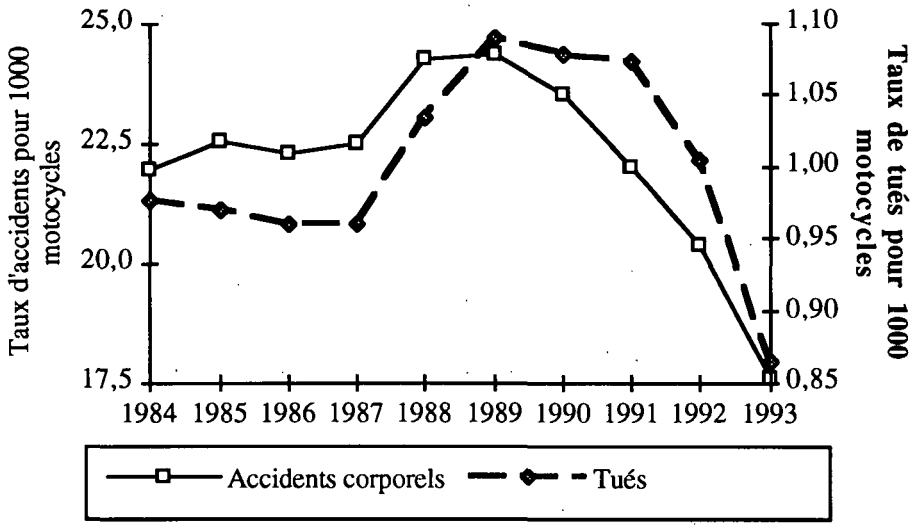
EVOLUTION 1984-1993 DE LA GRAVITE DES ACCIDENTS CORPORELS IMPLIQUANT UNE MOTOCYCLETTE (TAUX DE TUES POUR 100 VICTIMES)



II - 2 Evolution annuelle 1984-1993 des taux d'accidents corporels, de tués et de blessés par rapport au parc en circulation (estimation APSAD au 1er janvier)

Année	Taux pour 1 000 motocyclettes en circulation		
	Accidents corporels	Tués	Blessés
1984	22,4	0,98	22,5
1985	22,9	0,97	23,0
1986	22,7	0,96	22,8
1987	22,9	0,96	23,0
1988	24,7	1,03	24,8
1989	24,9	1,09	24,7
1990	24,0	1,08	24,0
1991	22,0	1,07	22,4
1992	20,4	1,00	20,6
1993	17,6	0,86	17,8

EVOLUTION 1984-1993 DES TAUX D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE MOTOCYCLISTES TUES PAR RAPPORT AU PARC APSAD



Le nombre d'accidents corporels rapporté au parc en circulation avait diminué de manière très importante entre 1981 et 1984 mais était remonté progressivement jusqu'en 1989. Depuis, cet indicateur est en baisse particulièrement au cours des trois dernières années.
Pour les taux de tués, la décroissance avait duré jusqu'en 1986 et avait été suivie, comme pour les accidents, d'une hausse en 1988 et 1989. Après deux années de légère baisse, les résultats de 1992 et de 1993 traduisent une nette amélioration ; ainsi, le dernier taux de tué est le plus faible jamais enregistré.

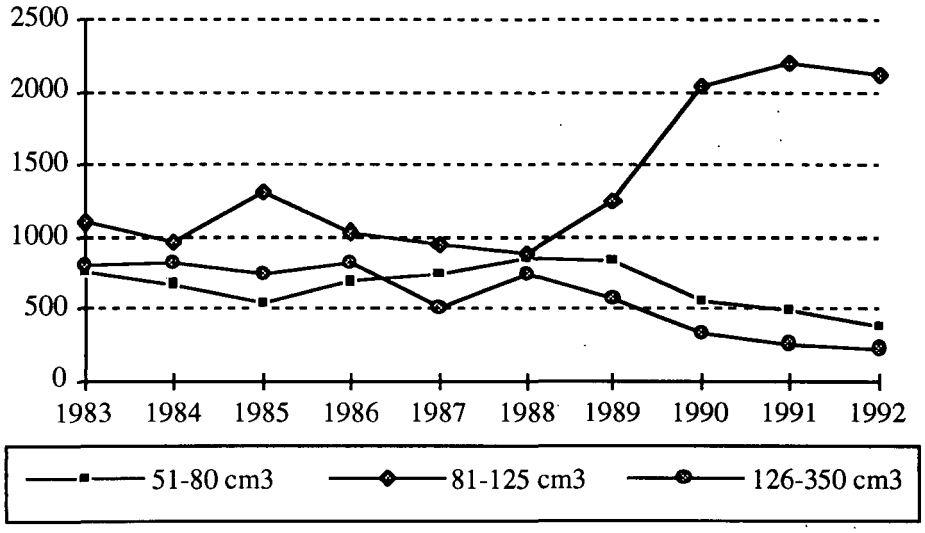
II - 3 Evolution annuelle 1984-1992 des accidents de motocyclettes en fonction de la cylindrée

(Réseau hors zones urbaines > 10 000 habitants)

Cylindrée en cm³	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
51 à 80	673	546	689	732	860	830	556	492	375
81 à 125	977	1 310	1 039	955	880	1 254	2 043	2 208	2 128
126 à 175	405	392	407	351	363	249	77	72	47
176 à 250	224	212	228	266	248	220	186	133	134
251 à 350	190	134	178	127	122	99	61	58	37
351 à 500	674	667	653	587	596	494	297	239	205
501 à 625	379	356	434	520	584	529	414	321	310
626 à 750	648	601	608	679	761	692	552	534	464
> 750	892	862	841	839	1 001	1 151	1 032	1 254	1 276
Total	**5 062**	**5 080**	**5 077**	**5 056**	**5 415**	**5 518**	**5 488**	**5 311**	**4 976**

Source : Gendarmerie nationale

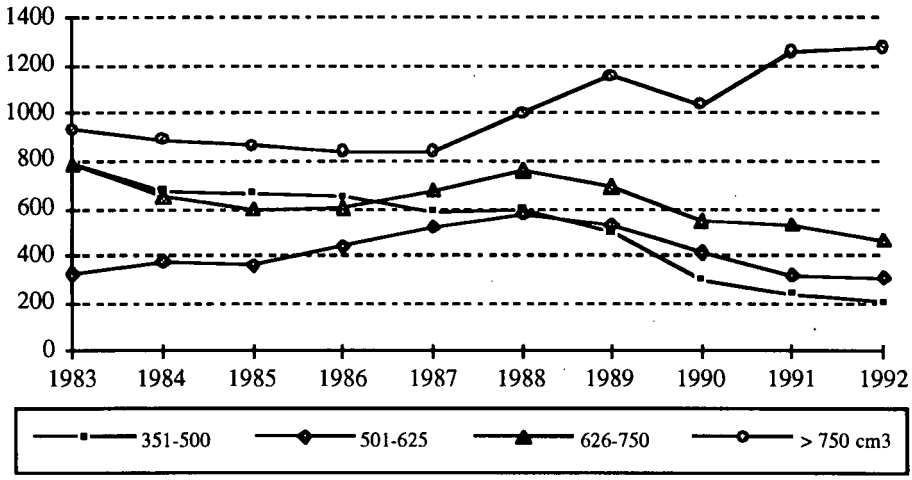
EVOLUTION ANNUELLE DES ACCIDENTS DE MOTOCYCLETTES DE MOINS DE 350 CM³ EN FONCTION DE LA CYLINDREE DU MOTOCYCLE - RESEAU HORS ZONES URBAINES > 10 000 HABITANTS -



Au cours des trois dernières années disponibles, le nombre d'accidents corporels impliquant des motocycles de 51 à 80 cm³ a fortement diminué (moins un tiers en 1990, moins 17 % en 1991 et moins un quart en 1992) alors que le parc a légèrement augmenté selon l'APSAD. La même tendance est observée pour les accidents impliquant des engins de 126 à 350 cm³ dont la décroissance avait commencé un an plus tôt.

Par ailleurs, depuis 1988, on enregistre une forte augmentation des accidents impliquant les motocycles de la catégorie 81-125 cm³ qui ont pratiquement doublé malgré une diminution des immatriculations annuelles de véhicules neufs et du parc.

EVOLUTION ANNUELLE DES ACCIDENTS DE MOTOCYCLETTES DE PLUS DE 350 CM³ EN FONCTION DE LA CYLINDREE DU MOTOCYCLE - RESEAU HORS ZONES URBAINES > 10 000 HABITANTS -



Depuis 1988, une diminution des accidents impliquant les motocyclettes de cylindrée comprise entre 351 et 750 cm³ est enregistrée.
Par ailleurs, au cours des cinq dernières années disponibles, à l'exception de 1990, on constate une progression, encore plus sensible en 1991 et 1992, des accidents impliquant les engins de plus de 750 cm³ obtenue, il est vrai, avec une augmentation des mises en service annuelles.

En faisant une estimation du parc par cylindrée, à l'aide des immatriculations de motocyclettes neuves annuelles, on constate que 3 catégories présentent d'importants sur-risques :
– la catégorie 81-125 cm³ avec un sur-risque de l'ordre de 1,5 ;
– la catégorie 126-175 cm³ avec un sur-risque de l'ordre de 2,9 (mais avec un parc en baisse constante et un nombre d'accidents très faible représentant moins de 1 %) ;
– la catégorie des plus de 750 cm³ avec un sur-risque de l'ordre de 1,8.
Les deux catégories principales appartenant aux motocycles dits "bridés", on peut s'interroger sur le rôle éventuel du débridage des moteurs sur les résultats obtenus.

