



s é c u r i t é
r o u t i è r e

L a S é c u r i t é [REDACTED]
d e s
M o t o c y c l e t t e s
e n
1 9 9 7

É t u d e S e c t o r i e l l e

**Observatoire National
Interministériel
de Sécurité Routière**

**CDAT
8888**

La **documentation** Française





OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL
DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La sécurité des motocyclettes en 1997

Étude
sectorielle

La **documentation** Française

Rédaction : Colette Decamme

Claude Filou

Philippe Groleau

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 1986	15
I - Définitions, parcs, mises en service, et permis	17
I.1. Définition des motocyclettes et des permis	17
I.2. Parc en circulation au 1 ^{er} janvier selon les estimations APSAD et CSNM et immatriculations neuves annuelles	18
I.3. Parc en circulation au 1 ^{er} janvier en fonction de la cylindrée selon l'estimation APSAD	19
I.4. Parc en circulation au 1 ^{er} janvier en fonction de la cylindrée selon l'estimation CSNM	20
I.5. Immatriculations neuves par puissance administrative	21
I.6. Permis de conduire délivrés	23
I.7. Circulation	24
II - Principaux résultats de l'insécurité routière	25
II.1. Indicateurs d'insécurité routière	25
II.2. Taux d'accidents, de tués et de victimes par rapport au parc en circulation (estimation APSAD au 30 juin)	27
II.3. Indicateurs d'insécurité selon la localisation	28
II.4. Victimes et gravité selon le port du casque en rase campagne	30
II.5. Victimes et gravité selon le port du casque en milieu urbain	32
III - Le comportement des motocyclistes en circulation	34
III.1. Vitesses moyennes pratiquées de jour, en ligne droite et plane, selon les réseaux	34

III.2. Infractions à la vitesse autorisée de jour, en ligne droite et plane, selon les réseaux	36
III.3. Port du casque en rase campagne selon les réseaux.....	37
III.4. Port du casque en agglomération selon la localisation	38
III.5. Eclairage diurne en rase campagne selon les réseaux.....	38
III.6. Eclairage diurne en agglomération selon la localisation	38
 Résultats détaillés plus récents	 41
 IV - Les résultats de l'insécurité routière en 1996 et 1997	 43
IV.1. Motocyclistes victimes selon le mois	43
IV.2. Indicateurs d'insécurité en rase campagne selon le type de route	44
IV.3. Indicateurs d'insécurité en agglomération selon leur taille ..	45
IV.4. Accidents corporels, dont mortels, de motocyclettes et gravité selon la localisation	46
IV.5. Victimes et gravité selon la localisation.....	47
IV.6. Victimes selon la place occupée et le sexe	48
IV.7. Ensemble des victimes selon l'âge	49
IV.8. Conducteurs victimes et gravité selon l'âge	51
IV.9. Conducteurs victimes selon l'ancienneté du permis de conduire.....	52
IV.10. Conducteurs impliqués selon l'ancienneté du permis de conduire.....	54
IV.11. Motocyclettes impliquées dans les accidents selon l'ancienneté (année de première immatriculation)	55
IV.12. Les accidents sans tiers en cause (à un seul véhicule sans piéton)	56
IV.13. Les motocyclistes et les obstacles fixes heurtés	58
 V - Analyse de la mortalité selon la catégorie ou la cylindrée de la motocyclette	 61
V.1. La mortalité des conducteurs de motocyclettes en fonction de la catégorie de deux-roues	61
V.2. La mortalité en 1996 et 1997 des conducteurs de motocyclettes de 125 cm ³ en fonction de l'âge, de l'ancienneté et du type de permis de conduire (cas connus).....	64
V.3. Le genre de motocyclette des conducteurs de 125 cm ³ tués.	66
V.4. Les conducteurs de moins de 21 ans tués au guidon de motocyclettes de plus de 125 cm ³	66

Préface

Même si cette étude sectorielle sur la sécurité des motocyclettes en 1997 ne paraît seulement qu'en ce début d'année, les informations qu'elle contient gardent toute leur valeur.

