



La Sécurité

des

Motocyclettes

en

1995

Étude Sectorielle

■
**Observatoire National
Interministériel
de Sécurité Routière**

■

**CDAT
8888**

La **documentation** Française





OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL
DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La sécurité des motocyclettes en 1995

Étude
sectorielle

La **documentation** Française

Rédaction : Colette Decamme
Claude Filou

Pour tous renseignements, s'adresser à :
l'Observatoire national interministériel de sécurité routière
La grande Arche
92055 Paris-La Défense Cedex 04
Téléphone : 01 40 81 80 42 - 01 40 81 80 28
Télécopie : 01 40 81 80 99

Sommaire

Préface	5
Synthèse générale	7
Principaux résultats depuis 1984	11
I - Définitions, parcs, mises en service, permis et circulation	13
I.1. Définition des motocyclettes et des permis	13
I.2. Parc en circulation au 1 ^{er} janvier (APSAD et CSNM) et immatriculations neuves annuelles.....	14
I.3. Parc en circulation au 1 ^{er} janvier en fonction de la cylindrée (APSAD).....	15
I.4. Parc en circulation au 1 ^{er} janvier en fonction de la cylindrée (CSNM)	16
I.5. Immatriculations neuves par puissance administrative	16
I.6. Permis de conduire délivrés.....	18
I.7. Circulation	19
II - Principaux résultats de l'insécurité routière	19
II.1. Indicateurs d'insécurité routière	19
II.2. Taux d'accidents, de tués et de victimes par rapport au parc en circulation (APSAD).....	21
II.3. Indicateurs d'insécurité selon la localisation	22
II.4. Victimes et gravité selon le port du casque en rase campagne	24
II.5. Victimes et gravité selon le port du casque en milieu urbain.....	26
III - Le comportement des motocyclistes en circulation	27
III.1. Vitesses moyennes pratiquées de jour selon les réseaux..	27

III.2. Infractions à la vitesse autorisée selon les réseaux.....	30
III.3. Port du casque en rase campagne selon les réseaux.....	32
III.4. Port du casque en milieu urbain selon la localisation.....	32
III.5. Eclairage diurne en rase campagne selon les réseaux.....	33
III.6. Eclairage diurne en milieu urbain selon la localisation.....	33

Résultats détaillés plus récents..... 35

IV - Les résultats de l'insécurité routière en 1994 et en 1995 37

IV.1. Indicateurs d'insécurité en rase campagne selon le type de route.....	37
IV.2. Indicateurs d'insécurité en milieu urbain selon la taille de l'agglomération.....	38
IV.3. Motocyclettes impliquées dans les accidents et gravité selon la localisation de l'accident.....	39
IV.4. Victimes selon la place occupée et le sexe.....	40
IV.5. Victimes selon l'âge.....	41
IV.6. Conducteurs victimes selon l'ancienneté du permis de conduire.....	42
IV.7. Conducteurs impliqués selon l'ancienneté du permis de conduire.....	43
IV.8. Motocyclettes impliquées dans les accidents selon l'ancienneté du véhicule.....	45
IV.9. Les accidents sans tiers en cause.....	46
IV.10. Les motocyclistes et les glissières de sécurité métalliques.....	47

V - Analyse de la mortalité selon la cylindrée en 1993..... 49

V.1. La cylindrée des motocyclistes tués.....	49
V.2. Le risque d'être tué selon la cylindrée.....	49

Préface

Même si cette étude sectorielle sur la sécurité des motocyclettes en 1995 ne paraît seulement qu'en ce début d'année, les informations qu'elle contient gardent toute leur valeur.

Après une détérioration de la situation des motocyclistes entre 1985 et 1991, on assiste à sa lente mais réelle amélioration : de 980 tués et 5 586 blessés graves en 1991, on décompte en 1995, 780 tués et 4 524 blessés graves.

Cette amélioration se fait à parc quasi-constant puisque entre 1991 et 1995 il n'augmente que de 7 % pour atteindre 983 000 au 1er janvier 1995. Cependant il est vrai que le nombre de permis délivrés annuellement avait fortement diminué en 1993 ; sans retrouver encore le niveau de 129 396 en 1992, il remonte régulièrement pour atteindre 115 211 au 1er janvier 1995. Pour être cependant complet, soulignons que l'exposition au risque des motocyclistes a légèrement diminué entre 1993 et 1995 puisque le kilométrage moyen est passé de 4 570 km à 4 234. Ces réflexions, si elles nuancent les résultats obtenus décrits ci-dessus, n'enlèvent cependant rien à ce bilan.

Mais il est encore trop lourd. En particulier, il faut noter que le niveau de l'indice de gravité, s'il a un peu diminué, reste élevé (4,33). En outre, les vitesses pratiquées sur les différents réseaux restent plus élevées que celles constatées pour les automobilistes, sauf sur les autoroutes de liaison où elles sont supérieures à la limite autorisée.

Les efforts réalisés depuis quelques années dans les différents champs d'action portent leurs fruits. Ils ont souvent été menés en concertation entre les pouvoirs publics, les associations et le monde de l'assurance. On peut citer à cet égard la campagne de communication "Fragile", les réflexions sur le danger spécifique des glissières de sécurité et le début du programme tendant à diminuer leur dangerosité, la définition d'une norme acceptable pour les ralentisseurs etc...

Les récentes mesures modifiant l'accès à la conduite des motocyclettes (1er juillet 1996) devront être observées avec attention afin d'appréhender leur impact sur l'accidentologie.

Le bilan doit encore être réduit.



Synthèse générale



Le parc, les mises en service

La croissance régulière (à l'exception de la période 1985-1988) mais faible (entre 1,9 % et 2,9 % par an, entre 1984 et 1993, selon les sources) du parc en circulation est brusquement stoppée depuis 1994 où l'on observe d'ailleurs une chute de 16 % des immatriculations de motocyclettes neuves. Sa composition s'est modifiée au profit des véhicules de forte cylindrée et des scooters.

Les permis

Depuis 1986, le nombre de permis délivrés ne cesse d'augmenter (exception faite en 1993) mais l'évolution n'est pas homogène selon les catégories. Ainsi, le nombre de permis AL délivrés a été divisé par 3,3 tandis que le nombre de permis A a augmenté de 74 %.

La vitesse

En 1995, la seule différence significative au seuil de 5 % concerne la vitesse moyenne pratiquée de jour sur les autoroutes de dégagement qui a diminué de 3 km/h. Elle reste néanmoins supérieure au seuil maximal autorisé comme sur tous les réseaux à l'exception des autoroutes de liaison. Les vitesses moyennes et les proportions d'infractionnistes sont toujours plus élevées pour les motocyclistes que pour les automobilistes.

Le port du casque

En rase campagne comme en milieu urbain, le taux de port du casque en circulation se situe à des niveaux très élevés (au dessus de 95 %).

Le port du casque chez les victimes est encore plus élevé, ce qui peut paraître surprenant. Heureusement, la gravité des motocyclistes non casqués est supérieure à celle des casqués (1,4 fois en rase campagne et 2,2 fois en milieu urbain en 1995).

L'éclairage diurne

Il est moins respecté que le port du casque. Ainsi, en rase campagne, il est égal à 86 % sur les routes nationales classiques et départementales où il est en baisse, à 89 % sur les routes nationales à chaussées séparées et sur les autoroutes de dégagement et à 98 % sur les autoroutes de liaison où il a beaucoup progressé. En milieu urbain, il se situe autour de 86 %, en forte diminution.

Les indicateurs d'insécurité

L'amélioration constatée depuis 1991 se poursuit : 780 tués et 4 524 blessés graves en 1995. Seuls, les nombres d'accidents corporels (16 993) et de blessés légers (12 724) sont en très légère augmentation.

Rapporté au parc en circulation, cela se traduit par une augmentation des taux d'accidents et de victimes et par une diminution du taux de tués qui n'a jamais été aussi bas.

La répartition des indicateurs d'insécurité selon la localisation est différente de celle des autres usagers. Ainsi en 1995, 22 % des accidents corporels de motocyclettes se sont produits en rase campagne et 52 % des motocy-

clistes tués l'ont été hors agglomération (respectivement 38 % et 67 % pour l'ensemble des accidents et des tués).

Le type et la cylindrée

Parmi les 780 tués en 1995, il en a été dénombré 6 à bord de scooters, ce qui ne paraît pas vraisemblable compte-tenu du parc, et 5 à bord de side-cars.

En 1993, trois tués sur 10 l'étaient à bord d'engins de 7 CV. Le risque maximum d'être tué concernait les motocyclistes à bord d'engins de 6 et 7 CV.

La localisation

En rase campagne, les routes départementales sont les plus dangereuses avec 54 % des tués et la moitié des blessés et des conducteurs impliqués. Cependant, la gravité la plus élevée est observée sur les routes nationales. Les communes de moins de 5 000 habitants présentent les situations les plus meurtrières en 1995 avec 28 % des tués. Plus la taille de l'agglomération est faible, plus la gravité est élevée.

La majorité des accidents mortels se produit hors intersection (78 % en rase campagne et 69 % en milieu urbain) 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 sont passagers. Les femmes sont sous-représentées (10 % des tués et 13 % des blessés). Trois tués sur dix ont entre 25 et 29 ans.

Le permis de conduire et l'ancienneté du véhicule

Près d'un motocycliste tué sur cinq a son permis depuis moins d'un an et 5,5 % ne l'ont pas du tout.

17 % des motocyclettes impliquées dans les accidents corporels ont moins d'un an.

Les accidents sans tiers en cause

Ils représentent 16 % de l'ensemble des accidents et ont eu pour conséquence la mort de 36 % des motocyclistes.

Principaux résultats depuis 1984



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

I - 1 Définition des motocyclettes et des permis

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

- les 80 cm³ (MOTO1) conduites à partir de 16 ans (permis A1) ;
- celles dont la cylindrée était comprise *entre 81 et 400 cm³* (MOTO2) conduites à partir de 18 ans (permis A2) ;
- les plus de 400 cm³ (MOTO3) conduites à partir de 18 ans (permis A3).

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

- *le permis AL :*

* jusqu'en juillet 1996, il permettait la conduite des motocyclettes légères dont la cylindrée était inférieure à 125 cc et la puissance limitée à 13 CV DIN - l'âge requis était 16 ans mais, jusqu'à 17 ans, la conduite était restreinte aux seuls véhicules dont la cylindrée était égale à 80 cc (MTL1 et MTL2) - ;

* depuis juillet 1996, il autorise de conduire dès 16 ans toutes des motocyclettes légères (MTL).

- *le permis A :*

* jusqu'en juillet 1996, il permettait la conduite, à partir de 18 ans, de toutes les motocyclettes (la cylindrée étant toutefois limitée à 100 CV DIN par construction) ;

* depuis juillet 1996, l'accès à la conduite des motocycles lourds est progressif :

- entre 18 et 21 ans, il n'est possible de conduire que des MTT1 (puissance inférieure ou égale à 25 kW et rapport puissance/poids inférieur ou égal à 0,16 kW/kg) ;

- à partir de 21 ans ou deux ans de permis, l'accès aux véhicules plus puissants (MTT2 : toujours limités à 100 CV DIN ou 73,6 kW contrairement à d'autres pays de l'Union Européenne) est autorisé.