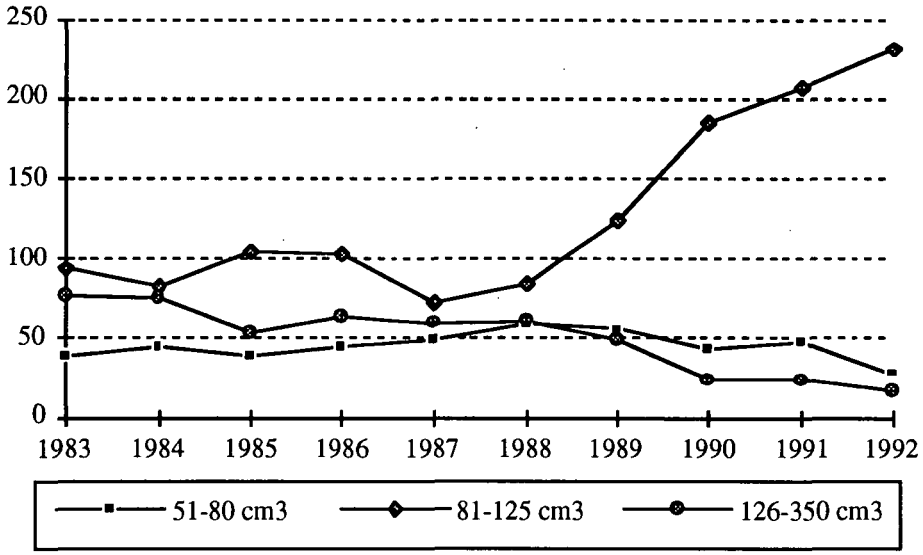
II - 4 Evolution annuelle 1984-1992 des motocyclistes tués en fonction de la cylindrée du motocycle

(Réseau hors zones urbaines > 10 000 habitants)

Cylindrée en cm³	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
51 à 80	44	39	45	48	59	55	43	47	28
81 à 125	82	104	103	72	84	124	185	208	231
126 à 175	29	28	27	30	27	18	3	6	2
176 à 250	24	10	17	24	20	18	14	12	12
251 à 350	22	15	20	6	14	12	6	6	3
351 à 500	47	77	58	53	64	52	31	22	18
501 à 625	43	34	42	41	41	48	43	37	40
626 à 750	86	68	72	84	85	83	78	81	68
> 750	113	103	117	121	136	155	152	146	170
Total	**490**	**478**	**501**	**479**	**530**	**565**	**555**	**565**	**572**

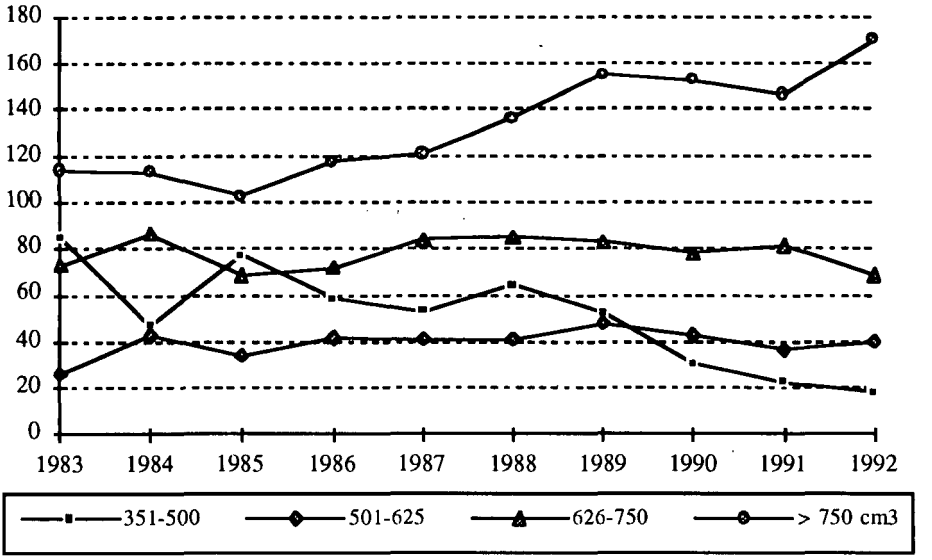
Source : Gendarmerie nationale

EVOLUTION ANNUELLE DES MOTOCYCLISTES TUES A BORD DES ENGINS DE MOINS DE 350 CM³ EN FONCTION DE LA CYLINDREE DU MOTOCYCLE
- RESEAU HORS ZONES URBAINES > 10 000 HABITANTS -



L'augmentation des tués à bord des MTL3 (81-125 cm³) s'amorce dès 1987 et s'avère encore plus accentuée ces dernières années.

EVOLUTION ANNUELLE DES MOTOCYCLISTES TUES A BORD DES ENGINS DE PLUS DE 350 CM³ EN FONCTION DE LA CYLINDREE DU MOTOCYCLE
- RESEAU HORS ZONES URBAINES > 10 000 HABITANTS -



La croissance des usagers décédés utilisant les engins les plus puissants date de 1985 et après un léger recul en 1990 et 1991, a repris de plus belle en 1992.

II - 5 Evolution annuelle 1984-1992 des motocyclistes blessés en fonction de la cylindrée du motocycle

(Réseau hors zones urbaines > 10 000 habitants)

Cylindrée en cm³	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
51 à 80	703	570	727	779	931	894	594	513	399
81 à 125	1 030	1 414	1 071	1 010	903	1 329	2 160	2 317	2 197
126 à 175	421	419	430	364	389	251	86	82	52
176 à 250	239	237	246	277	267	223	200	144	138
251 à 350	212	133	184	145	131	104	61	62	41
351 à 500	747	719	715	625	608	515	335	244	220
501 à 625	385	394	465	563	621	564	437	344	319
626 à 750	716	638	663	711	836	721	576	549	474
> 750	1 008	937	912	892	1 054	1 217	1 409	1 327	1 333
Total	**5 461**	**5 461**	**5 413**	**5 366**	**5 740**	**5 818**	**5 858**	**5 582**	**5 173**

Source : Gendarmerie nationale

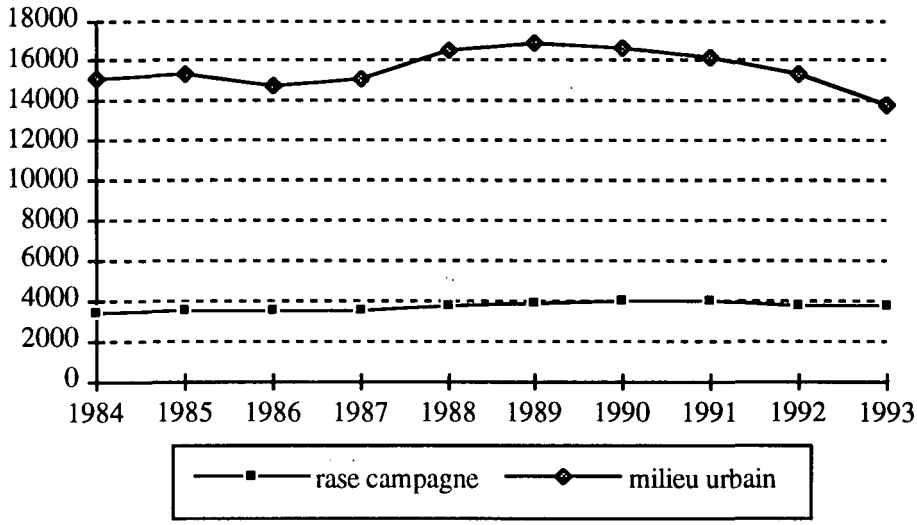
Les tendances pour les motocyclistes blessés sont assez semblables à celles observées à propos des accidents.

II - 6 Evolution annuelle 1984-1993 des accidents corporels impliquant une motocyclette, des motocyclistes tués et blessés et de la gravité selon la localisation de l'accident (rase campagne - milieu urbain)

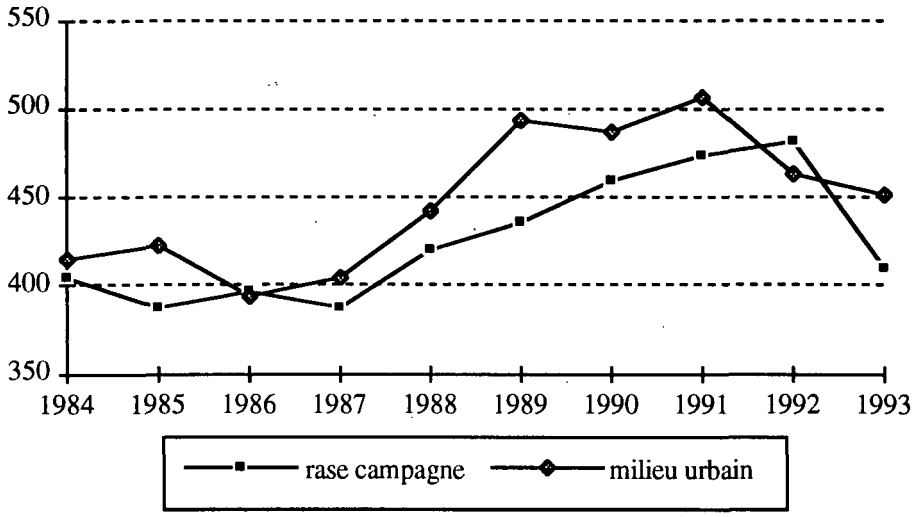
Année	Rase campagne				Milieu urbain			
	Accidents corporels	Tués	Blessés	Tués pour 100 victimes	Accidents corporels	Tués	Blessés	Tués pour 100 victimes
1984	3 371	405	3 798	9,64	15 064	415	15 133	2,67
1985	3 471	387	3 866	9,10	15 333	423	15 378	2,68
1986	3 536	396	3 927	9,16	14 779	394	14 814	2,59
1987	3 484	388	3 831	9,20	15 063	405	15 168	2,60
1988	3 707	420	4 065	9,36	16 518	442	16 641	2,59
1989	3 856	436	4 238	9,33	16 927	494	16 852	2,85
1990	4 012	459	4 406	9,43	16 622	487	16 666	2,84
1991	3 943	474	4 288	9,95	16 136	506	16 127	3,04
1992	3 787	482	4 059	10,61	15 348	463	15 333	2,93
1993	3 694	410	3 977	9,35	13 828	451	13 776	3,17