L'amélioration de la sécurité des motocyclistes observée depuis 1992, après la détérioration de 1987 à 1991 ne s'est malheureusement pas poursuivie, puisqu'en 1997 ont été dénombrés 831 tués, soit 90 (+ 12,2 %) de plus qu'en 1996, et 18 897 blessés, soit 1 800 (+ 10,5 %) supplémentaires.

Il est vrai que le parc en circulation a considérablement évolué. Mis à part les 80 cm³, dont le nombre continue à baisser, on assiste à une nette remontée des 125 cm³, et une poursuite de la hausse, continue depuis 15 ans, du nombre des motocyclettes de plus de 125 cm³.

Cette forte augmentation du parc des 125 cm³, dont les immatriculations neuves ont plus que doublé entre 1995 et 1996 et progressé de 67 % entre 1996 et 1997, est due à l'effet de la réforme des règles d'accès à la conduite de ces engins, ouverte depuis le 1^{er} juillet 1996 aux titulaires du permis B (VL) avec 2 ans d'ancienneté, comme c'était le cas avant mars 1980.

Cette évolution du parc en circulation, comme on pouvait le craindre, a entraîné une hausse sensible du nombre de conducteurs tués au guidon d'une 125 cm³. Toutefois, sur les 89 conducteurs de 125 cm³ tués en 1997 dont la catégorie de permis a été identifiée (sur 723, toutes cylindrées confondues), seuls 43 étaient titulaires d'un permis B postérieur à mars 1980. Mais il s'agit là d'une proportion (48 %) dont l'augmentation (26 % en 1996) est non significative du fait de la faiblesse des effectifs. Et le taux de tués par rapport au parc (nombre de tués pour 1 000 véhicules en circulation) reste quatre fois plus faible pour les 125 cm³ que pour les motocyclettes de cylindrées supérieures.

La situation s'est donc nettement dégradée pour l'ensemble des motocyclistes. C'est ce qu'a constaté la table ronde qui s'est réunie de juillet à octobre 1998 à la DSCR pour faire réfléchir ensemble sur ce problème préoccupant les représentants de l'administration, des assurances, des constructeurs-importateurs et des enseignants de la conduite. Le rapport de cette table ronde a été remis au Ministre. Ses principales conclusions peuvent être résumées ainsi :

1) Compte tenu des augmentations respectives du parc, et en l'absence de données sur la typologie des nouveaux conducteurs et l'utilisation de leur

véhicule, les résultats dont nous disposons à l'heure actuelle, ne permettent pas d'affirmer que l'accès à la conduite des motocyclettes de 125 cm³ avec le permis B a été source d'une aggravation du risque significativement peu élevée que celui des motocyclettes de cylindrée supérieure.

2) Il est nécessaire de mettre en place un dispositif de suivi statistique et d'évaluation de l'accidentologie et du risque de l'ensemble des motocyclistes.

3) Il faut progresser dans la mise en place du continuum éducatif pour les usagers et proposer un module de formation spécifique aux titulaires du permis B accédant à la conduite d'une 125 cm³. Les participants à la table ronde se sont toutefois divisés sur le caractère obligatoire, ou seulement incitatif, que devrait revêtir cette formation spécifique.

4) Il faut mettre fin à la course des performances excessives des motocyclettes (à cet effet, les membres de la table ronde s'engagent à soutenir toute initiative qui pourrait être prise dans ce sens à l'échelle de l'Union Européenne) et lutter contre le débridage des moteurs de tous les deux-roues motorisés.

5) Il faut établir des "accords de modération" avec la presse spécialisée pour qu'elle s'efforce de prôner une conduite "apaisée" au lieu de mettre en avant le caractère sportif des engins.

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 a été brusquement stoppée en 1994 où l'on observait d'ailleurs une chute de 16 % des immatriculations de motocyclettes neuves et confirmée en 1995. La réforme de l'accès à la conduite des motocyclettes de juillet 1996 a donné un nouvel élan au parc qui se trouve en hausse de 2 % le 1^{er} janvier 1997 et surtout de 5 % le 1^{er} janvier 1998 du fait de l'augmentation respective des immatriculations de 37 % en 1996 et de 27 % en 1997.