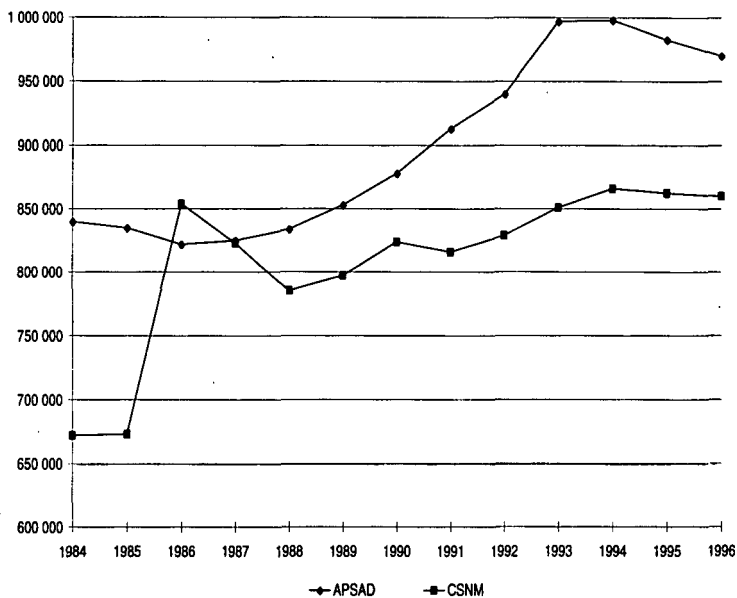
D'autre part, la possession depuis plus de deux ans du volet B du permis de conduire permet l'utilisation de motocyclettes légères d'une cylindrée n'excédant pas 125 cm³ et 15 CV. En deça des deux ans, l'utilisation reste autorisée mais la puissance de l'engin est limitée à 80 cm³.

I - 2 Parc en circulation au 1^{er} janvier selon l'estimation APSAD et CSNM et immatriculations neuves annuelles

Années	Parc en circulation au 1 ^{er} janvier		Immatriculations annuelles de motocyclettes neuves
	APSAD	CSNM	
1984	840 000	672 000	78 616
1985	835 000	673 000	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	84 870
1995	83 000	862 500	84 793
1996	970 000	860 100	-

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

Evolution du parc en circulation au 1^{er} janvier



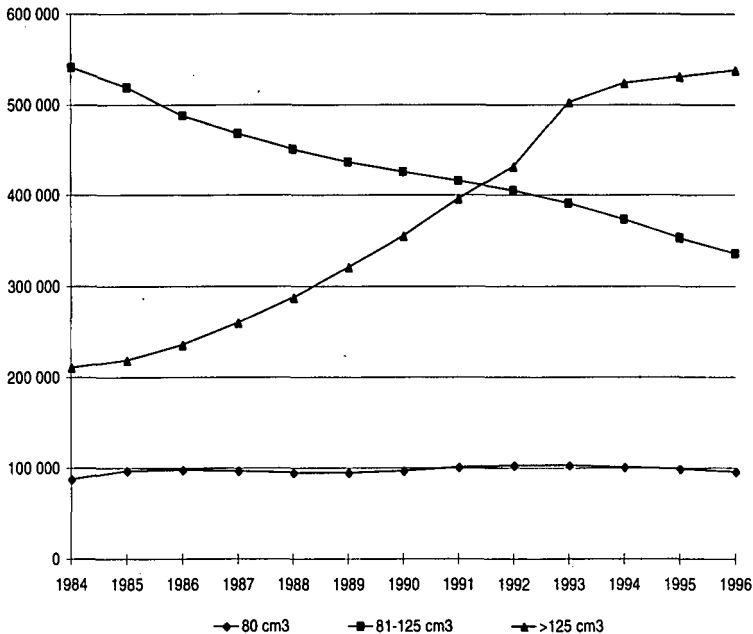
Quelle que soit la source statistique, le parc en circulation qui augmentait régulièrement entre 1984 et 1994, à l'exception des années 1985-1986 pour l'APSAD et 1987-1988 pour la CSNM, est en baisse depuis le 1^{er} janvier 1994. Sur l'ensemble des douze dernières années, le parc est néanmoins à la hausse.

Les immatriculations annuelles, après avoir enregistré un recul en 1984 et 1985 avaient augmenté jusqu'en 1990 (entre 8 % et 12 % par an). Depuis, la tendance est à la baisse avec cependant une stagnation en 1992 et 1995.

I - 3 Parc en circulation au 1^{er} janvier en fonction de la cylindrée selon l'estimation APSAD

Années	80 cm ³	81 - 125 cm ³	> 125 cm ³	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
1995	99 000	353 000	531 000	983 000
1996	96 000	336 000	538 000	970 000

Evolution du parc en circulation au 1^{er} janvier selon la cylindrée



Entre 1984 et 1996, le parc a évolué différemment selon la cylindrée. Pour les motocyclettes de 80 cm³, il avait fortement augmenté en 1985 et s'est

stabilisé depuis. Il a diminué régulièrement pour les MTL3 : 81-125 cm³ (- 38 % en 12 ans) et a augmenté continuellement et plus vite pour les engins de plus de 125 cm³ (de 13 % en moyenne par an).

Ainsi au 1/1/1996, ces trois catégories représentent respectivement 10 %, 35 % et 55 % du parc, alors qu'au 1/1/1985 les proportions correspondantes étaient de 12 %, 62 % et 26 %.

I - 4 Parc en circulation au 1^{er} janvier en fonction de la cylindrée selon l'estimation CSNM

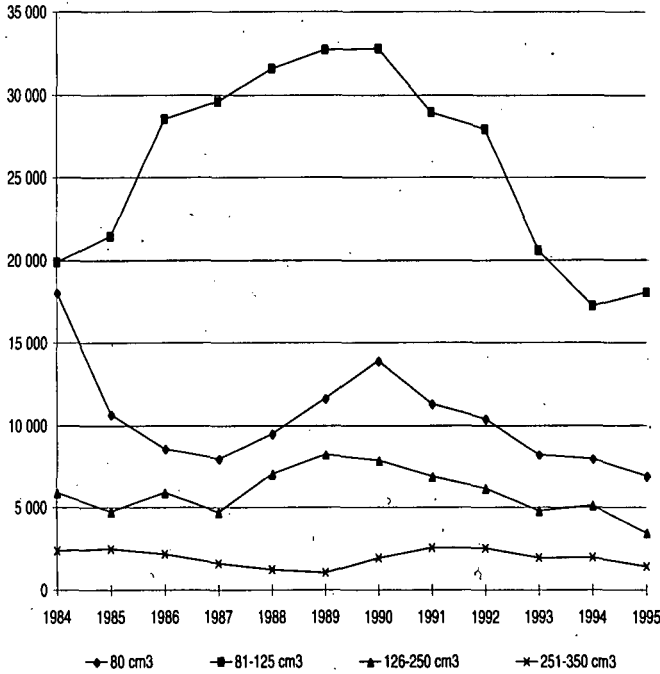
Années	80 cm ³	81 - 400 cm ³	Plus de 400 cm ³	81 - 125 cm ³	Plus de 125 cm ³	Scoters > 50 cm ³	Total
1984	58 000	425 000	170 000			24 000	672 000
1985	58 000	425 000	162 000			28 000	673 000
1986	91 000			355 000	375 000	33 000	854 000
1987	89 000			314 000	381 000	39 000	823 000
1988	81 000			270 000	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
1995	71 500			227 000	463 000	101 000	862 500
1996	70 100			218 000	467 000	105 000	860 100

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, multiplié par 4,4 depuis 1984.

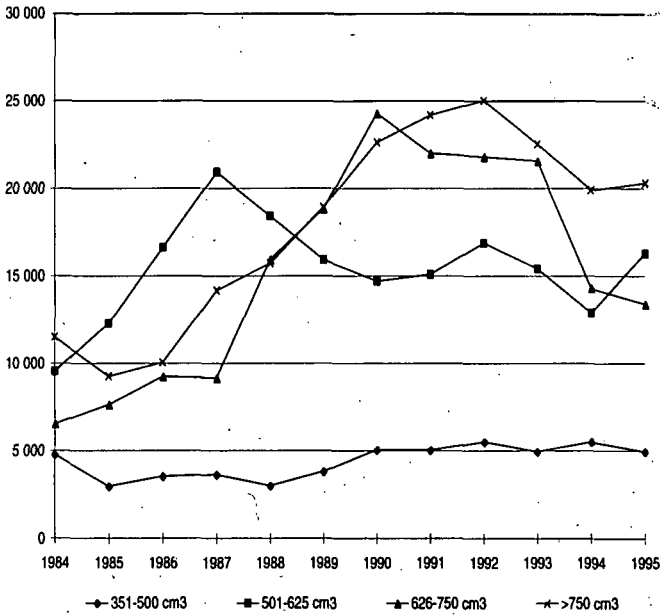
I - 5 Immatriculations neuves par puissance administrative

Années	1 CV		2 CV	3 CV	4 CV	5 CV	6 CV	7 CV	> 7 CV	Total	Evolution (%)
	80 cm ³	81 - 125	126 - 175	176 - 250	251 - 350	351 - 500	501 - 625	626 - 750	> 750 cm ³		
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
1994..	7 942	17 222	12	5 107	1 974	5 502	12 903	14 304	19 904	84 870	- 16,1
1995..	6 887	18 044	19	3 459	1 432	4 950	16 292	13 407	20 303	84 793	- 0,1

Evolution des immatriculations de motocycles neufs de moins de 350 cm³ par cylindrée



Evolution des immatriculations de motocycles neufs de plus de 350 cm³ par cylindrée



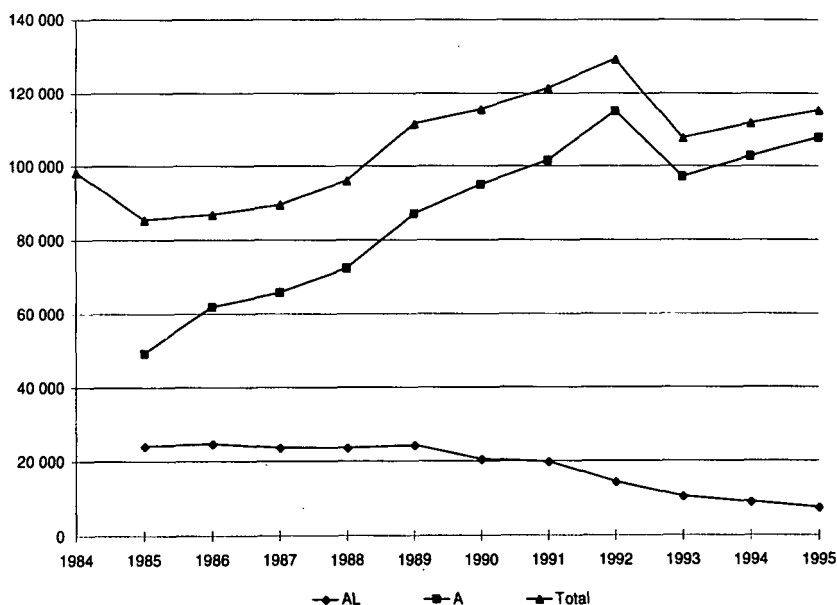
Depuis onze ans, on enregistre une augmentation très sensible de l'immatriculation des motocyclettes puissantes au détriment des engins moins performants. Ainsi en 1984, les véhicules de moins de 81 cm³ représentaient près du quart des mises en service et ceux de plus de 500 cm³ le tiers ; en 1995, les proportions sont respectivement égales à 8 % et 59 %.