L'évolution des indicateurs d'insécurité des motocyclistes, au cours des dix dernières années, est identique, quelque soit la localisation, à l'exception de 1992 pour les tués qui avaient, selon la tendance générale, diminué en milieu urbain alors qu'ils augmentaient en rase campagne où, pour la première fois depuis 1986, ils étaient les plus nombreux.
La répartition de l'accidentologie des motocyclistes, selon la localisation, relativement stable, est cependant différente de celle des autres usagers. Ainsi, en 1993, 21 % des accidents de motocyclettes se sont produits en rase campagne et 48 % des motocyclistes ont été tués hors agglomération (respectivement 32 % et 67 % pour l'ensemble des accidents).
En 1993, la majorité des tués l'ont été, à nouveau, en milieu urbain où la diminution est plus faible qu'en rase campagne.

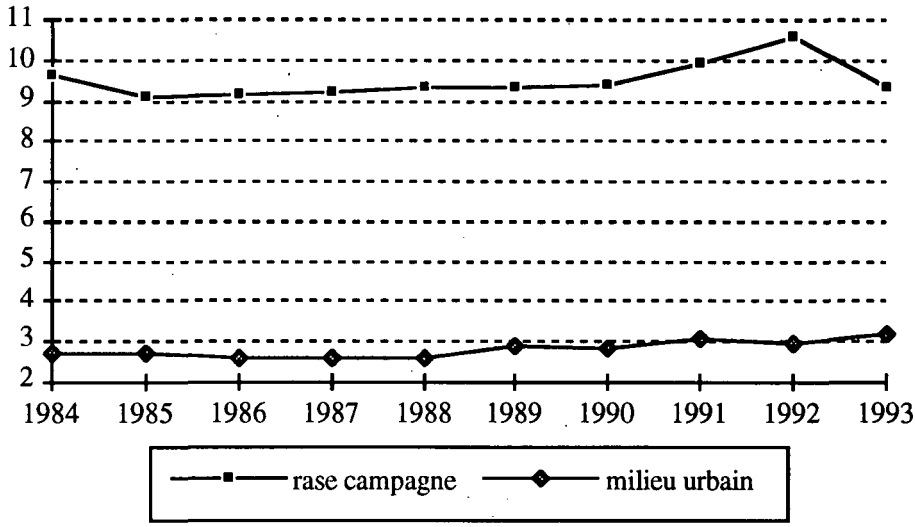
EVOLUTION ANNUELLE DES ACCIDENTS DE MOTOCYCLETTES
SELON LA LOCALISATION



EVOLUTION ANNUELLE DES MOTOCYCLISTES TUES
SELON LA LOCALISATION



EVOLUTION ANNUELLE DE LA GRAVITE DES ACCIDENTS DE MOTOCYCLES SELON LA LOCALISATION (TAUX DE TUES POUR 100 VICTIMES)



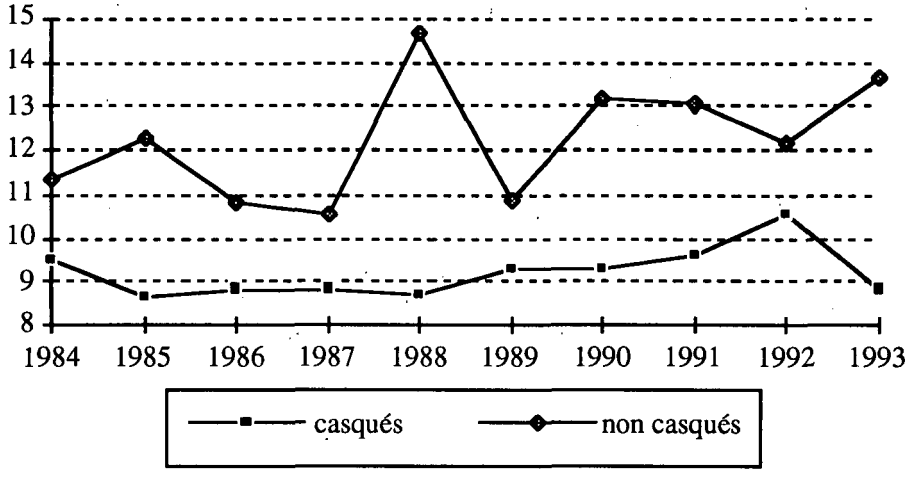
Pour la première fois depuis 1985, la gravité des accidents de motocyclettes est en diminution en rase campagne alors qu'elle augmente en milieu urbain où elle était plus instable. Au cours de la dernière année, les accidents sont trois fois plus graves en rase campagne qu'en agglomération.

II - 7 Evolution annuelle 1984-1993 en rase campagne du port du casque et de la gravité des accidents selon le port du casque

Année	Motocyclistes casqués		Motocyclistes non casqués		Taux de tués pour 100 victimes		Proportion de casqués parmi les victimes
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Casqués	Non casqués	
1984	354	3 366	47	367	9,52	11,35	90,0 %
1985	325	3 421	54	386	8,68	12,27	89,5 %
1986	332	3 420	50	412	8,85	10,82	89,0 %
1987	329	3 383	43	365	8,86	10,54	90,1 %
1988	345	3 606	61	356	8,73	14,63	90,5 %
1989	382	3 739	46	377	9,27	10,87	90,7 %
1990	396	3 872	49	323	9,28	13,17	92,0 %
1991	405	3 822	50	333	9,58	13,05	91,7 %
1992	432	3 665	41	296	10,54	12,17	92,4 %
1993	353	3 636	9	57	8,85	13,64	98,3 %

Même si ces données doivent être prises avec précaution (le casque était-il attaché ?..), la proportion du port du casque parmi les motocyclistes victimes qui augmentait depuis six ans, à l'exception de l'année 1991, a subi en 1993 une hausse spectaculaire et se trouve maintenant à un niveau plus élevé qu'en milieu urbain, ce qui semble logique.

EVOLUTION ANNUELLE EN RASE CAMPAGNE
DE LA GRAVITE DES ACCIDENTS SELON LE PORT DU CASQUE
(TAUX DE TUES POUR 100 VICTIMES)



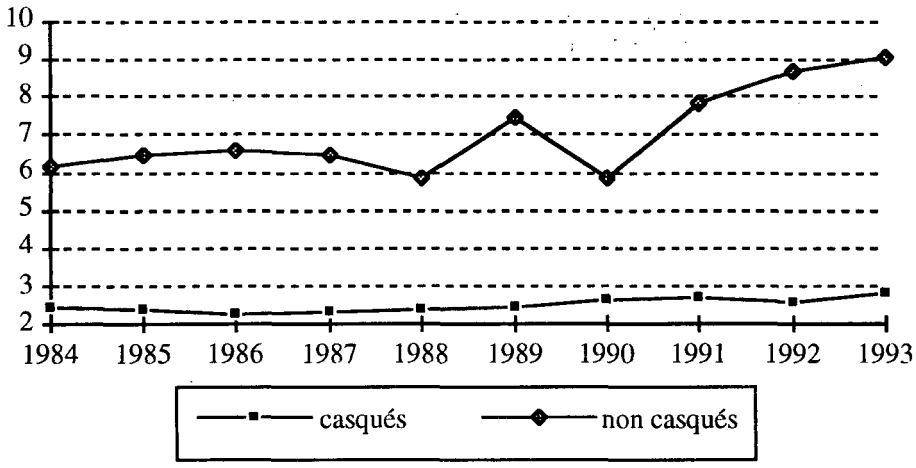
En rase campagne, le taux de gravité des motocyclistes casqués a diminué en 1993 alors qu'il augmentait régulièrement depuis 1988. Chez les non casqués, on constate des fluctuations sensibles.
Au cours des dix dernières années, le non-port du casque hors agglomération a multiplié la gravité par un facteur compris entre 1,15 (en 1992) et 1,54 (en 1993) avec un facteur moyen égal à 1,31.