Ces effets concernent surtout les motocyclettes dont la cylindrée est comprise entre 81 et 125 cm³ puisque leur proportion est de 35 % le 1^{er} janvier 1997 et de 36 % un an plus tard (et ce au détriment des engins de 80 cm³). Le nombre d'immatriculations neuves de cette catégorie a été multiplié par 2,2 en 1996 et par 1,7 en 1997, alors que les hausses des motocycles de plus de 125 cm³ ont été respectivement de 20 % et 10 %.

Les permis

De 1985 à 1992, le nombre de permis délivrés n'a cessé d'augmenter au rythme de 6 % par an. Après la forte baisse de 1993, la tendance qui était à nouveau à la hausse surtout en 1996 (+ 15 %), est brusquement stoppée en 1997 (- 32 %).

Le phénomène est différent selon la catégorie de permis. Ainsi, les permis AL ne cessent de diminuer depuis 1989 sauf en 1997 (+ 8 %) alors que pour le permis A, la hausse enregistrée entre 1993 et 1996 (+ 16 % pour cette dernière année) s'inverse en 1997 (- 34 %). De ce fait, la proportion de la catégorie A par rapport au total des permis motocyclistes délivrés annuellement se réduit de 95 % en 1996 à 91 % en 1997.

La vitesse

En 1997, la seule différence concerne les vitesses moyennes pratiquées de jour qui sont en diminution (entre 2 et 4 km/h) sur tous les réseaux sauf sur les autoroutes de dégagement et les routes nationales à chaussées séparées (plus 2 km/h). Cependant aucune différence (à la baisse comme à la hausse) n'est significative au seuil de 5 %.

Elles restent néanmoins supérieures au seuil maximal autorisé sur tous les réseaux à l'exception des autoroutes de liaison. De ce fait, les motocyclistes infractionnistes sont trop nombreux, notamment en rase campagne, où ils sont 43 % sur les autoroutes de liaison et 84 % sur les routes départementales. Cette proportion atteint même 91 % sur les routes nationales dans les traversées d'agglomération. Les vitesses moyennes et les proportions d'infractionnistes sont toujours plus élevées chez les motocyclistes que chez 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 %). En 1997, la tendance est à la stabilité sauf une hausse significative (plus 8 points) sur les autoroutes de liaison et une légère baisse (moins 2 points) sur les routes nationales à chaussées séparées.

Le port du casque chez les victimes d'accidents corporels est encore plus élevé ce qui peut paraître surprenant mais le casque était-il attaché ? En 1997, la gravité (tués pour 100 victimes) a diminué en rase campagne quel que soit le port alors qu'en milieu urbain, elle est stable chez les casqués et a fortement augmenté pour ceux qui ne le sont pas. Heureusement, on constate que le port du casque diminue la gravité des motocyclistes victimes quelle que soit la localisation (d'un facteur 1,4 en rase campagne et 3,8 en milieu urbain en 1997).

L'éclairage diurne

Il est moins respecté que le port du casque. Ainsi en 1997 en rase campagne, il varie entre 87 % sur les routes départementales (où il a diminué de 4 points) et 94 % sur les autoroutes de liaison et les routes nationales classiques où il a progressé. En milieu urbain, les proportions se situent au dessus de 90 % avec un maximum de 93 % en agglomération parisienne et sont stables par rapport à 1996.

Les indicateurs d'insécurité

L'amélioration constatée depuis 1991 est brusquement stoppée en 1997 avec un bilan pour les motocyclistes victimes très inquiétant à savoir : 831 tués (plus 90 soit + 12 %), 4 782 blessés graves (plus 483 soit + 11 %) et 13 284 blessés légers (plus 1 227 soit + 10 %). De même, les accidents corporels impliquant un motocycle, dont le nombre atteint 17 960, sont en augmentation (plus 1 748 soit + 11 %) et la gravité (motocyclistes tués pour 100 victimes) égale à 4,40 est en légère hausse (plus 0,07 point). Ce constat est d'autant plus mauvais que l'évolution du bilan constatée un an après la réforme de l'accès à la conduite des motocycles du 1er juillet 1996 était globalement favorable avec, comparativement à la période d'un an avant, une diminution de 33 tués (- 4 %), et une stabilité des blessés à savoir plus 21 blessés graves (+ 0,5 %) et moins 8 blessés légers (- 0,1 %) ; les motocyclettes impliquées étaient en légère hausse (plus 202 soit + 1 %).