En 1995, les mises en service de motocycles neufs stagnent. Cette stagnation ne concerne pas toutes les cylindrées puisque les 6 CV ont fortement augmenté (+ 25 %) alors que les 3 et 4 CV ont respectivement diminué de 32 % et 28 %.

I - 6 Permis de conduire délivrés

Années	A1	A2	A3	AL	A	Total	Evolution (%)
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	115 500	+ 3,6
1991.....				19 824	101 597	121 421	+ 5,1
1992.....				14 423	114 973	129 396	+ 6,6
1993.....				10 507	97 131	107 638	- 16,8
1994.....				9 004	102 703	111 707	+ 3,7
1995.....				7 505	107 706	115 211	+ 3,1

Evolution du nombre de permis de conduire délivrés



De 1985 à 1992, le nombre de permis délivrés ne cessait d'augmenter. Après la baisse de 1993, la tendance est à nouveau à la hausse mais l'évolution n'est pas homogène selon les catégories. Stables jusqu'en 1989, les permis AL diminuent depuis (surtout en 1992 et 1993 : - 27 %) alors que pour les permis A, la hausse est continue à l'exception de l'année 1993. Les permis de conduire délivrés, moins nombreux que les motocyclettes neuves immatriculées entre 1987 et 1990, le sont beaucoup plus depuis.

I - 7 Circulation

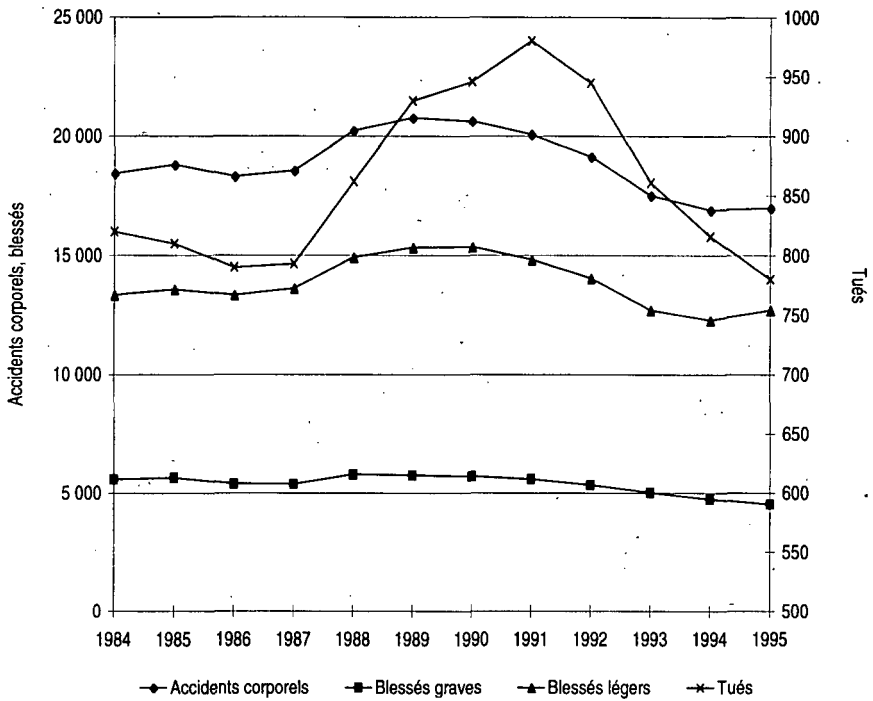
En 1993, la circulation des motocyclettes a été estimée à 4,56 milliards de véhicules x km . Cette estimation correspond à un kilométrage moyen annuel des motocycles égal à 4 570 km (résultat de l'enquête SOFRES 1993 sur les deux-roues motorisés). Le kilométrage moyen annuel obtenu à partir des résultats de l'enquête Transports et Communications 1993-1994 est plus faible à savoir 4 234 km.

II - Principaux résultats de l'insécurité routière

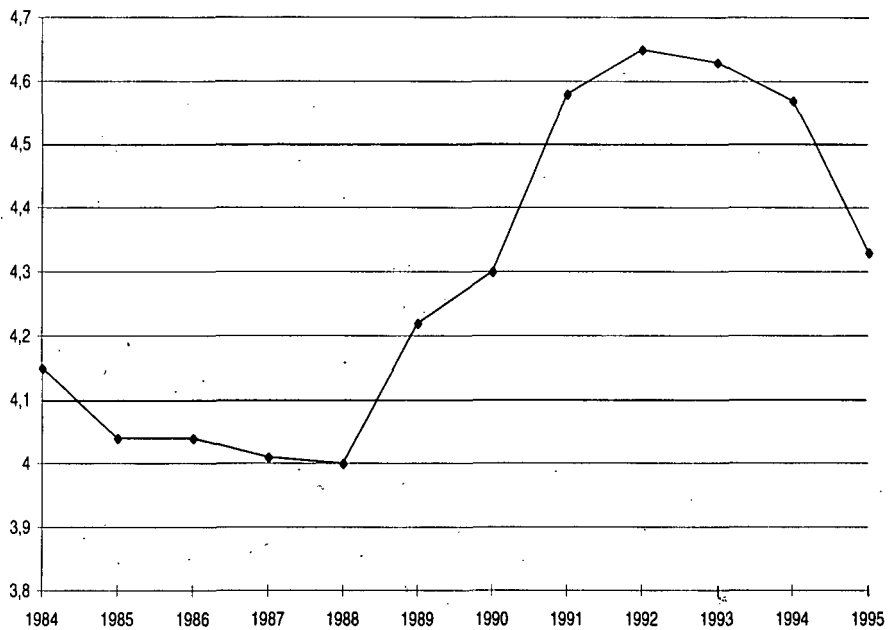
II - 1 Indicateurs d'insécurité routière

Années	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
1994.....	16 909	816	4 750	12 294	17 860	4,57
1995.....	16 993	780	4 524	12 724	18 028	4,33

Evolution des accidents corporels impliquant une motocyclette et des victimes motocyclistes



Evolution des accidents corporels impliquant une motocyclette (tués pour 100 victimes)

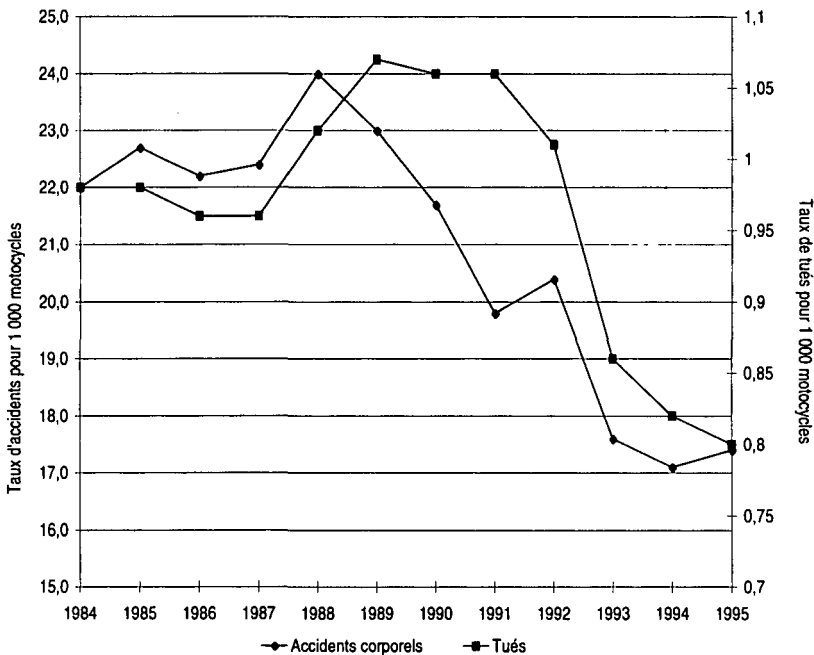


Entre 1986 et 1989, une augmentation régulière des accidents corporels, des tués et des blessés légers a été enregistrée ; cette hausse s'est prolongée jusqu'en 1991 pour les tués. Depuis, on constatait une amélioration de tous les indicateurs. En 1995, cette amélioration se poursuit bien que les nombres d'accidents corporels et de blessés légers soient en légère hausse.

II - 2 Taux d'accidents, de tués et de victimes par rapport au parc en circulation (estimation APSAD au 30 juin)

Années	Taux pour 1 000 motocyclettes en circulation		
	Accidents corporels	Tués	Victimes
1984	22,0	0,98	23,6
1985	22,7	0,98	24,2
1986	22,2	0,96	23,7
1987	22,4	0,96	23,9
1988	24,0	1,02	25,6
1989	23,0	1,07	25,4
1990	21,7	1,06	24,6
1991	19,8	1,06	23,1
1992	20,4	1,01	22,1
1993	17,6	0,86	18,7
1994	17,1	0,82	18,0
1995	17,4	0,80	18,5

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



Le nombre d'accidents corporels et de victimes rapporté au parc en circulation qui diminuait depuis 1990, est en hausse en 1995 du fait de l'augmentation des premiers et de la diminution du second.

Pour le taux de tués, la décroissance amorcée en 1989 se poursuit ; ainsi, le taux de 1995 est le plus faible jamais enregistré.