II - 8 Evolution annuelle 1984-1993 en milieu urbain du port du casque et de la gravité des accidents selon le port du casque

Année	Motocyclistes casqués		Motocyclistes non casqués		Taux de tués pour 100 victimes		Proportion de casqués parmi les victimes
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Casqués	Non casqués	
1984	337	13 538	57	866	2,43	6,18	93,8 %
1985	331	13 643	71	1 026	2,37	6,47	92,7 %
1986	304	13 182	70	988	2,25	6,62	92,7 %
1987	318	13 367	72	1 082	2,32	6,48	92,2 %
1988	349	14 445	74	1 192	2,36	5,85	92,1 %
1989	365	14 480	94	1 163	2,46	7,48	92,2 %
1990	385	14 328	74	1 187	2,62	5,87	92,1 %
1991	392	14 085	91	1 075	2,71	7,80	92,5 %
1992	355	13 389	81	849	2,58	8,71	94,3 %
1993	348	11 976	43	431	2,82	9,07	96,3 %

Entre 1984 et 1988, en agglomération, une très légère mais régulière diminution du port du casque parmi les victimes a été enregistrée (baisse de deux points). Au cours des trois années suivantes, une certaine stabilité lui avait succédé. Depuis 1990, particulièrement au cours des deux dernières années, le port du casque est en hausse et se retrouve à un niveau plus élevé qu'il y a dix ans.

EVOLUTION ANNUELLE EN MILIEU URBAIN DE LA GRAVITE DES ACCIDENTS SELON LE PORT DU CASQUE (TAUX DE TUES POUR 100 VICTIMES)



En milieu urbain, la gravité chez les motocyclistes casqués avait augmenté entre 1985 et 1991 mais à la différence de la rase campagne une diminution avait été enregistrée l'année suivante ; en 1993 la tendance est à nouveau à la hausse. Pour les non casqués, comme en rase campagne, des fluctuations importantes sont constatées depuis dix ans avec cependant une augmentation régulière depuis 1990.
Au cours des dix dernières années, le non port du casque en agglomération a multiplié la gravité par un facteur compris entre 2,24 (en 1990) et 4,30 (en 1983) avec un facteur moyen égal à 2,76 (en 1993 ce facteur est égal à 3,21).

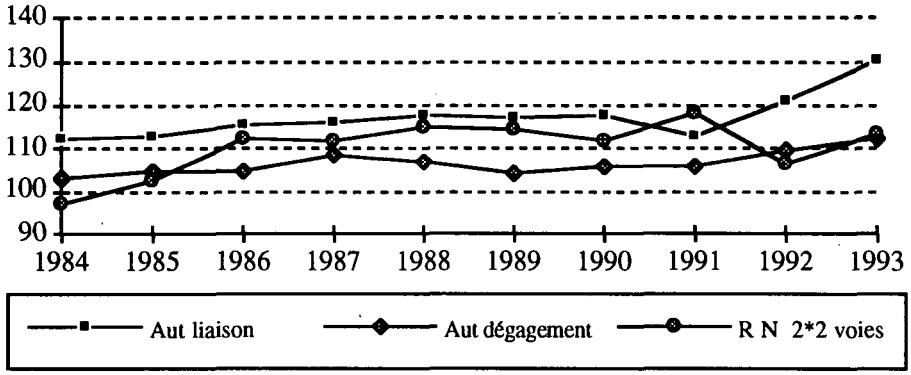
III - Le comportement des motocyclistes en circulation

III - 1 Evolution annuelle 1984-1993 des vitesses moyennes pratiquées par les motocyclistes de jour en ligne droite et planes, selon les réseaux

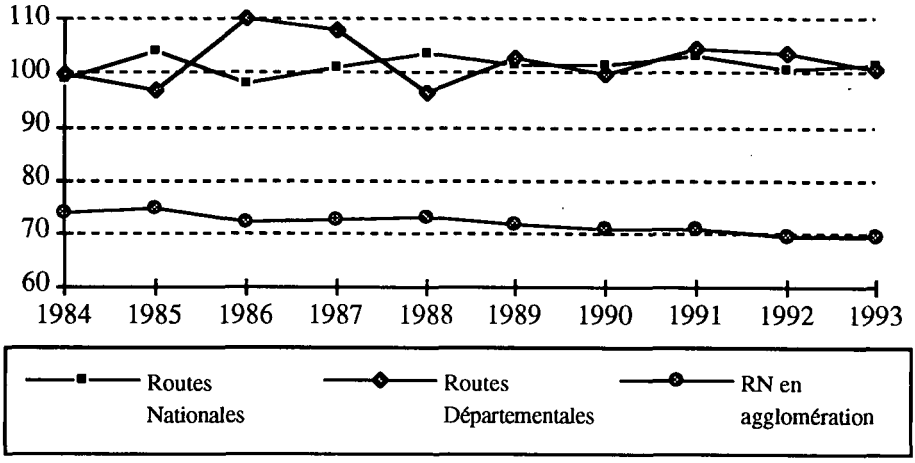
Réseaux	Vitesses moyennes pratiquées (en km/h) par les motocyclistes									
	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Autoroutes de liaison (limitées à 130 km/h)	112	113,0	115,4	115,8	117,7	117,2	117,8	112,9	121,0	130,5
Autoroutes de dégagement (limitées à 110 km/h)	103	104,9	104,6	108,4	106,9	104,4	105,6	105,8	109,7	112,2
Routes nationales à 2 x 2 voies (limitées à 110 km/h)	97,2	102,4	112	111,7	115,2	114,6	111,5	118,3	106,1	113,4
Routes nationales à 2 ou 3 voies (limitées à 90 km/h)	98,9	103,9	98	101,1	103,8	101,7	101,4	103,3	100,6	101,7
Routes départementales (limitées à 90 km/h)	99,9	96,8	110	108,1	96,1	103,0	99,9	104,5	103,5	100,7
Routes nationales en agglomération (limitées à 60 km/h puis à 50 km/h depuis le 1/12/1990)	73,9	74,6	72	72,6	72,7	71,5	70,6	70,7	69,3	69,4

En 1993, les vitesses sont en hausse sur tous les réseaux à l'exception des routes départementales. L'augmentation des vitesses moyennes est de 8 % sur les autoroutes de liaison et de 7 % sur les autoroutes de dégagement où les niveaux atteints sont les plus élevés jamais observés ; sur autoroute, les vitesses moyennes sont ainsi supérieures, en 1993, aux seuils des limitations.

EVOLUTION ANNUELLE DES VITESSES MOYENNES (en km/h) PRATIQUEES PAR LES MOTOCYCLISTES DE JOUR EN LIGNE DROITE ET PLANE SUR AUTOROUTES ET ROUTES NATIONALES A 2 x 2 VOIES



EVOLUTION ANNUELLE DES VITESSES MOYENNES (en km/h) PRATIQUEES PAR LES MOTOCYCLISTES DE JOUR EN LIGNE DROITE ET PLANE SUR ROUTES NATIONALES A 2 OU 3 VOIES SUR ROUTES DEPARTEMENTALES ET SUR RN EN AGGLOMERATION



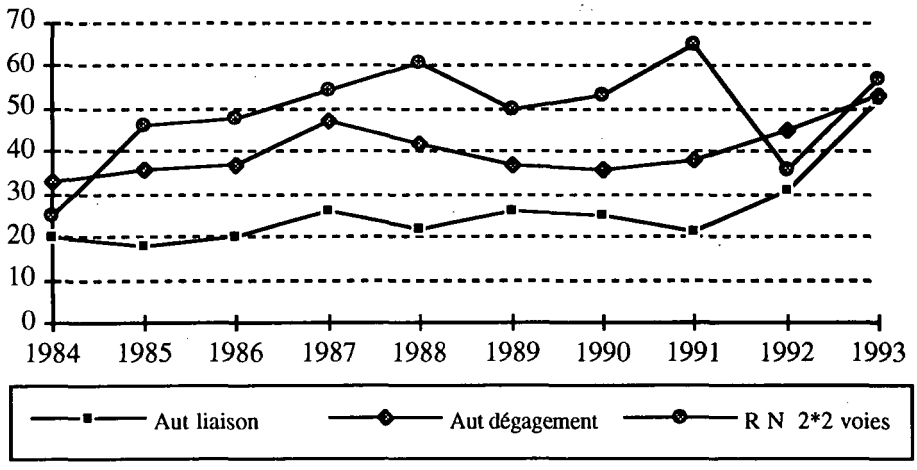
Sur les routes nationales et départementales ainsi qu'en traversée d'agglomération, les vitesses moyennes pratiquées sont également supérieures aux vitesses limites autorisées.