Rapporté au parc en circulation en 1997, cela se traduit par une augmentation des taux pour 1 000 motocyclettes égal à 17,7 pour les accidents corporels (plus 1,1 point), à 0,82 pour les tués (plus 0,06 point) et à 18,7 pour les blessés (plus 1,2 point).

La période de l'année

Les mois les plus dangereux se situent entre juillet et octobre où ont été dénombrés en 1997 près de la moitié des tués et 42 % des blessés.

L'évolution mensuelle du nombre des tués est très irrégulière. Ainsi, au cours du premier semestre 1997 le bilan total qui permet de comparer les résultats des périodes situées entre 7 et 12 mois après la réforme avec ceux des 6 mois précédant cette dernière, est négatif (plus 8 tués soit + 2,3 % et plus 605 blessés soit + 8,0 %) et les seuls mois où une amélioration a été constatée sont janvier et juin. La comparaison mensuelle du second semestre ne prend en compte que des résultats après la réforme et les résultats sont alarmants (plus 82 tués soit + 20,6 % et plus 1 105 blessés soit + 12,6 %) malgré une amélioration qui ne concerne que les tués en novembre et décembre.

En 1997, la gravité est maximale en juillet et août. Son évolution est contrastée avec une amélioration au cours du premier semestre mais une détérioration au cours du second semestre.

La localisation

En 1997, l'insécurité a augmenté aussi bien en rase campagne qu'en milieu urbain. Ainsi le nombre des motocyclistes tués en 1997 est en hausse de 49 (soit + 12,4 %) en rase campagne et de 41 (soit + 11,8 %) en milieu urbain mais la gravité (tués pour 100 victimes) a évolué différemment avec une forte baisse hors agglomération (- 0,39 point) et une faible hausse en agglomération (+ 0,08 point).

En rase campagne, les routes départementales sont les plus dangereuses avec 52 % des tués et la moitié des blessés et des conducteurs impliqués. Cependant, la gravité la plus élevée est observée sur les routes nationales. Les villes de 5 000 à 20 000 habitants sont les plus meurtrières en 1997 avec 29 % des tués contrairement aux 3 années précédentes où l'effectif le plus élevé de motocyclistes tués en milieu urbain se trouvait dans les communes de moins de 5 000 habitants. Plus la taille de l'agglomération est faible, plus la gravité est élevée.

La majorité des accidents mortels se produisent hors intersection (81 % en rase campagne et 68 % en milieu urbain) où la gravité (proportion de mortels pour 100 corporels) est 1,8 fois plus élevée qu'en intersection.

La répartition des indicateurs d'insécurité selon la localisation est différente de celle des autres usagers. Ainsi en 1997, 23 % des accidents corporels de motocyclettes se sont produits en rase campagne et 53 % des motocyclistes tués l'ont été hors agglomération (respectivement 38 % et 68 % pour l'ensemble des accidents et des tués). La différence est moins forte entre section courante et intersection puisque 62 % des accidents corporels de motocycles et 74 % des motocyclistes tués l'ont été hors intersection (respectivement 67 % et 83 % pour l'ensemble des accidents et des tués).

La luminosité

Au cours des accidents survenus de nuit, les motocyclistes victimes sont moins nombreux que de jour mais représentent quand même 44 % des tués et 27 % des blessés. En 1997, la hausse des tués est plus forte de nuit que de jour.

La gravité est deux fois plus élevée de nuit que de jour. Son évolution est contrastée puisqu'elle a diminué de jour et augmenté de nuit.

La place occupée et le sexe

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

L'âge

En 1997, trois tués sur dix et un blessé sur quatre ont entre 25 et 29 ans alors qu'en 1996, les effectifs, et donc les proportions les plus élevées, appartenaient à la classe 20-24 ans avec 28 % des tués (24 % en 1997) et 26 % des blessés (24 % en 1997).