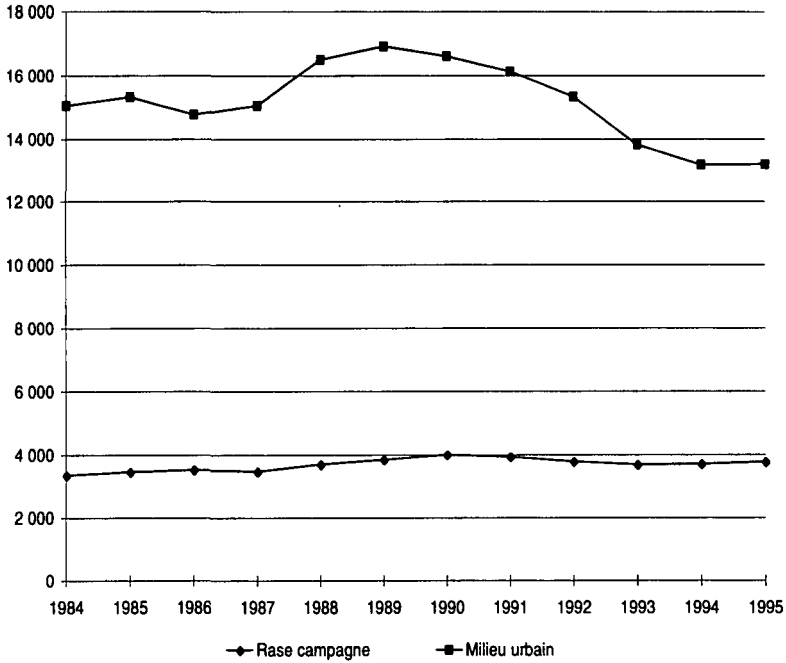
II - 3 Indicateurs d'insécurité selon la localisation

Années	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
1994	3 716	429	3 991	9,71	13 193	387	13 053	2,88
1995	3 782	405	4 040	9,11	13 211	375	13 208	2,76

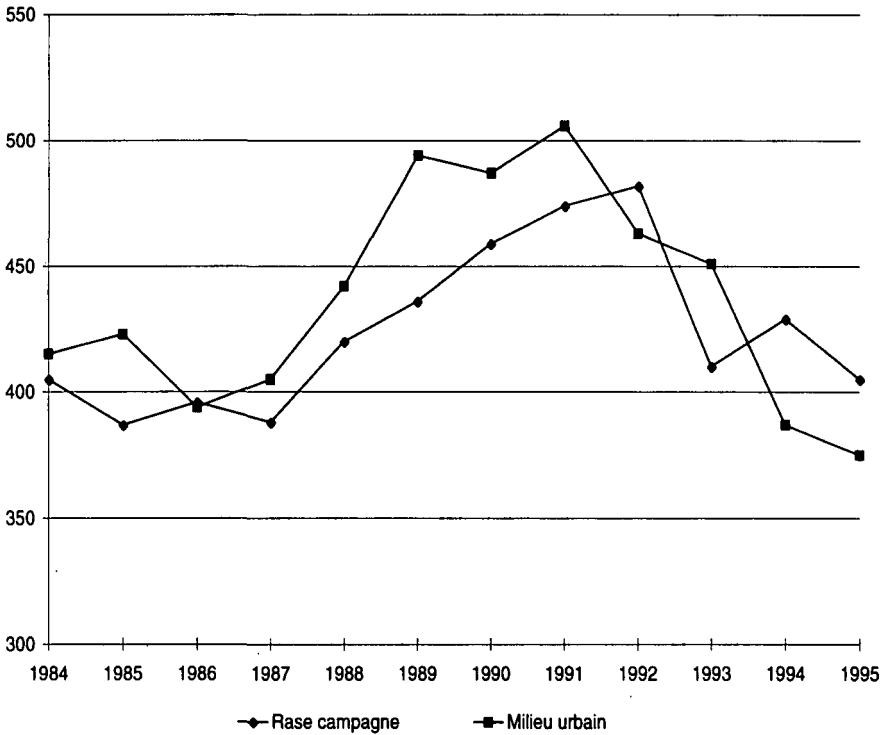
Au cours des onze dernières années, l'évolution des indicateurs d'insécurité n'est pas identique selon la localisation. Cependant en 1995, les nombres d'accidents et de blessés ont augmenté et le nombre de tués et la gravité ont diminué en rase campagne comme en milieu urbain.

La répartition de l'accidentologie est différente de celle des autres usagers. Ainsi en 1995, 22 % des accidents de motocyclettes se sont produits en rase campagne et 52 % des motocyclistes ont été tués hors agglomération (respectivement 38 % et 67 % pour l'ensemble des accidents).

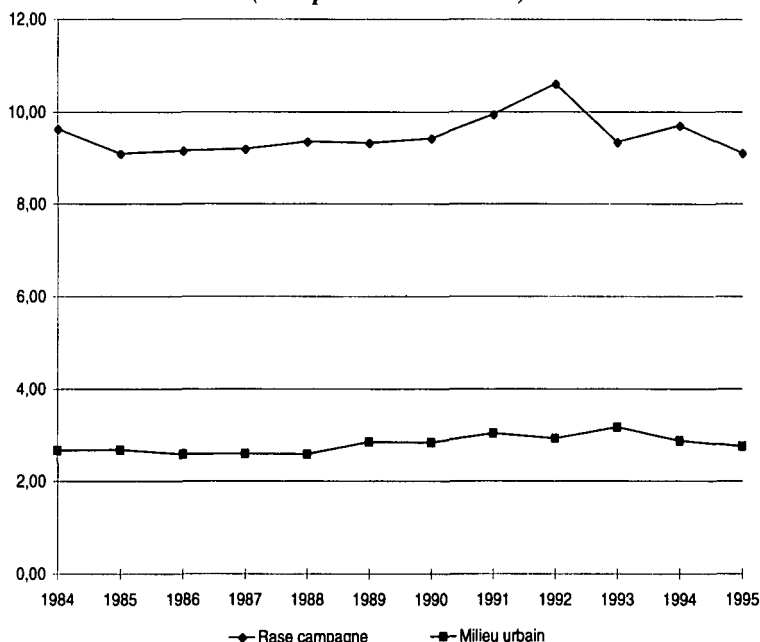
Evolution des accidents de motocyclettes selon la localisation



Evolution des motocyclistes tués selon la localisation



Evolution de la gravité des accidents de motocycles selon la localisation (tués pour 100 victimes)

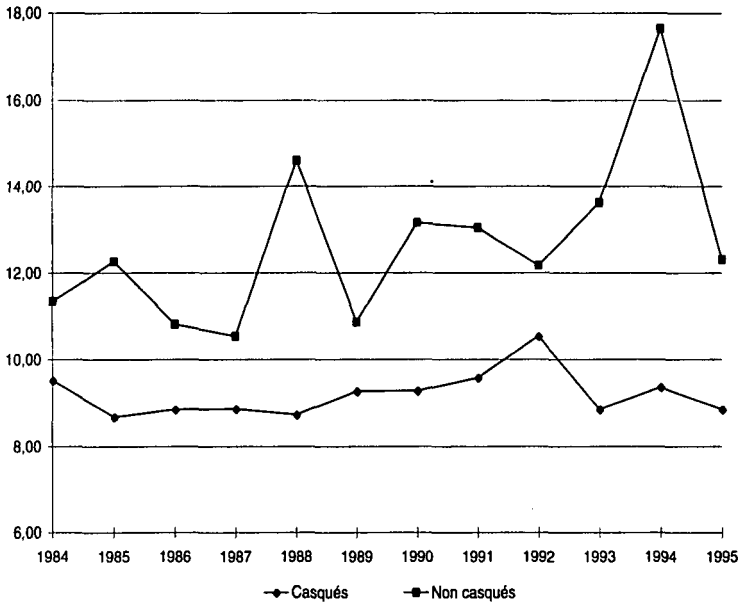


II - 4 Victimes et gravité selon le port du casque en rase campagne

Années	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
1994	338	3 275	9	42	9,36	17,65	98,6
1995	355	3 656	8	57	8,85	12,31	98,4

Même si ces données doivent être prises avec précaution (le casque était-il attaché ?), la proportion du port du casque parmi les victimes, qui augmentait régulièrement mais très légèrement depuis 1986, a subi en 1993 une hausse spectaculaire coïncidant avec l'introduction d'un nouveau BAAC (Bulletin d'Analyse d'Accident Corporel). Depuis, le niveau s'est stabilisé au dessus de 98 % et se trouve maintenant à un niveau légèrement plus élevé (1 point en 1995) en rase campagne qu'en milieu urbain ce qui semble logique.

**Evolution de la gravité des accidents en rase campagne
selon le port ou non du casque**



Le port du casque est pratiquement identique chez les conducteurs et les passagers. Il est indéterminé dans 8 % des cas.

La gravité des casqués avait augmenté régulièrement jusqu'en 1992. Depuis, la tendance est à la baisse ; ainsi, le niveau atteint en 1995 est le plus bas de ces douze dernières années (exception faite de 1985). Chez les non casqués, les fluctuations sont plus sensibles : la gravité qui augmentait depuis 1992, diminue fortement en 1995 mais les effectifs servant au calcul sont faibles.

Au cours des douze dernières années, le non-port du casque a multiplié la gravité par un facteur compris entre 1,2 (en 1992) et 1,9 (en 1994) avec un facteur moyen égal à 1,4 (comme en 1995).

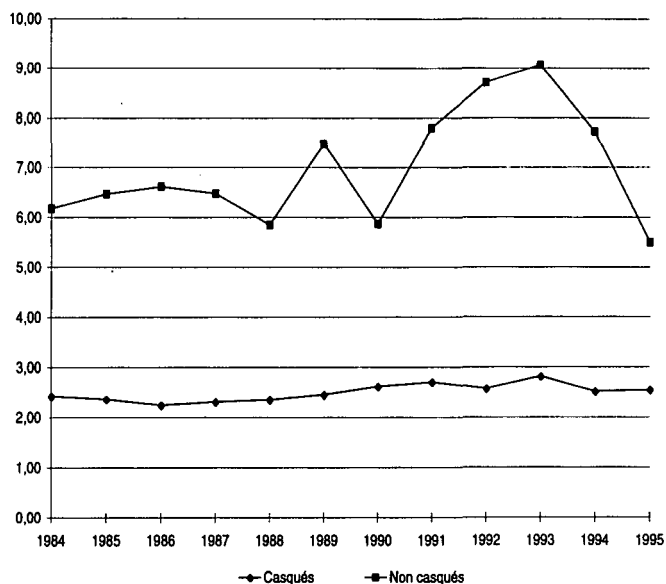
II - 5 Victimes et gravité selon le port du casque en milieu urbain

Années	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	75	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
1994	292	11 293	32	382	2,52	7,73	96,5
1995	308	11 747	17	292	2,55	5,50	97,5

Jusqu'en 1988, une très légère diminution du port du casque parmi les motocyclistes victimes a été enregistrée (baisse de deux points) suivie au cours des deux années suivantes par une certaine stabilité. Depuis 1990, le port du casque est en hausse : ainsi en 1995, il a augmenté d'un point et atteint son niveau maximum.

Le port du casque est plus élevé (2 points) pour les conducteurs que pour les passagers ; il est indéterminé dans 9 % des cas.

Evolution de la gravité des accidents en milieu urbain selon le port ou non du casque



La gravité des casqués avait augmenté entre 1986 et 1991 ; depuis, elle fluctue et a légèrement diminué en 1995. Pour les non casqués, des variations ont été constatées jusqu'en 1990 ; après trois années d'augmentation la tendance est à la baisse depuis 1993 avec une diminution de 2,2 points en 1995 où elle atteint son niveau le plus bas.

Au cours des douze dernières années, le non-port du casque a multiplié la gravité par un facteur compris entre 2,2 (en 1995) et 3,4 (en 1992) avec un facteur moyen égal à 2,8 deux fois supérieur à celui observé en rase campagne.