III - 2 Evolution annuelle 1984-1993 du taux d'infraction des motocyclistes à la vitesse limite, de jour, selon les réseaux

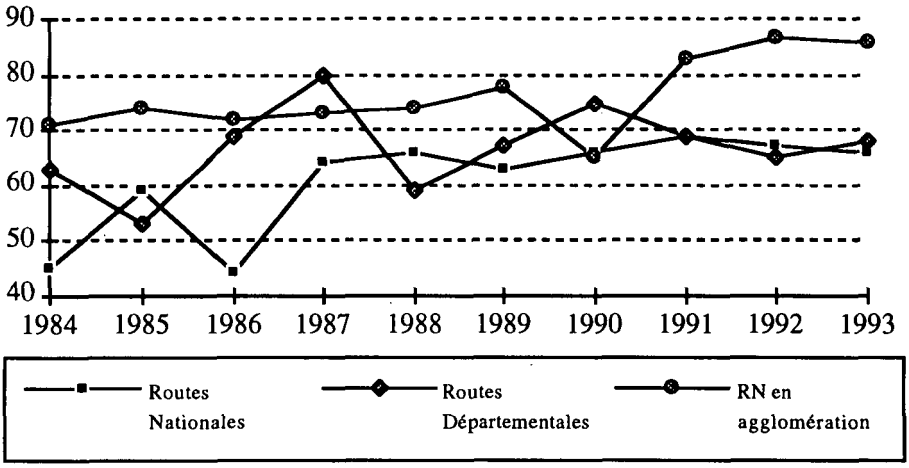
Réseaux	Taux d'infraction des motocyclistes à la vitesse limite									
	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Autoroutes de liaison (limitées à 130 km/h)	20 %	18 %	20 %	26 %	22 %	26 %	25 %	21 %	31 %	52 %
Autoroutes de dégagement (limitées à 110 km/h)	33 %	36 %	37 %	47 %	42 %	37 %	36 %	38 %	45 %	53 %
Routes nationales à 2 x 2 voies (limitées à 110 km/h)	25 %	46 %	48 %	54 %	61 %	50 %	53 %	65 %	36 %	57 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies (limitées à 90 km/h)	45 %	59 %	44 %	64 %	66 %	63 %	66 %	69 %	67 %	66 %
Routes départementales (limitées à 90 km/h)	63 %	53 %	69 %	80 %	59 %	67 %	75 %	69 %	65 %	68 %
Routes nationales en agglomération (limitées à 60 km/h puis à 50 km/h depuis le 1/12/1990)	71 %	74 %	72 %	73 %	74 %	78 %	65 %	83 %	87 %	86 %

ND : non disponible

EVOLUTION DU TAUX D'INFRACTION A LA VITESSE LIMITE
DES MOTOCYCLES SUR AUTOROUTES
ET SUR ROUTES NATIONALES A 2 x 2 VOIES



EVOLUTION DU TAUX D'INFRACTION A LA VITESSE LIMITE DES MOTOCYCLES SUR ROUTES NATIONALES A 2 OU 3 VOIES SUR ROUTES DEPARTEMENTALES ET SUR RN EN AGGLOMERATION



En 1993, les infractionnistes n'ont jamais été aussi nombreux : plus d'un sur deux sur autoroute, deux sur trois sur les routes nationales et départementales et plus de huit sur dix en traversée d'agglomération. Par rapport à 1992, la proportion d'infractionnistes est en augmentation sur tous les réseaux (particulièrement sur les autoroutes de liaison et les routes nationales à 2 fois 2 voies) à l'exception des routes nationales à 2 ou 3 voies où la diminution est très faible.
Les vitesses moyennes pratiquées et les taux d'infraction des motocyclistes sont supérieurs à ceux des automobilistes.

III - 3 Evolution 1988-1993 des taux de port du casque par les motocyclistes en rase campagne, selon les réseaux

Réglementation : le port du casque est obligatoire pour tous les usagers de motocycles depuis le 1er janvier 1985

Réseaux	Taux de port du casque par les motocyclistes					
	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Autoroutes de liaison	98,5 %	92,9 %	99,1 %	97,4 %	99,4 %	97,5 %
Autoroutes de dégagement	96,3 %	98,3 %	100 %	98,8 %	98,6 %	97,9 %
Routes nationales à 2 x 2 voies	100 %	95,8 %	98,9 %	98,1 %	100 %	96,1 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies	97,1 %	90,4 %	96,6 %	89,9 %	97,9 %	97,0 %
Routes départementales	96,6 %	95,2 %	98,5 %	95,2 %	96,6 %	100 %

En rase campagne, le taux de port du casque se situe à des niveaux très élevés (autour de 96 %). Alors que l'année 1992 avait été celle de la hausse, en particulier sur les routes nationales, on constate en 1993, une certaine dégradation sur tous les réseaux à l'exception des routes départementales.

III - 4 Evolution annuelle 1984-1993 du taux de port du casque par les motocyclistes en milieu urbain, selon la localisation

Localisation	Taux du port du casque par les motocyclistes en milieu urbain									
	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Traversée par RN.	ND	ND	ND	89 %	99 %	92 %	97,3 %	99,0 %	98,3 %	97,4 %
Agglomération parisienne.....	93 %	89 %	96 %	99 %	92 %	95 %	96,8 %	97,8 %	98,7 %	99,3 %
Province	94 %	96 %	95 %	97 %	92 %	93 %	95,7 %	97,2 %	97,0 %	94,5 %

ND : Non disponible

En milieu urbain, le taux de port du casque est aussi élevé. En ville, la diminution sensible du port du casque, en 1988, coïncide avec un changement de l'équipe chargée de l'observation. Depuis, une amélioration constante est enregistrée en agglomération parisienne alors qu'en province et dans les traversées de petites agglomérations par les routes nationales, la hausse s'est arrêtée en 1991.

III - 5 Evolution 1988-1993 du taux d'éclairage diurne des motocycles en rase campagne, selon les réseaux

Réglementation : obligation de circuler en toute circonstance en feux de croisement allumés pour les motocyclettes depuis le 26 août 1975

Réseaux	Taux d'éclairage diurne des motocycles					
	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Autoroutes de liaison	89,7 %	91,7 %	91,9 %	90,5 %	94,0 %	95,0 %
Autoroutes de dégagement	76,1 %	82,3 %	87,6 %	86,8 %	90,0 %	87,1 %
Routes nationales à 2 x 2 voies.....	82,1 %	75,5 %	90,1 %	88,6 %	91,7 %	92,9 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies	81,9 %	87,4 %	87,1 %	84,8 %	88,5 %	89,8 %
Routes départementales	83,0 %	84,4 %	80,8 %	89,1 %	88,7 %	88,5 %

Le taux d'éclairage diurne des motocycles se situe au dessus de 87 % hors agglomération. Mis à part en 1991, il a augmenté régulièrement au cours des cinq dernières années. En 1993, on constate cependant un léger recul sur les autoroutes de dégagement et les routes départementales.

III - 6 Evolution annuelle 1984-1993 du taux d'éclairage diurne des motocycles en milieu urbain selon la localisation

Localisation	Taux d'éclairage diurne des motocycles en milieu urbain									
	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Traversée par RN.	ND	ND	ND	85 %	85 %	88 %	87 %	91,2 %	90,0 %	90,2 %
Agglomération parisienne.....	65 %	72 %	61 %	83 %	67 %	76 %	85 %	81,7 %	85,1 %	83,8 %
Province	64 %	68 %	60 %	75 %	73 %	74 %	77 %	84,8 %	84,5 %	87,0 %

ND : Non disponible

L'éclairage diurne des motocyclettes en milieu urbain a considérablement augmenté depuis 1983. Inférieur ou égal à 50 %, il y a 10 ans, le taux se situe, en 1993, autour de 85 % en ville (légèrement plus élevé en province où il a augmenté qu'en agglomération parisienne où il a diminué) et à 90 % sur routes nationales.

Résultats détaillés plus récents

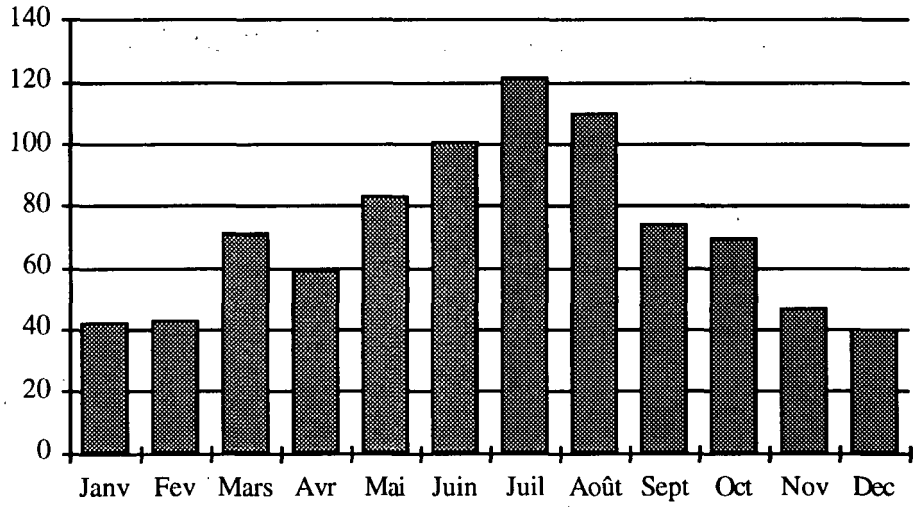
IV - Les résultats de l'insécurité routière en 1992 et en 1993

IV - 1 Evolution mensuelle des motocyclistes tués et blessés

Mois	Tués			Blessés		
	1993	1992	Evolution	1993	1992	Evolution
Janvier	42	38	+ 10,5 %	1 114	1 058	+ 5,3 %
Février	43	49	- 12,2 %	923	1 199	- 23,0 %
Mars	71	44	+ 61,3 %	1 381	1 335	+ 3,4 %
Avril	59	96	- 38,5 %	1 411	1 661	- 15,1 %
Mai	83	80	+ 3,8 %	1 851	1 975	- 6,3 %
Juin	101	108	- 6,5 %	1 939	1 862	+ 4,1 %
Juillet	121	136	- 11,0 %	2 025	2 030	- 0,2 %
Août	110	109	+ 0,9 %	1 829	1 953	- 6,3 %
Septembre	74	102	- 27,5 %	1 653	1 958	- 15,6 %
Octobre	70	68	+ 2,9 %	1 472	1 670	- 11,8 %
Novembre	47	64	- 26,6 %	1 119	1 476	- 24,2 %
Décembre	40	51	- 21,6 %	1 036	1 215	+ 14,7 %
Total	**861**	**945**	**- 8,9 %**	**17 753**	**19 392**	**- 8,5 %**

Les mois les plus dangereux, pour les motocyclistes, se situent entre mai et août. On y dénombre près de la moitié des tués et plus de 40 % des blessés. Ce sont sans doute, en raison du climat, ceux où la circulation des motocycles est la plus importante.
L'évolution mensuelle du nombre de tués est très irrégulière ; ainsi à un mois de détérioration succède un mois d'amélioration. Pour les blessés, par contre, depuis juillet 1993 les résultats sont toujours à la baisse.