Les conducteurs de motocycles tués les plus nombreux sont âgés de 23 à 29 ans (plus de 40 pour chaque âge) alors que pour les blessés le maxi-

mum se situe à 24 ans. L'évolution des tués entre 1996 et 1997, qui augmente pour l'ensemble, est cependant favorable pour ceux âgés de 17, 18, 23 et 24 ans. Ainsi, 71 % des conducteurs tués en 1997 ont plus de 24 ans contre 64 % en 1996. Cette hausse est l'une des conséquences de la réforme qui permet l'accès à la conduite des motocyclettes légères dès 20 ans avec un permis B et qui se traduit par une augmentation de l'âge moyen des conducteurs de deux-roues immatriculés tués.

Le permis de conduire et l'ancienneté du véhicule

Près d'un motocycliste tué sur six et un sixième des conducteurs de deux-roues immatriculés impliqués dans les accidents ont leur permis de conduire (en principe AL ou A) depuis moins d'un an. Ces proportions sont en baisse par rapport à 1996 (19 % pour les tués comme pour les conducteurs impliqués. D'ailleurs l'ancienneté moyenne du permis de conduire des motocyclistes accidentés est en diminution. D'autre part, chez 2,3 % des impliqués il a été observé un défaut de permis.

Une motocyclette impliquée dans les accidents corporels sur cinq a moins d'un an (17 % en 1996). Le phénomène du rajeunissement des véhicules impliqués est là encore une des conséquences de la réforme puisque les immatriculations neuves ont augmenté en 1997 de 37 % au total et même de 67 % pour les 125 cm³.

Les accidents sans tiers en cause

Les accidents à un seul deux-roues immatriculé sans piéton représentent 34 % de l'ensemble des accidents mortels et 17 % des accidents corporels de motocyclettes ; ces proportions sont stables par rapport à 1996. Ils ont eu pour conséquence en 1997 la mort de 37 % des motocyclistes contre 34 % l'année précédente (plus 58 tués soit + 24 %) et les blessures de 18 % d'entre eux comme en 1996 mais de 257 blessés supplémentaires à savoir plus 89 blessés graves (+ 8 %) et plus 168 blessés légers (+ 9 %).

Les véhicules et les victimes dans les accidents contre obstacle fixe

Dans ces accidents, 13 % du total des deux-roues immatriculés sont impliqués mais le bilan est plus lourd avec 40 % des motocyclistes tués, 22 % des blessés graves et seulement 10 % des blessés légers. L'évolution est défavorable avec, en 1997, une augmentation de tous les indicateurs d'insécurité ; en particulier sur les 90 motocyclistes tués supplémentaires, il en a été dénombré 71 dans les accidents contre obstacles fixes.

Sur la plupart des réseaux, sauf sur autoroute où leur nombre est trop faible, les accidents les plus graves se produisent lorsque l'obstacle fixe est un arbre.

Les accidents contre obstacles fixes sont les plus dangereux sur tous les réseaux avec un coefficient multiplicatif de la gravité par rapport à l'ensemble des accidents égal à 2,9 pour l'ensemble des réseaux. Ce coefficient varie selon le réseau. Il est respectivement égal à 2,7 sur les autoroutes, 2,3 sur les routes nationales, 2,1 sur les routes départementales et 4,5 sur les autres voies principalement situées en milieu urbain.

Le type de motocyclette

L'évolution défavorable de la mortalité en 1997 ne concerne que les conducteurs au guidon des 125 cm³ et des motocyclettes les plus lourdes et puissantes (MTT2) car pour les 80 cm³ et pour les MTT1 le bilan est positif. Comme on pouvait le craindre du fait de leur accès par les titulaires du permis B, l'augmentation du nombre de conducteurs tués au guidon d'un engin de 125 cm³ est très importante (plus 26,0 %) soit 2,3 fois plus forte que celle des conducteurs tués au guidon des MTT2.

Toutefois, lorsque l'on prend en compte le parc en circulation, on constate que les engins les plus puissants (MTT1 et MTT2) restent 4 fois plus meurtriers que les 125 cm³, même si l'évolution en 1997 du taux de tués pour 1 000 véhicules est plus importante pour les engins de 125 cm³ que pour ceux de cylindrée supérieure.