III - Le comportement des motocyclistes en circulation

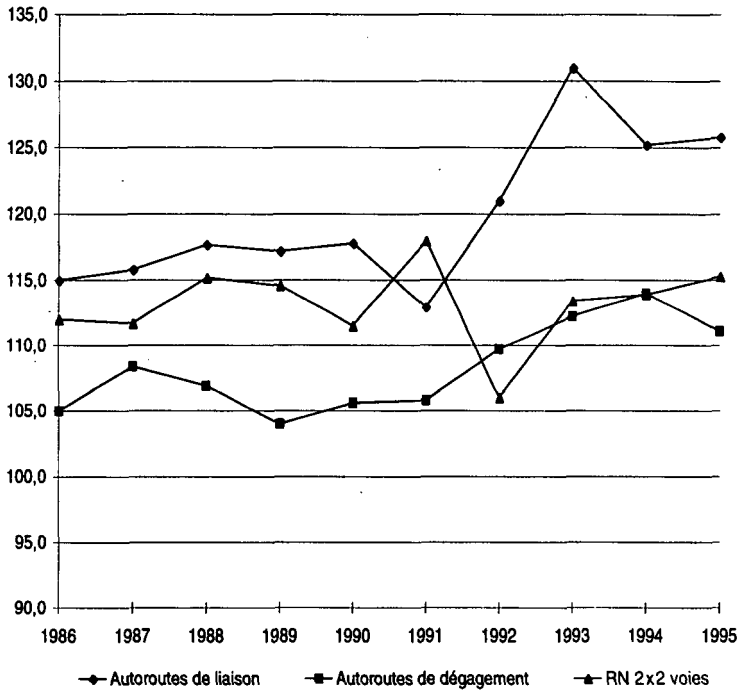
III - 1 Vitesses moyennes pratiquées de jour en ligne droite et plane selon les réseaux (en km/h)

Réseaux	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Autoroutes de liaison (limitées à 130 km/h)	115	115,8	117,7	117,2	117,8	112,9	121,0	131,0	125,2	125,8
Autoroutes de dégagement (limitées à 110 km/h)	105	108,4	106,9	104,0	105,6	105,8	109,7	112,2	114,0	111,1
Routes nationales à 2 x 2 voies (limitées à 110 km/h)	112	111,7	115,2	114,6	111,5	118,0	106,0	113,4	113,9	115,3
Routes nationales à 2 ou 3 voies (limitées à 90 km/h)	98	101,1	104,0	101,7	101,4	103,3	100,6	101,7	99,7	99,6
Routes départementales (limitées à 90 km/h)	110	108,1	96,1	103,0	99,9	104,5	103,5	100,7	99,0	101,0
Routes nationales en agglomération (limitées à 60 km/h puis à 50 km/h depuis le 1/12/1990)	72	73,0	73,0	71,5	70,6	70,7	69,3	69,4	67,7	68,4

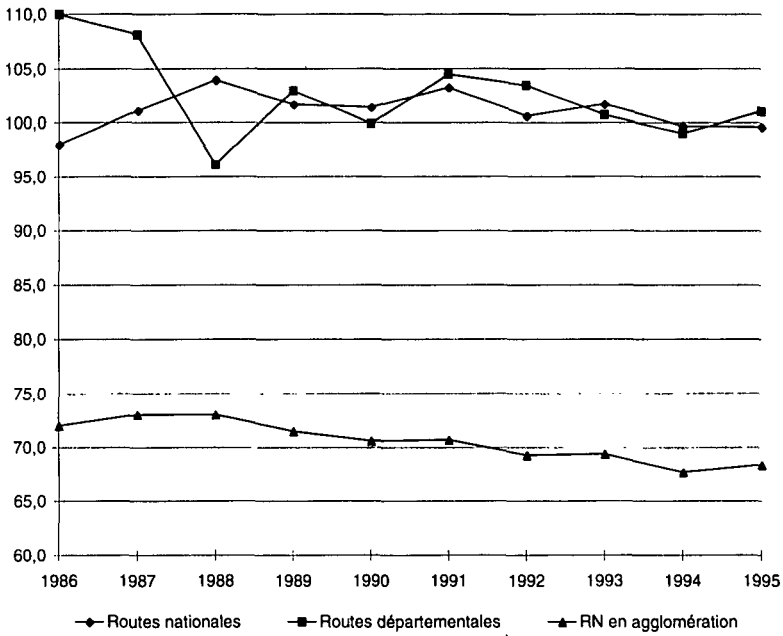
En 1995, la seule différence significative, au seuil de 95 %, concerne la vitesse moyenne pratiquée sur les autoroutes de dégagement, en diminution de 3 km/h.

A l'exception des autoroutes de liaison, les vitesses moyennes sont supérieures aux seuils maxima autorisés : de 18 km/h dans les traversées de petites agglomérations par les routes nationales, respectivement de 11 km/h et 10 km/h sur les routes départementales et nationales à 2 ou 3 voies, de 5 km/h sur ces dernières lorsqu'elles sont à 2 fois 2 voies avec chaussées séparées et de 1 km/h sur les autoroutes de dégagement. Les vitesses moyennes pratiquées par les motocyclistes sont supérieures à celles des automobilistes quelque soit le réseau.

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



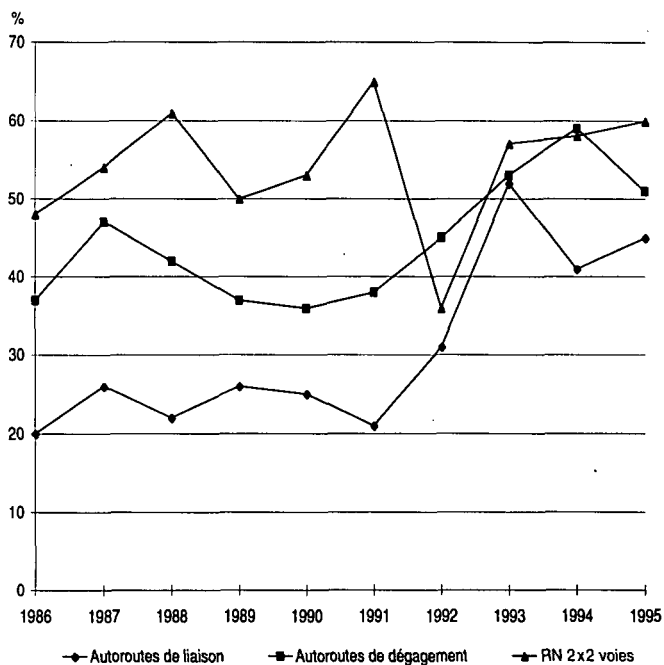
Evolution des vitesses moyennes pratiquées de jour par les motocyclistes sur les routes nationales à 2 ou 3 voies, les routes départementales et les routes nationales en agglomération



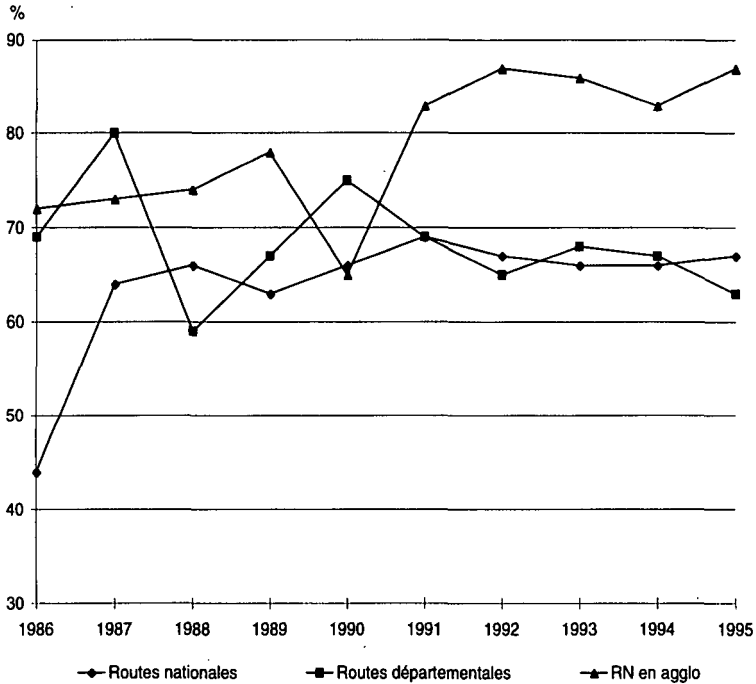
III - 2 Infraction à la vitesse autorisée de jour en ligne droite et en plane selon les réseaux (évolution 1986-1995)

Réseaux	Infraction à la vitesse limite (%)									
	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Autoroutes de liaison (limitées à 130 km/h)	20	26	22	26	25	21	31	52	41	45
Autoroutes de dégagement (limitées à 110 km/h)	37	47	42	37	36	38	45	53	59	51
Routes nationales à 2 x 2 voies (limitées à 110 km/h)	48	54	61	50	53	65	36	57	58	60
Routes nationales à 2 ou 3 voies (limitées à 90 km/h)	44	64	66	63	66	69	67	66	66	67
Routes départementales (limitées à 90 km/h)	69	80	59	67	75	69	65	68	67	63
Routes nationales en agglomération (limitées à 60 km/h puis à 50 km/h depuis le 1/12/1990)	72	73	74	78	65	83	87	86	83	87

Infraction à la vitesse limite des motocyclistes sur les autoroutes et les routes nationales à 2 x 2 voies



***Infraction à la vitesse limite
des motocyclistes sur les routes nationales à 2 ou 3 voies,
les routes départementales et les routes nationales en agglomération***



En 1995, les infractionnistes n'ont jamais été aussi nombreux dans les traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants par les routes nationales.

Les proportions de motocyclistes roulant au delà de la vitesse autorisée sont en forte augmentation (4 points) sur autoroute de liaison et en légère hausse sur les routes nationales de rase campagne. Au contraire, sur les autoroutes de dégagement (comme la vitesse moyenne) et sur les routes départementales, elles ont diminué (respectivement de 8 et 4 points).

Ainsi, près d'un motocycliste sur deux sur autoroutes, plus de six sur dix sur les routes départementales et nationales de rase campagne et sept sur huit dans les traversées de petites agglomérations par ces dernières ne respectent pas les limitations de vitesse. Ces proportions sont supérieures à celles des automobilistes.

III - 3 Port du casque en rase campagne selon les réseaux

Réglementation : le port du casque est obligatoire pour tous les motocyclistes depuis le 1^{er} janvier 1985.

Réseaux	Port du casque par les motocyclistes (%)					
	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Autoroutes de liaison	99,1	97,4	99,4	97,5	99,3	99,1
Autoroutes de dégagement	100,0	98,8	98,6	97,9	99,0	98,9
Routes nationales à 2 x 2 voies.....	98,9	98,1	100,0	96,1	97,6	100,0
Routes nationales à 2 ou 3 voies	96,6	89,9	97,9	97,0	97,8	96,7
Routes départementales	98,5	95,2	96,6	100,0	95,7	100,0

Le port du casque en rase campagne se situe à des niveaux très élevés (au dessus de 96 %).