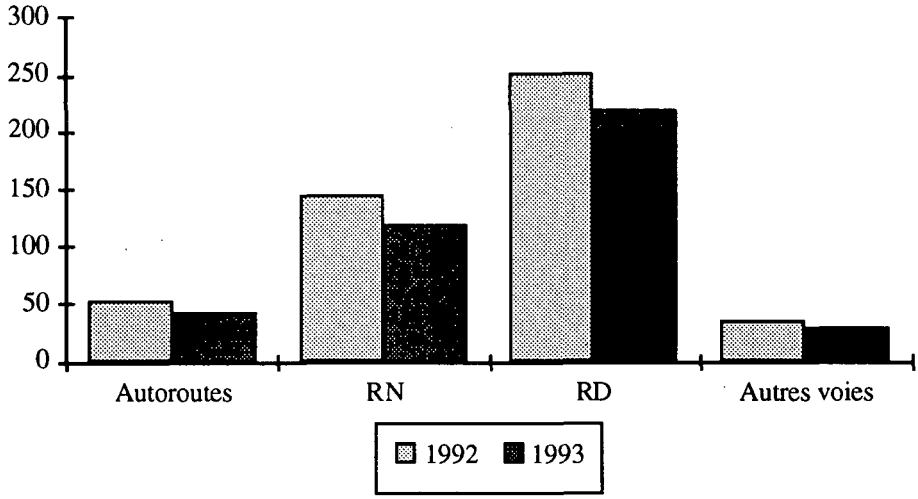
MOTOCYCLISTES TUES EN 1993 SELON LE MOIS



IV - 2 Evolution 1992-1993 des motocyclistes tués et blessés, de la gravité et des conducteurs de motocyclette impliqués en rase campagne selon le type de route

Réseau	Tués		Blessés		Taux de tués pour 100 victimes		Conducteurs impliqués	
	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992
Autoroutes	43	52	501	585	7,9	8,2	506	579
Routes nationales	118	145	945	1 024	11,1	12,4	917	1 005
Routes départementales	220	251	2 093	2 046	9,5	10,9	1 968	1 922
Autres voies	29	34	438	404	6,2	7,8	427	383
Total en rase campagne	**410**	**482**	**3 977**	**4 059**	**9,2**	**10,6**	**3 818**	**3 889**

EVOLUTION 1992-1993 DES MOTOCYCLISTES TUES
EN RASE CAMPAGNE SELON LE RESEAU



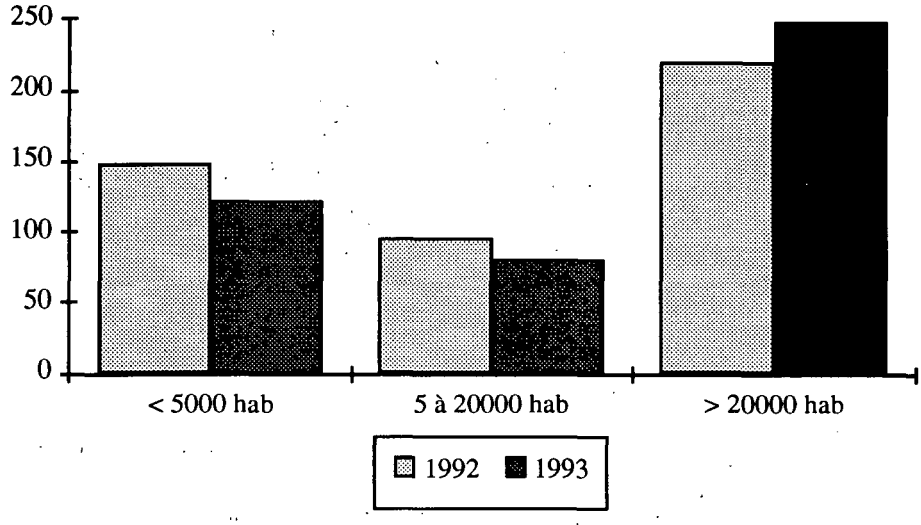
Les routes départementales sont les plus dangereuses avec plus de la moitié des tués, des blessés et des conducteurs impliqués. Cependant, c'est sur les routes nationales que la gravité est la plus élevée.
En 1993, la sécurité des motocyclistes en rase campagne s'est améliorée sur les réseaux malgré l'augmentation du nombre de conducteurs impliqués sur les routes départementales et les autres voies. La diminution du nombre de motocyclistes tués est plus forte sur les autoroutes (moins 17 %) et sur les routes nationales (moins 13 %) que sur le reste du réseau (moins 12 %).

IV - 3 Evolution 1992-1993 des motocyclistes tués et blessés, de la gravité et des conducteurs de motocyclette impliqués en milieu urbain selon la taille de l'agglomération

Taille de l'agglomération	Tués		Blessés		Taux de tués pour 100 victimes		Conducteurs impliqués	
	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992
Moins de 5 000 habitants.	122	148	1 587	1 657	7,1	8,2	1 528	1 606
De 5 000 à 20 000 hab. ...	81	95	1 915	2 102	4,1	4,3	1 868	2 039
Plus de 20 000 habitants .	248	220	10 274	11 574	2,4	1,9	10 537	11 734
Total en agglomération	**451**	**463**	**13 776**	**15 333**	**3,2**	**2,9**	**13 933**	**15 379**

Les villes de plus de 20 000 habitants sont les plus dangereuses avec, en 1993 plus de la moitié des tués, les trois quarts des blessés et des conducteurs de motocyclettes impliqués. Plus la taille de l'agglomération est faible, plus la gravité est élevée.

EVOLUTION 1992-1993 DES MOTOCYCLISTES TUES EN MILIEU URBAIN SELON LA TAILLE DE L'AGGLOMERATION



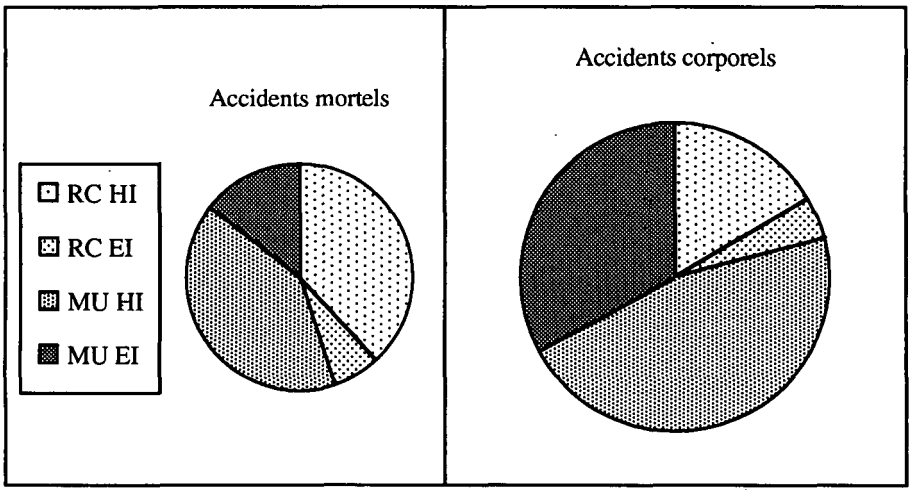
En 1993, la sécurité s'est améliorée dans les villes de moins de 20 000 habitants mais s'est détériorée dans les agglomérations plus peuplées malgré la diminution du nombre de blessés et de conducteurs impliqués.

IV - 4 Evolution 1992-1993 des motocyclettes impliquées dans les accidents mortels et corporels et de la gravité selon la localisation de l'accident

Localisation		Accidents mortels		Accidents corporels		Proportion d'accidents mortels	
		1993	1992	1993	1992	1993	1992
Rase campagne	En intersection	62	84	807	792	7,7 %	10,6 %
	Hors intersection	347	409	2 887	3 106	12,0 %	13,2 %
	Total	409	493	3 694	3 898	11,1 %	12,6 %
Milieu urbain	En intersection	131	147	5 782	6 330	2,3 %	2,3 %
	Hors intersection	371	379	8 046	9 278	4,6 %	4,1 %
	Total	502	526	13 828	15 608	3,6 %	3,4 %
Total	En intersection	193	231	6 589	7 122	2,9 %	3,2 %
	Hors intersection	718	788	10 933	12 384	6,6 %	6,4 %
	Total	911	1 019	17 522	19 506	5,2 %	5,2 %

En 1993, quelque soit la localisation, les accidents corporels sont en baissen à l'exception de ceux qui se sont produits en rase campagne et en intersection (phénomène déjà constaté en 1992).

ACCIDENTS 1993 SELON LA LOCALISATION



Hors agglomération, six accidents mortels sur sept se produisent hors intersection (quatre accidents corporels sur cinq). En milieu urbain, ces proportions sont plus faibles (respectivement 74 % et 58 %).
La gravité est toujours plus élevée hors intersection : 1,6 fois en rase campagne et 2,0 fois en agglomération.