Les 125 cm³

La proportion des conducteurs de moins de 20 ans tués en 1997 au guidon d'une motocyclette de 125 cm³ a largement diminué (11 % contre 32 % en 1996) ; ils étaient d'ailleurs tous titulaires d'un permis AL. Parmi les conducteurs tués âgés de 20 ans et plus, 57 (soit 70 % contre 38 % en 1996) possédaient le seul permis voiture. Parmi les titulaires du permis B tués en 1997, 14 (soit 24 %) avaient déjà accès aux 125 cm³ avant la réforme (permis antérieur à mars 1980), 39 des conducteurs décédés (soit 67 %) n'auraient pas eu accès aux 125 cm³ si la réglementation était restée identique (seulement 7 en 1996). Par ailleurs il a été relevé, en 1997, 4 cas de titulaires de permis B de moins de 2 ans tués ce qui n'est pas négligeable (7 %).

La moyenne d'âge des titulaires de permis B tués en 1997 au guidon de 125 cm³ n'a pas évolué en 1997 (34 ans). Par contre, l'ancienneté moyenne de leur permis a diminué (10 ans contre 13 ans en 1996).

Les genres les plus fréquents de motocyclettes de 125 cm³ au guidon desquels les conducteurs sont tués sont les "sportives" et les "trail".

Les MTT1 et MTT2

L'un des volets de la réforme de 1996 qui n'est pas négligeable mais qui a tendance à être occulté en raison de l'impact de l'accès aux motocycles de 125 cm³ avec un permis B, est l'accès progressif aux motocyclettes les plus puissantes.

L'évolution de la mortalité des conducteurs de motocyclettes de plus de 125 cm³ âgés de moins de 21 ans est favorable en 1997 avec une diminution de 6 tués. Ce progrès est encore plus spectaculaire si l'on ne prend en compte que ceux qui possédaient un permis (moins 10 tués).

Il convient cependant de remarquer que la majorité de ces décès l'ont été au guidon de motocyclettes de type MTT2 normalement accessibles seulement à partir de 21 ans.

Principaux résultats depuis 1986

Nota : dans tous les tableaux qui suivent, les nombres en gras corres-
pondent aux valeurs les plus élevées et les nombres en italique aux
valeurs les plus faibles



I - Définitions, parcs, mises en service et permis

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 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 la conduite, dès 16 ans, de toutes les motocyclettes légères (MTL).

- *le permis A* :

* jusqu'en juillet 1996, il permettait la conduite, à partir de 18 ans, de toutes les motocyclettes (la puissance 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 soit 34 CV 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.

- **Depuis le 1^{er} juillet 1996**, *les titulaires du permis B* ont accès après 2 ans d'ancienneté du permis (soit au moins l'âge de 20 ans) à la conduite des nouvelles motocyclettes légères (MTL limitées à 125 cm³ et 11 kW soit 15CV) ; auparavant, l'accès aux MTL3 (125 cm³) était autorisé aux seuls titulaires du permis B obtenu avant le 1^{er} mars 1980 et ceux dont le permis

était postérieur au 1^{er} mars 1980 pouvaient conduire seulement les motocyclettes MTL1 limitées à 80 cm³.

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

Années	Parc en circulation au 1 ^{er} janvier		Immatriculations annuelles de motocyclettes neuves
	APSAD	CSNM	
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.....	983 000	862 500	84 793
1996.....	970 000	860 100	116 032
1997.....	988 000	non disponible	147 890
1998.....	1 037 000	non disponible	