La hausse amorcée en 1994 se maintient sur les autoroutes ou se poursuit sur les routes nationales à chaussées séparées et départementales où tous les motocyclistes observés sont casqués. La seule détérioration (1 point) concerne les routes nationales classiques.

III - 4 Port du casque en milieu urbain selon la localisation

Localisation	Port du casque par les motocyclistes en milieu urbain (%)									
	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Traversée par RN.	ND	89	99	92	97	99	98,3	97,4	98,0	96,7
Agglomération parisienne	96	99	92	95	97	98	99,0	99,0	98,4	98,4
Villes de province ..	95	97	92	93	96	97	97,0	94,5	97,0	95,6

ND : Non disponible

En milieu urbain, le port du casque est aussi élevé.

En ville, la diminution importante de 1988, coïncide avec un changement de l'équipe chargée de l'observation. Depuis, une amélioration était enregistrée jusqu'en 1991 dans les traversées de petites agglomérations par les routes nationales et jusqu'en 1992 en ville.

En 1995, le port du casque, stable en agglomération parisienne, a diminué d'un point dans les villes de province et dans les traversées de petites agglomérations par les routes nationales.

III - 5 Eclairage diurne en rase campagne selon les réseaux

Réglementation : les motocyclettes doivent circuler avec les feux de croisement allumés depuis le 26 août 1975

Réseaux	Eclairage diurne des motocyclettes (%)					
	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Autoroutes de liaison	91,9	90,5	94,0	95,0	88,5	97,9
Autoroutes de dégagement	87,6	86,8	90,0	87,1	90,6	89,1
Routes nationales à 2 x 2 voies.....	90,1	88,6	91,7	92,9	96,9	89,4
Routes nationales à 2 ou 3 voies	87,1	84,8	88,5	89,8	90,2	86,3
Routes départementales	80,8	89,1	88,7	88,5	91,7	86,2

L'éclairage diurne se situe, en 1995, au dessus de 86 %.

En forte augmentation (+ 9 points) sur les autoroutes de liaison où il atteint son niveau record depuis 1990, il diminue sur tous les autres réseaux en particulier sur les routes nationales (- 7 points sur les chaussées séparées et - 4 sur les classiques) et départementales (- 4 points également).

III - 6 Eclairage diurne en milieu urbain selon la localisation

Localisation	Eclairage diurne des motocyclettes en milieu urbain (%)									
	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Traversée par RN.	ND	85	85	88	87	91	90	90	98	85
Agglomération parisienne.....	61	83	67	76	85	82	85	84	93	86
Villes de province ..	60	75	73	74	77	85	84	87	90	87

ND : Non disponible

L'éclairage diurne des motocyclettes en milieu urbain est tout aussi élevé. Malgré tout, il a fortement diminué en 1995 : de 13 points dans les traversées de petites agglomérations par les routes nationales, de 7 points dans l'agglomération parisienne et de 3 points dans les villes de province.



Résultats détaillés plus récents

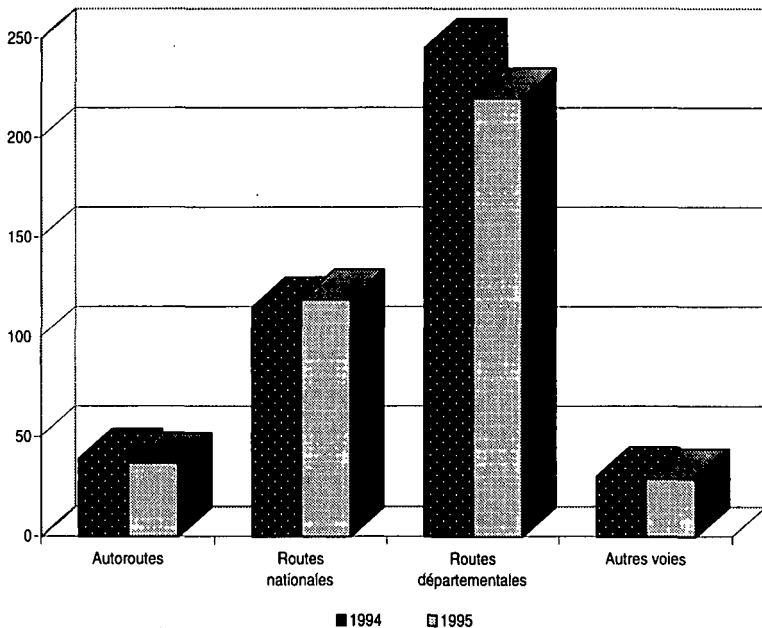


IV - Les résultats de l'insécurité routière en 1994 et 1995

IV - 1 Indicateurs d'insécurité en rase campagne selon le type de route

Réseau	Motocyclistes tués		Motocyclistes blessés		Taux de tués pour 100 victimes		Conducteurs impliqués	
	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995
Autoroutes.....	39	37	520	585	7,0	6,0	528	592
Routes nationales	115	119	934	1 024	10,9	11,4	906	896
Routes départementales..	245	220	2 086	2 046	10,5	9,6	1 961	1 959
Autres voies	30	29	448	404	6,3	6,1	438	440
Total en rase campagne.....	429	405	3 991	4 059	9,7	9,1	3 833	3 887

Motocyclistes tués en rase campagne selon les réseaux



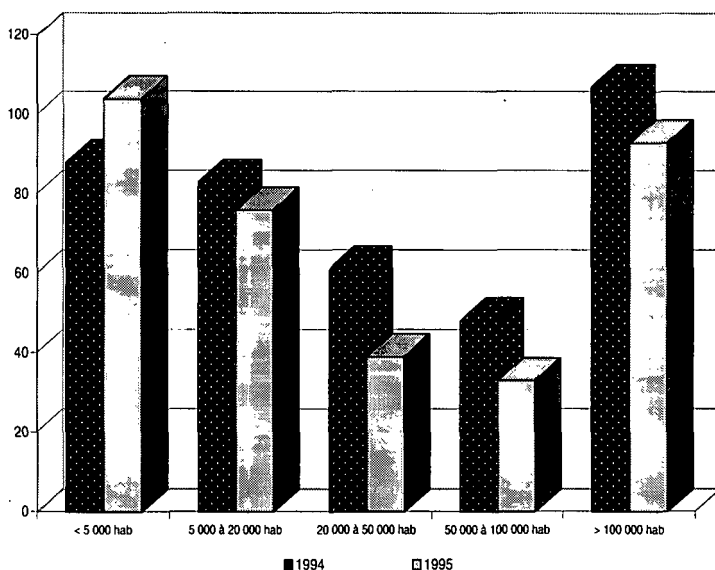
Les routes départementales sont les plus dangereuses avec 54 % des tués (57 % en 1994) et la moitié des blessés comme des conducteurs impliqués. Cependant, c'est sur les routes nationales que la gravité est la plus élevée. En 1995, les tués ont augmenté sur les routes nationales et diminué sur les autres réseaux.

IV - 2 Indicateurs d'insécurité en agglomération selon le nombre d'habitants

Taille de l'agglomération	Motocyclistes tués		Motocyclistes blessés		Taux de tués pour 100 victimes		Conducteurs impliqués	
	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995
< 5 000 habitants	88	104	1 470	1 551	5,6	6,3	1 426	1 473
5 000 - 20 000 habitants ..	83	76	1 757	1 791	4,5	4,1	1 762	1 766
20 000 - 50 000 habitants	61	39	2 173	2 192	2,7	3,1	2 164	2 216
50 000 - 100 000 habitants	48	33	1 615	1 596	2,9	2,0	1 614	1 611
> 100 000 habitants	107	93	6 038	6 078	1,7	1,5	6 298	6 251
Total en agglomération	387	375	13 053	13 208	2,9	2,8	13 264	13 317

Les agglomérations de moins de 5 000 habitants présentent les situations les plus meurtrières en 1995 avec 28 % des tués (effectifs et pourcentage en augmentation). Dans les villes de taille supérieure, le nombre de tués a diminué. Plus la taille de l'agglomération est faible, plus la gravité est élevée.

*Motocyclistes tués
selon la taille de l'agglomération*



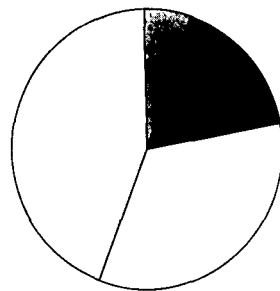
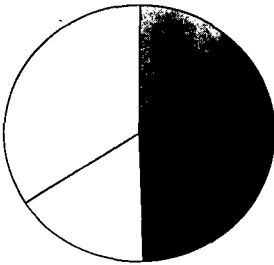
IV - 3 Motocyclettes impliquées dans les accidents et gravité selon la localisation de l'accident

Localisation		Accidents mortels		Accidents corporels		Proportion d'accidents mortels (%)	
		1994	1995	1994	1995	1994	1995
Rase campagne	En intersection	87	88	858	892	10,1	9,9
	Hors intersection	345	315	2 858	2 890	12,1	10,9
	Total	432	403	3 716	3 782	11,6	10,7
Milieu urbain	En intersection	138	129	5 789	5 637	2,4	2,3
	Hors intersection	288	281	7 404	7 574	3,9	3,7
	Total	426	410	13 193	13 211	3,2	3,1
Total	En intersection	225	217	6 647	6 529	3,4	3,3
	Hors intersection	633	596	10 262	10 464	6,2	5,7
	Total	858	813	16 909	16 993	5,1	4,8

Accidents corporels selon la localisation en 1995

Accidents mortels

Accidents corporels



Rase campagne en intersection Rase campagne hors intersection
 Milieu urbain en intersection Milieu urbain hors intersection

En 1995, en rase campagne, 78 % des accidents mortels se sont produits hors intersection (76 % des accidents corporels). En milieu urbain, ces proportions sont plus faibles (respectivement 69 % et 57 %).

La gravité est toujours plus élevée hors intersection mais l'écart tend à diminuer.

IV - 4 Victimes selon la place occupée et le sexe

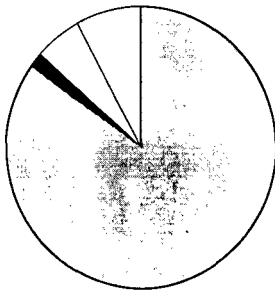
Place occupée	Sexe	Motocyclistes tués		Motocyclistes blessés	
		1994	1995	1994	1995
Conducteurs	Masculin.....	695	662	13 942	14 055
	Féminin.....	24	16	640	666
	Total.....	719	678	14 582	14 721
Passagers	Masculin.....	47	42	890	896
	Féminin.....	50	60	1 572	1 631
	Total.....	97	102	2 462	2 527
Total	Masculin.....	794	704	15 481	14 951
	Féminin.....	67	76	2 272	2 297
	Total.....	861	780	17 753	17 248

Un motocycliste tué sur huit et un blessé sur sept sont passagers. Les femmes sont sous-représentées (10 % des tués et 13 % des blessés) ; mais, en tant que passagères, elles sont plus nombreuses que les hommes à être victimes.