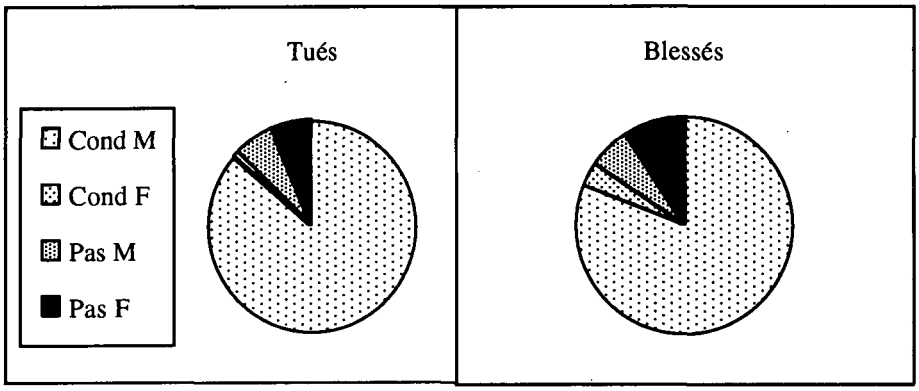
IV - 5 Evolution entre 1992 et 1993 des motocyclistes tués et blessés selon la place occupée et le sexe

Place occupée	Sexe	Tués		Blessés	
		1993	1992	1993	1992
Conducteurs	Masculin	745	794	14 400	15 507
	Féminin	10	22	661	747
	Total	**755**	**816**	**15 061**	**16 254**
Passagers	Masculin	49	67	1 081	1 278
	Féminin	57	62	1 611	1 860
	Total	**106**	**129**	**2 692**	**3 138**
Total	Masculin	794	861	15 481	16 785
	Féminin	67	84	2 272	2 607
	Total	**861**	**945**	**17 753**	**19 392**

Un motocycliste tué sur huit et un blessé sur sept est passager. Les femmes sont sous représentées (8 % des tués et 13 % des blessés) ; mais

en tant que passagères, elles sont plus nombreuses que les hommes à être tuées et blessées.
En 1993, la diminution du nombre de tués et proportionnellement deux fois et demi plus élevée chez les passagers de motocycles (moins 18 %) que chez les conducteurs (moins 7,5 %).

MOTOCYCLISTES VICTIMES EN 1993
SELON LA PLACE OCCUPEE ET LE SEXE

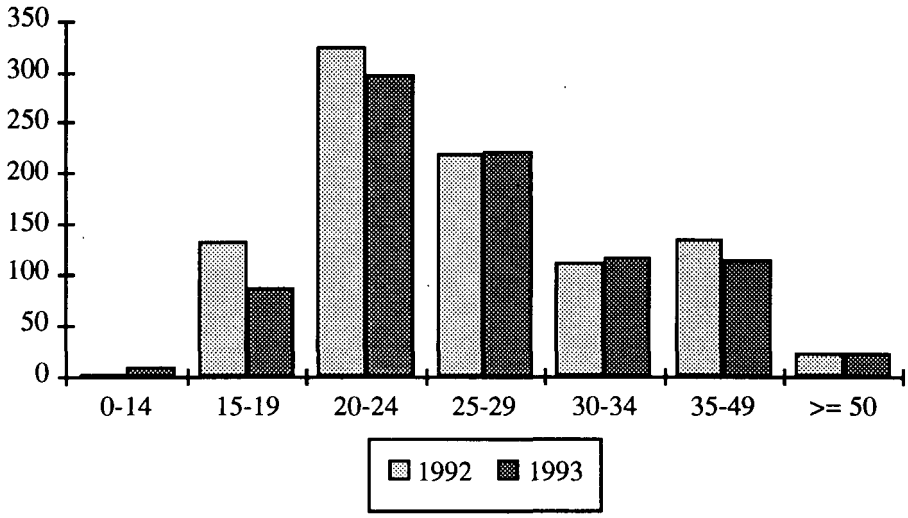


IV - 6 Evolution 1992-1993 des motocyclistes tués et blessés selon l'âge de l'usager

Age de l'usager	Tués		Blessés	
	1993	1992	1993	1992
0 - 14 ans	8	2	135	135
15 - 19 ans	86	131	2 338	3 108
20 - 24 ans	296	324	5 398	6 017
25 - 29 ans	221	219	2 862	4 343
30 - 34 ans	115	111	1 831	2 459
35 - 49 ans	114	134	2 883	2 792
50 - 64 ans	17	18	370	368
65 ans et plus	4	3	69	113
Non précisé	0	3	19	57
Total	**861**	**945**	**17 753**	**19 392**

Plus du tiers des tués et plus de 30 % des blessés ont entre 20 et 24 ans. En 1993, le nombre de motocyclistes tués âgés entre 25 et 34 ans a augmenté alors que la diminution est générale et même spectaculaire chez les 15-19 ans (moins 34 %). Les motocyclistes blessés sont également en baisse, quelque soit leur âge, à l'exception des 35-49 ans déjà en hausse en 1992 et des 50-64 ans.

EVOLUTION 1992-1993 DES MOTOCYCLISTES TUES
SELON L'AGE DE L'USAGER

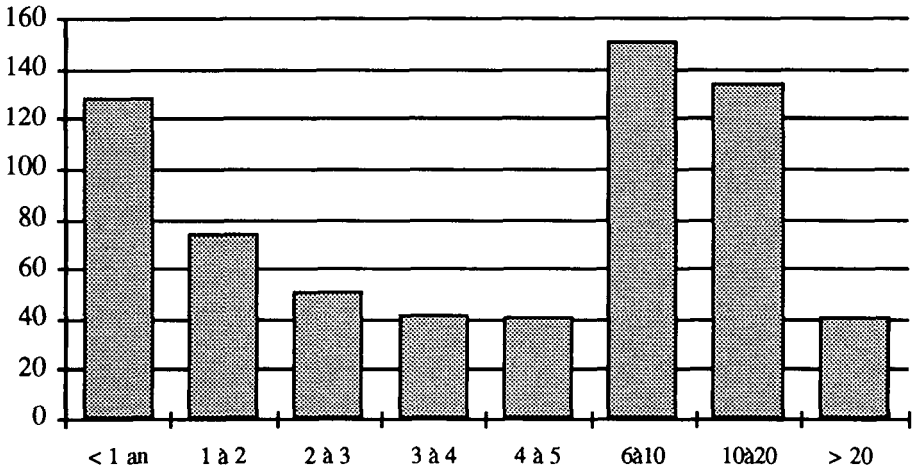


IV - 7 Conducteurs de motocyclettes tués et blessés dans les accidents corporels en 1992 et 1993 en fonction de l'ancienneté du permis de conduire

Ancienneté du permis de conduire	Tués				Victimes (tués + blessés)	
	Effectifs		Pourcentages cumulés			
	1993	1992	1993	1992	1993	1992
Moins d'1 an	129	132	19,5	18,2	3 216	2 656
1 à 2 ans	74	89	30,6	30,5	1 550	1 590
2 à 3 ans	51	57	38,3	38,4	945	1 222
3 à 4 ans	42	60	44,6	46,7	773	1 152
4 à 5 ans	41	46	50,8	53,0	759	849
5 à 6 ans	32	37	55,7	58,1	697	788
6 à 7 ans	28	37	59,9	63,3	622	700
7 à 8 ans	29	37	64,3	68,4	555	634
8 à 9 ans	35	21	66,5	71,3	478	577
9 à 10 ans	27	21	73,6	74,2	479	514
10 à 14 ans	91	79	87,3	85,1	1 900	2 111
15 à 19 ans	43	52	93,8	92,3	1 202	1 173
20 à 29 ans	33	45	98,8	98,5	970	990
30 ans et plus	8	11	100	100	291	268
Sous-total	663	724	–	–	14 437	15 124
Indéterminée et sans permis	92	92	12,2	11,3	1 379	1 946
Total	**755**	**816**	**100**	**100**	**15 816**	**17 070**

Plus d'un motocycliste tué sur cinq et plus d'un motard victime sur cinq ont leur permis de conduire depuis moins d'un an (seulement un automobiliste tué sur douze et victime sur onze).