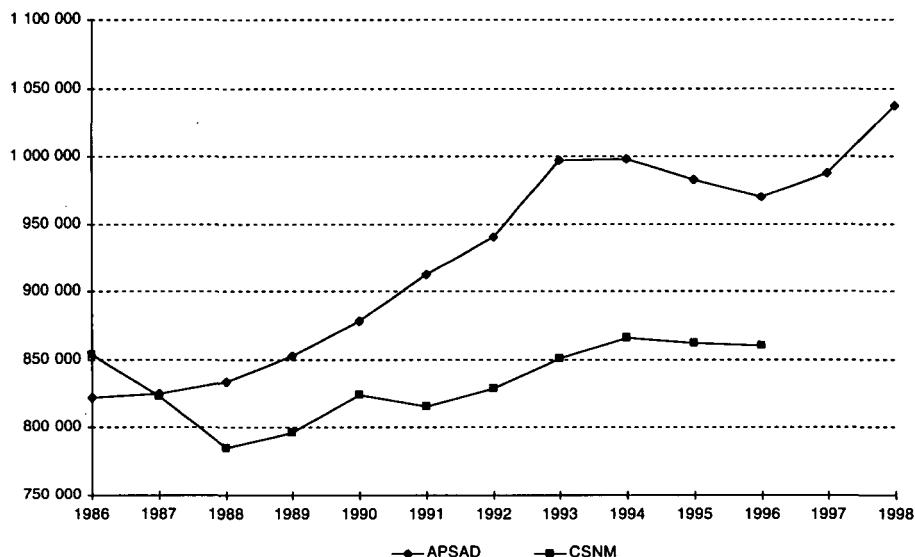
APSAD : Assemblée Plénière des Sociétés d'Assurances Dommages.

CSNM : Chambre Syndicale Nationale du Motocycle.

Quelle que soit la source statistique, le parc en circulation qui augmentait régulièrement entre 1987 et 1994, à l'exception des années 1987-1988 pour la CSNM, était en baisse les 1^{er} janvier 1995 et 1996. La forte progression des immatriculations de motocycles neufs au cours des deux dernières années a eu pour conséquence une nouvelle hausse du parc qui, au 1^{er} janvier 1998, atteint son maximum avec plus d'un million de motocyclettes en circulation (soit une progression selon l'APSAD de 26 % par rapport au début 1986).

Après une augmentation continue des immatriculations entre 1986 et 1990, la tendance était depuis 1991 et jusqu'en 1995 à la baisse (entre 6 % et 16 % par an) avec cependant une stagnation en 1992 et 1995. La réforme de l'accès à la conduite des motocyclettes du 1^{er} juillet 1996 a eu pour conséquence une hausse spectaculaire des immatriculations au cours des deux dernières années (+ 37 % en 1996 et + 28 % en 1997).

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



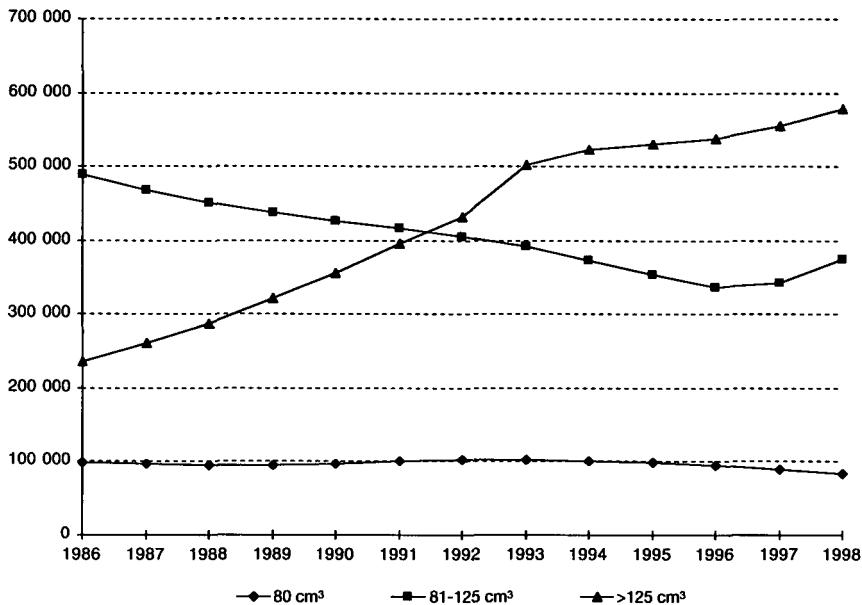
I - 3 Parc en circulation au 1^{er} janvier en fonction de la cylindrée selon l'estimation APSAD

Années	Parc en circulation au 1 ^{er} janvier (estimation APSAD)			
	80 cm ³	81 - 125 cm ³	> 125 cm ³	Total
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
1997	90 000	342 000	556 000	988 000
1998	83 000	375 000	579 000	1 037 000