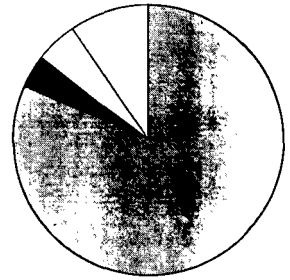
En 1995, le nombre de conducteurs tués a diminué alors que celui des passagers a augmenté.

Victimes selon la localisation en 1995

Tués



Blessés



Conducteurs masculins Conducteurs féminins
 Passagers masculins Passagers féminins

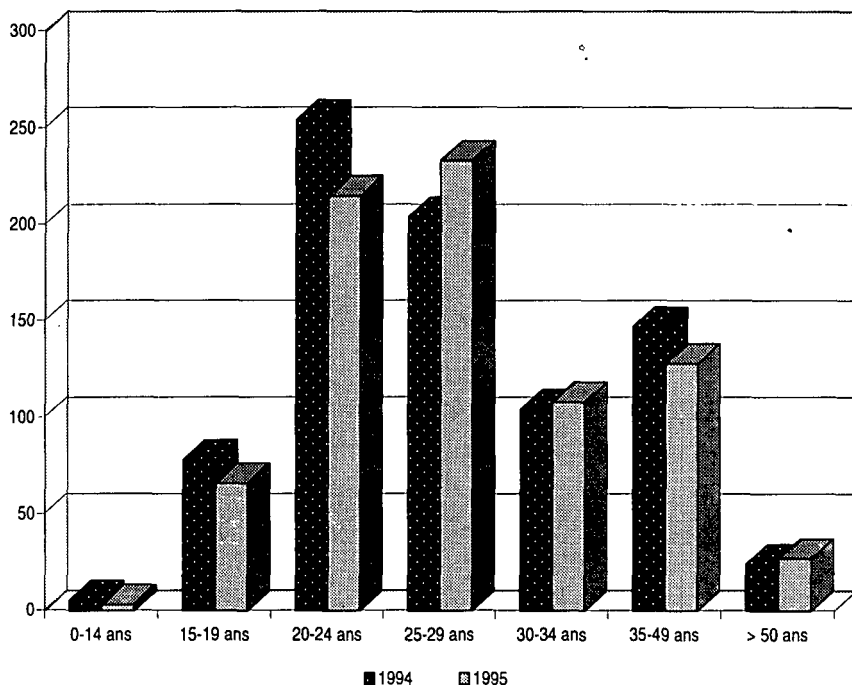
IV - 5 Victimes selon l'âge

Age de l'usager	Motocyclistes tués		Motocyclistes blessés	
	1994	1995	1994	1995
0 - 14 ans.....	5	3	98	135
15 - 19 ans.....	78	66	1 796	1 655
20 - 24 ans.....	254	215	5 053	4 742
25 - 29 ans.....	204	233	3 877	3 985
30 - 34 ans.....	104	108	2 572	2 529
35 - 49 ans.....	147	128	3 119	3 626
50 - 64 ans.....	20	19	421	464
65 ans et plus.....	4	8	78	86
Non précisé.....	0	0	35	26
Total	816	780	17 044	17 248

Trois tués sur dix ont entre 25 et 29 ans (seulement un sur quatre en 1994 où les 20-24 ans étaient les plus nombreux). Ainsi en 1995, le nombre de tués âgés de 25 à 34 ans a augmenté alors que la diminution est générale et même spectaculaire chez les 20-24 ans (- 15%).

Le nombre de blessés est en hausse, à l'exception là-aussi des 20-24 ans (- 6 %) qui sont cependant les plus nombreux, des 15-19 ans et des 30-34 ans.

Motocyclistes tués selon l'âge



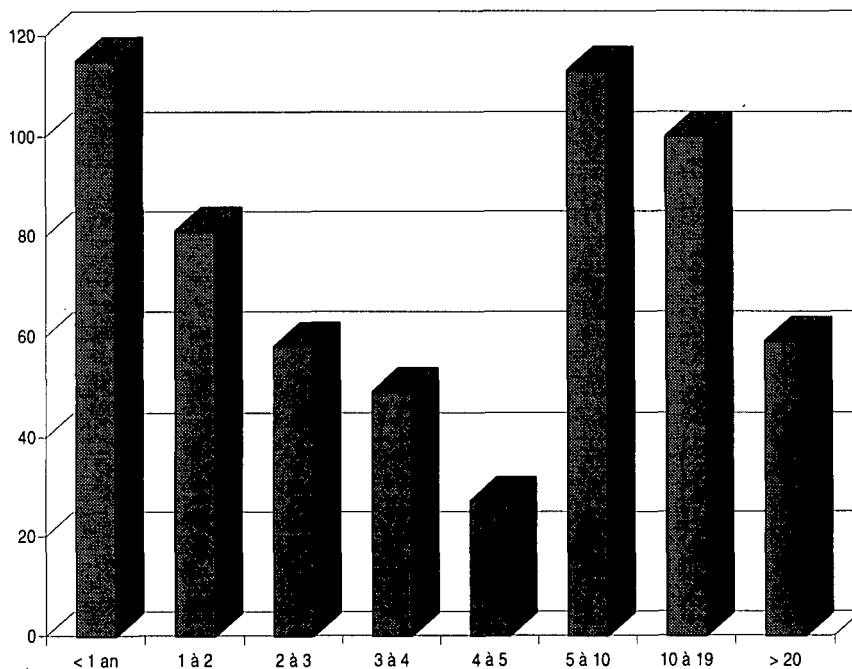
IV - 6 Conducteurs victimes selon l'ancienneté du permis de conduire

Ancienneté du permis de conduire	Tués				Victimes (tués + blessés)	
	Effectifs		Pourcentages cumulés		1994	1995
	1994	1995	1994	1995		
Moins d'1 an.....	131	115	20,5	19,1	2 926	2 924
1 à 2 ans	101	81	36,2	32,6	2 017	1 929
2 à 3 ans	62	58	45,9	42,2	1 043	1 466
3 à 4 ans	32	49	50,9	50,3	631	836
4 à 5 ans	35	27	56,4	54,8	635	557
5 à 6 ans	23	18	60,0	57,8	539	502
6 à 7 ans	22	31	63,4	63,0	536	487
7 à 8 ans	31	28	68,3	67,6	483	419
8 à 9 ans	24	20	72,0	70,9	441	416
9 à 10 ans	21	16	75,3	73,6	407	342
10 à 14 ans	60	58	84,7	83,2	1 554	1 293
15 à 19 ans	45	42	91,7	90,2	1 306	1 325
20 à 29 ans	39	43	97,8	97,3	1 008	1 150
30 ans et plus.....	14	16	100,0	100,0	292	304
Sous-total.....	640	602	89,0	88,7	13 818	13 950
Sans permis	40	37	5,6	5,5	451	404
Indéterminée	39	39	5,4	5,8	1 032	1 045
Total.....	719	678	100,0	100,0	15 301	15 399

L'insécurité diminue avec l'expérience. Ainsi, près d'un motocycliste tué sur cinq a obtenu son permis de conduire depuis moins d'un an et la moitié depuis moins de quatre ans. On constate une légère amélioration de ces proportions surtout de la première (- 1 point) en 1995.

5,5 % des motocyclistes tués n'ont pas le permis, 0,9 % le possèdent mais pas pour la conduite de la motocyclette accidentée et pour 0,7 % le permis est suspendu.

*Conducteurs de motocyclettes tués
selon l'ancienneté du permis de conduire en 1995*



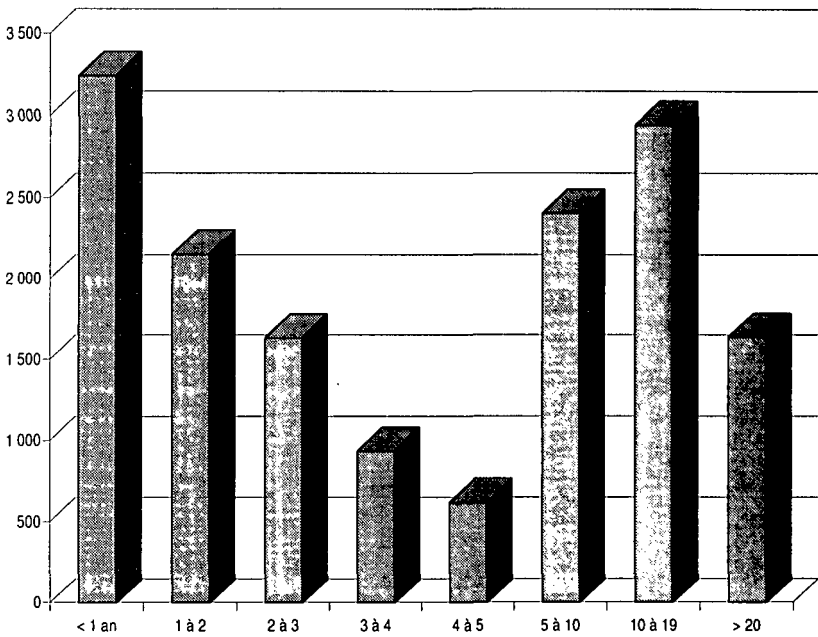
IV - 7 Conducteurs impliqués selon l'ancienneté du permis de conduire

Ancienneté du permis de conduire	Effectifs		Pourcentages cumulés	
	1994	1995	1994	1995
Moins d'1 an	3 259	3 245	21,1	20,8
1 à 2 ans	2 255	2 155	36,7	34,7
2 à 3 ans	1 163	1 635	43,2	45,2
3 à 4 ans	698	936	47,7	51,2
4 à 5 ans	726	619	52,4	55,1
5 à 6 ans	611	554	56,4	58,7
6 à 7 ans	594	542	60,2	62,2
7 à 8 ans	540	460	63,7	65,1
8 à 9 ans	500	472	67,0	68,2
9 à 10 ans	461	378	69,9	70,6
10 à 14 ans	1 729	1 467	81,1	80,0
15 à 19 ans	1 466	1 478	90,5	89,5
20 à 29 ans	1 143	1 296	97,9	97,8
30 ans et plus	327	343	100,0	100,0
Sous-total	15 472	15 580	90,4	90,6
Sans permis	493	492	2,9	2,6
Indéterminée	1 152	1 176	6,7	6,8
Total	17 097	17 204	100,0	100,0

Un cinquième des motocyclistes impliqués dans un accident corporel a obtenu le permis depuis moins d'un an et la moitié depuis moins de quatre ans ce qui signifie que la gravité (tués pour 100 impliqués) est indépendante de l'ancienneté du permis de conduire. Si la première proportion est en légère baisse, la seconde est en forte hausse.