CONDUCTEURS DE MOTOCYCLETTES TUES EN 1993 EN FONCTION DE L'ANCIENNETE DU PERMIS DE CONDUIRE

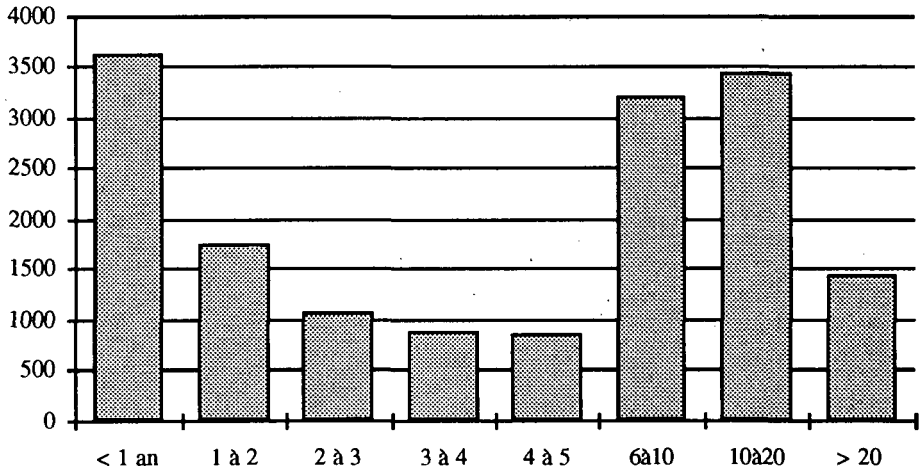


IV - 8 Conducteurs de motocyclettes impliqués dans les accidents corporels 1992 et 1993 en fonction de l'ancienneté du permis de conduire

Ancienneté du permis de conduire	Effectifs		Pourcentages cumulés	
	1993	1992	1993	1992
Moins d'1 an	3 612	2 981	22,3	17,5
1 à 2 ans	1 738	1 767	33,0	27,8
2 à 3 ans	1 056	1 392	39,5	35,9
3 à 4 ans	871	1 176	44,9	42,8
4 à 5 ans	865	971	50,2	48,5
5 à 6 ans	801	892	55,1	53,7
6 à 7 ans	702	792	59,5	58,4
7 à 8 ans	623	725	63,3	62,6
8 à 9 ans	541	651	66,6	66,4
9 à 10 ans	536	585	69,9	69,9
10 à 14 ans	2 084	2 386	82,8	83,8
15 à 19 ans	1 353	1 316	91,1	91,5
20 à 29 ans	1 110	1 126	98,0	98,1
30 ans et plus	327	320	100	100
Sous-total	16 219	17 080	–	–
Indéterminée et sans permis	1 532	2 188	8,6	11,4
Total	**17 751**	**19 268**	**100**	**100**

Plus le permis est récent, plus le nombre de conducteurs impliqués dans les accidents corporels est élevé. Ainsi plus d'un motard sur cinq impliqués dans un accident corporel a obtenu le permis depuis moins d'un an (un automobiliste sur douze seulement) et la moitié des motocyclistes impliqués ont leur permis depuis moins de cinq ans (un conducteur de voiture de tourisme sur cinq seulement). Ces proportions sont en augmentaton par rapport à 1992.

REPARTITION DES CONDUCTEURS DE MOTOCYCLETTES IMPLIQUES DANS LES ACCIDENTS CORPORELS EN 1993 EN FONCTION DE L'ANCIENNETE DU PERMIS DE CONDUIRE

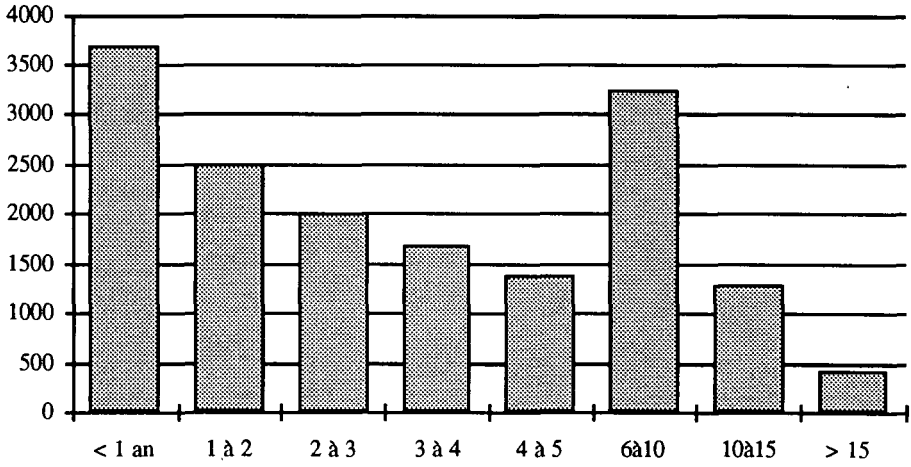


IV - 9 Motocyclettes impliquées dans les accidents corporels 1992 et 1993 en fonction de l'ancienneté du véhicule

Ancienneté du véhicule	Effectifs		Pourcentages cumulés	
	1993	1992	1993	1992
Moins d'1 an	3 698	4 276	22,8	24,6
1 à 2 ans	2 499	2 587	38,2	39,5
2 à 3 ans	2 017	2 115	50,6	51,7
3 à 4 ans	1 683	1 837	61,0	62,3
4 à 5 ans	1 382	1 408	69,8	70,4
5 à 6 ans	1 106	1 084	76,3	76,6
6 à 7 ans	794	774	81,2	81,1
7 à 8 ans	588	546	84,9	84,2
8 à 9 ans	383	505	87,2	87,1
9 à 10 ans	379	509	89,6	90,1
10 à 14 ans	1 282	1 389	97,5	98,0
15 à 19 ans	306	261	99,3	99,6
20 ans et plus	107	78	100	100
Sous-total	16 224	17 369	–	–
Indéterminée et sans permis	1 675	2 137	9,4	11,0
Total	**17 899**	**19 506**	**100**	**100**

Plus d'une motocyclette sur cinq impliquées dans les accidents corporels a moins d'un an (une automobile sur dix seulement), la moitié a moins de 3 ans et les trois quarts moins de 6 ans. Ces proportions sont inférieures à celles observées en 1992.

MOTOCYCLETTES IMPLIQUEES DANS LES ACCIDENTS 1993
EN FONCTION DE L'ANCIENNETE DU VEHICULE



IV - 10 Les accidents de motocyclettes sans tiers en cause en 1993 (un motocycle seul)

– Accidents :

Il en a été dénombré 3 045 soit 17 % de l'ensemble des accidents de motocyclettes (effectif et proportion en augmentation par rapport à 1992) dont 1 275 en rase campagne (plus du tiers du total hors agglomération) et 1 770 en milieu urbain (le huitième du total en agglomération).

– Bilan :

Il s'établit à 3 598 victimes soit 19 % de l'ensemble des motocyclistes tués et blessés à savoir :
– 338 tués soit 39 % des motards décédés ;
– 1 199 blessés graves soit 24 % de ceux hospitalisés au delà de six jours ;
– 2 061 blessés légers soit 16 % des motocyclistes blessés légèrement.

– Motocyclistes tués :

Leur effectif s'élève à 338 répartis comme suit :
– 165 en rase campagne (40 % des tués hors agglomération) ;
– 173 en milieu urbain (38 % des tués en agglomération).

IV - 11 Les accidents de motocyclettes contre piéton(s) en 1993 (un motocycle et un ou plusieurs piétons)

– Accidents :

Il en a été dénombré 1 324 soit 8 % de l'ensemble des accidents (effectif et pourcentage en augmentation par rapport à 1992) dont 46 en rase campagne et 1 278 en milieu urbain (soit 9 % du total en agglomération).

– Piétons victimes :

1 363 soit 7 % du total des piétons impliqués en 1993 à savoir :
– 47 en rase campagne dont 45 hors intersection (96 %) ;
– 1 316 en agglomération dont 1 078 hors intersection (82 %).

– Bilan des accidents :

Bilan	Motocyclistes	Piétons	**Total**
Tués	10	52	**62**
Blessés graves	68	300	**368**
Blessés légers	355	1 011	**1 366**
Victimes	**433**	**1 363**	**1 796**

– Piétons tués :

Leur effectif s'élève à 52 soit 5 % de l'ensemble des piétons décédés en 1993 et 44 % du total des tués externes dans les accidents impliquant une motocyclette dont :
– 2 en rase campagne (2 hors intersection) soit 6 % des tués externes hors agglomération ;
– 50 en milieu urbain (61 % des tués externes en agglomération) dont 43 hors intersection (86 %).

L'observatoire national interministériel de sécurité routière, rattaché au délégué interministériel à la sécurité routière, est chargé :

- d'assurer la mise en forme, l'interprétation et la diffusion des données statistiques provenant des différentes sources nationales et internationales ;
- d'effectuer ou d'assurer le suivi des études générales ou sectorielles sur l'insécurité routière ;
- d'évaluer l'impact des mesures de sécurité routière.

Il est administré par un comité directeur interministériel composé de représentants des ministères de l'Education nationale, de la Justice, de l'Intérieur, de la Défense, de l'Economie et des Finances, de l'Equipement et de la Santé, et est doté d'un conseil d'orientation et d'évaluation dont les membres sont choisis pour la qualité de leur contribution d'ordre technique ou social à la sécurité routière.

Ministère de l'Equipement, des Transports et du Tourisme
Délégué Interministériel à la Sécurité Routière
Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières

Ce document contient les données disponibles sur les motocyclettes : parc en circulation ; immatriculations ; permis de conduire délivrés ; nombres d'accidents corporels, de victimes, gravité et localisation des accidents ; vitesses moyennes pratiquées et taux d'infraction ; port du casque ; éclairage diurne. Il contient d'autre part les résultats détaillés de l'année 1993 avec rappel des résultats de 1992 nombre de victimes par type de routes, tailles d'agglomérations ; selon l'âge de l'usager, la place occupée, le sexe, l'année d'obtention du permis de conduire, l'ancienneté de la motocyclette ; les accidents à un seul véhicule ; les accidents contre piétons, les motocyclistes sans permis et sans assurance.

La Documentation française
29 - 31, quai Voltaire 75344 Paris Cedex 07
Tél.: (1) 40 15 70 00 - Télécopie : 40.15.72.30

Imprimé en France
ISBN : 2.11.003281.1 - DF : 53198-7
Prix : 32 F

9782110032812