2,6 % des conducteurs n'avaient pas de permis ce qui démontre que les conducteurs sans permis ont une gravité deux fois plus élevée que les autres.

*Conducteurs de motocyclettes impliqués
selon l'ancienneté du permis de conduire en 1995*

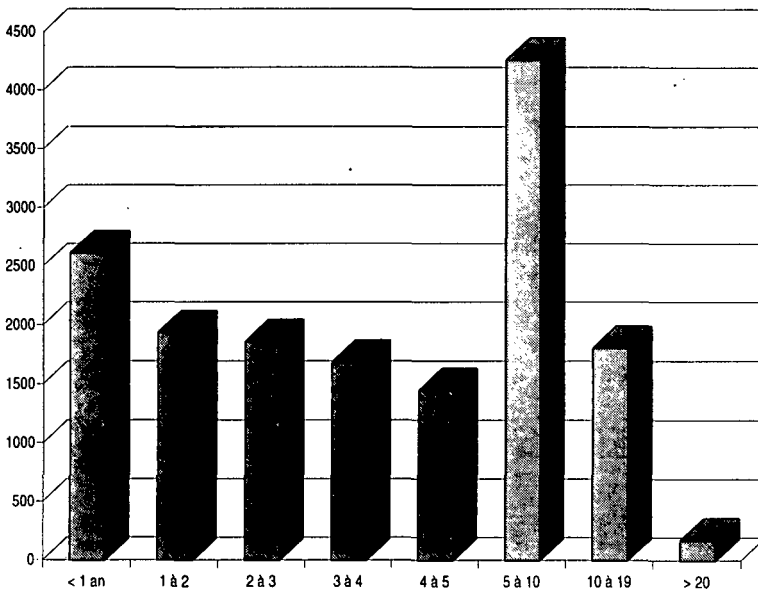


IV - 8 Motocyclettes impliquées dans les accidents selon l'ancienneté (année de première immatriculation)

Ancienneté de la motocyclette	Effectifs		Pourcentages cumulés	
	1994	1995	1994	1995
Moins d'1 an	2 847	2 614	18,2	16,6
1 à 2 ans	2 188	1 933	32,1	28,9
2 à 3 ans	2 033	1 857	45,1	40,6
3 à 4 ans	1 633	1 682	55,5	51,3
4 à 5 ans	1 528	1 444	65,3	60,5
5 à 6 ans	1 128	1 300	72,5	68,7
6 à 7 ans	962	1 050	78,7	75,4
7 à 8 ans	699	844	83,1	80,7
8 à 9 ans	531	637	86,5	84,8
9 à 10 ans	317	427	88,5	87,5
10 à 14 ans	1 290	1 315	96,7	95,8
15 à 19 ans	356	488	99,0	98,9
20 ans et plus	156	169	100,0	100,0
Sous-total.....	15 668	15 760	90,9	91,1
Indéterminée.....	1 565	1 557	9,1	9,0
Total	17 233	17 317	100,0	100,0

Plus le véhicule est récent, plus il est impliqué dans les accidents corporels. Ainsi, une motocyclette sur six a moins d'un an, la moitié moins de 4 ans et les trois-quarts moins de 7 ans. Les motocyclettes impliquées ont tendance à vieillir.

Motocyclettes impliquées selon l'ancienneté en 1995



IV - 9 Les accidents sans tiers en cause

	Localisation	1994	1995
Accidents corporels	Milieu urbain.....	1 623	1 562
	Rase campagne.....	1 223	1 191
	Total	2 846	2 753
Accidents mortels	Milieu urbain.....	152	124
	Rase campagne.....	153	144
	Total	305	268
Tués	Milieu urbain.....	160	134
	Rase campagne.....	159	148
	Total	319	282
Blessés	Milieu urbain.....	1 704	1 698
	Rase campagne.....	1 305	1 260
	Total	3 009	2 958

Ils représentent 16 % de l'ensemble des accidents de motocyclettes, 33 % des accidents mortels et ont eu pour conséquence le décès de 36 % des motards (effectifs et proportions en diminution par rapport à 1994).

Ils sont plus fréquents et graves en rase campagne (31 % des accidents et 36 % des accidents mortels) qu'en milieu urbain (respectivement 12 % et 30 %).

IV - 10 Les motocyclistes et les glissières métalliques

Le tableau ci-après donne la répartition des motocyclettes et des victimes selon l'obstacle fixe heurté.

Véhicules impliqués	1994			1995			
	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Véhicules impliqués	Tués	Blessés graves	Blessés légers

Autoroutes

Glissières métalliques.	55	18	23	21	53	17	16	30
Glissières béton	19	1	2	18	27	1	3	27
Autres glissières	2	0	0	2	3	0	0	4
Arbres	1	0	0	1	0	0	0	0
Murs-Piles de pont.....	6	0	2	6	3	1	1	1
Autres obstacles	32	4	10	18	31	3	8	19
Total obstacles fixes	115	23	37	66	117	22	28	81

Routes nationales

Glissières métalliques.	74	20	34	36	68	20	28	30
Glissières béton	16	0	4	15	20	3	8	10
Autres glissières	9	2	3	4	5	2	2	2
Arbres	17	10	7	3	15	3	11	4
Murs-Piles de pont.....	23	3	13	14	13	4	5	5
Autres obstacles	290	34	141	158	245	36	114	136
Total obstacles fixes	429	69	202	230	366	68	168	187

Routes départementales

Glissières métalliques.	65	14	33	30	53	12	26	30
Glissières béton	9	1	6	4	8	3	3	4
Autres glissières	3	0	3	1	13	2	8	7
Arbres	72	28	47	12	69	18	53	15
Murs-Piles de pont.....	89	12	56	34	82	22	50	23
Autres obstacles	625	88	363	291	612	81	307	329
Total obstacles fixes	863	143	508	372	837	138	447	408

Autres voies

Glissières métalliques.	64	12	25	40	67	13	27	37
Glissières béton	17	2	3	15	19	1	5	17
Autres glissières	11	3	3	8	11	0	2	10
Arbres	38	12	15	14	30	8	12	14
Murs-Piles de pont.....	63	12	28	30	48	3	34	19
Autres obstacles	740	64	232	522	779	55	225	600
Total obstacles fixes	933	105	306	629	954	80	305	697

Ensemble des réseaux

Glissières métalliques.	258	64	115	127	241	62	97	127
Glissières béton	61	4	15	52	74	8	19	58
Autres glissières	25	5	9	15	32	4	12	23
Arbres	128	50	69	30	114	29	76	33
Murs-Piles de pont.....	181	27	99	84	146	30	90	48
Autres obstacles	1 687	190	746	989	1 667	175	654	1 087
Total obstacles fixes	2 340	340	1 053	1 297	2 274	308	948	1 373

On compte, sur l'ensemble des réseaux, un linéaire de 40 000 à 45 000 km de glissières métalliques et environ 5 000 km de glissières en béton.

Au delà du volume des accidents et des tués contre ce type d'obstacle, il importe plus d'examiner leur gravité, définie comme le ratio du nombre de tués au nombre de véhicules impliqués.

Le tableau suivant cumule les données de 1994 et de 1995.

	Autoroutes	Routes nationales	Routes départementales	Autres voies	Ensemble
Glissières métalliques.....	0,32	0,28	0,22	0,19	0,25
Glissières en béton.....	0,04	0,08	N.S.	N.S.	0,08
Arbres.....	N.S.	0,40	0,32	0,29	0,32
Murs-Piles de pont.....	N.S.	0,19	0,20	0,11	0,17

N.S. : Non significatif

Les accidents corporels sur les autoroutes contre glissières métalliques sont graves (0,32). Sur ce réseau, cette gravité est divisée par un peu moins de 10 sur les sections où se trouvent implantées des glissières en béton.

Sur les routes nationales, la gravité de ces accidents contre ce type d'obstacle est du même ordre (0,28).

Sur les routes nationales, les routes départementales ou sur les autres voies (réseau communal), les accidents contre glissières métalliques ont une gravité équivalente, voire légèrement supérieure, à ceux survenus contre des arbres, ce qui peut sembler paradoxal dans la mesure où la glissière est un équipement de sécurité.

V - Analyse de la mortalité selon la cylindrée en 1993

V - 1 La cylindrée des motocyclistes tués

Cylindrée en cm3	Gendarmerie Nationale	Préfecture de Police de Paris	Compagnies Republicaines de Sécurité	Police de l'Air et des Frontières	Polices Urbaines	Total
51 à 80	4	1	0	0	5	10
81 à 125	64	8	2	0	25	99
126 à 175	0	0	0	0	2	2
176 à 250	9	1	0	0	7	17
251 à 350	6	0	0	0	5	11
351 à 500	20	1	1	0	18	40
501 à 625	64	4	3	0	48	119
626 à 750	140	4	5	0	81	230
751 à 875	9	1	1	0	9	20
876 à 1 000 ..	55	3	3	0	27	88
1 001 à 1 125	28	3	3	0	23	57
1 126 à 1 250	32	4	1	0	10	47
1 251 à 1 375	5	0	0	0	1	6
1 376 à 1 500	0	0	0	0	2	2
Indéterminée	60	0	2	1	50	113
Total.....	496	30	21	1	313	861

V - 2 Le risque d'être tué selon la cylindrée

Cylindrée en cm3	Tués	Parc (SOFRES)	Kilométrage annuel	Parcours annuel	Risque d'être tué
51 à 80	10	49 000	2 300	112 700 000	10,0
81 à 125	99	325 000	2 500	812 500 000	13,8
126 à 250	19	70 000	1 900	133 000 000	16,2
251 à 500	51	92 000	4 000	368 000 000	15,7
501 à 750	349	206 000	6 600	1 359 600 000	29,0
751 et plus.....	220	128 000	9 500	1 216 000 000	20,5
Indéterminée ..	113				
Total.....	861	870 000	4 600	4 002 000 000	21,5

Le risque minimum concerne la plus petite cylindrée ce qui semble logique. Par contre le risque maximum (2,9 fois supérieur) est à l'actif des motocyclistes à bord d'engins de 6 et 7 CV. Ce phénomène n'est pas surprenant au vu des études étrangères qui montrent l'influence du type de la motocyclette sur le niveau de risque.



L'observatoire interministériel de sécurité routière, rattaché au délégué interministériel de 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'Éducation nationale, de la Justice, de l'Intérieur, de la Défense, de l'Économie et des Finances, de l'Équipement 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'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme
Secrétariat d'État chargé des Transports
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 1995 avec rappel des résultats de 1994 nombre de victimes par type de routes, tailles d'agglomérations ; selon l'âge de l'utilisateur, la place occupée, le sexe, l'année d'obtention du permis de conduire, l'ancienneté de la motocyclette ; les accidents à un seul véhicule.

La Documentation française

29, quai Voltaire 75344 Paris Cedex 07
Tél.: 01 40 15 70 00 - Télécopie : 01.40.15.72.30

Imprimé en France
ISBN : 2.11.003692.3 - DF : 5 3908-2

Prix : 40 F

9 782110 036926