Entre 1986 et 1998, le parc a évolué différemment selon la cylindrée. Pour les motocyclettes de 80 cm³ (MTL1 et MTL2), il avait fortement augmenté en 1985 et s'était stabilisé jusqu'en 1993 ; ensuite il diminue particulièrement depuis 1996. Il a diminué régulièrement pour les 81 - 125 cm³ (MTL3) jusqu'en janvier 1996 (- 31 % en 10 ans) mais augmente depuis (conséquence de la réforme de juillet 1996). Pour les engins de plus de 125 cm³, la hausse est ininterrompue et plus importante (de 7 % en moyenne par an entre 1986 et 1997) que pour les deux autres classes de cylindrée.

Ainsi au 1^{er} janvier 1998, ces trois catégories représentent respectivement 8 %, 36 % et 56 % du parc, alors qu'au 1^{er} janvier 1986 les proportions correspondantes étaient de 12 %, 59 % et 29 %.

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



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

Années	Parc en circulation au 1 ^{er} janvier (estimation CSNM)				
	80 cm ³	81 - 125 cm ³	Plus de 125 cm ³	Scooters > 50 cm ³	Total
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
1997.....	ND	ND	ND	ND	ND
1998.....	ND	ND	ND	ND	ND

ND : non disponible.

Les tendances, bien qu'identiques jusqu'en 1996, ne sont pas aussi régulières que pour le parc APSAD. Il est vraiment dommage de ne pas disposer des résultats les plus récents totaux et ventilés par catégorie (1^{er} jan-

vier 1997 et 1998) surtout en ce qui concerne le parc des scooters du fait de son évolution certaine.

En outre, il convient de relever la forte augmentation du parc de scooters multiplié par 3,2 entre 1986 et 1996.

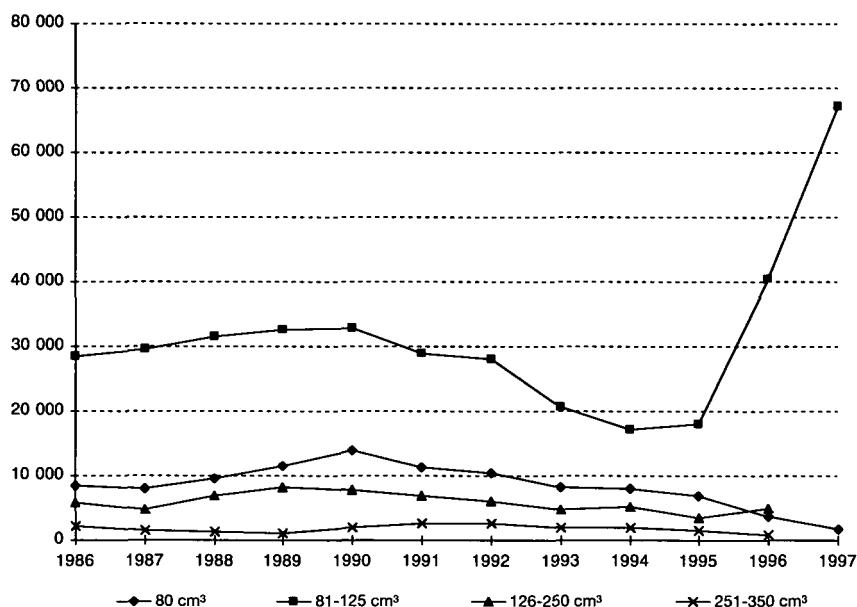
I - 5 Immatriculations neuves par puissance administrative

Années	1 CV		2 CV	3 CV	4 CV	5 CV	6 CV	7 CV	> 7 CV	Total	Evolution annuelle
	80 cc	81 - 125	126 - 175	176 - 250	251 - 350	351 - 500	501 - 625	626 - 750	> 750 cc		
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 %
1996..	3 660	40 357	8	5 102	925	6 604	18 854	14 527	25 995	116 032	+ 36,8 %
1997..	1 658	67 280				78 952				147 890	+ 27,5 %

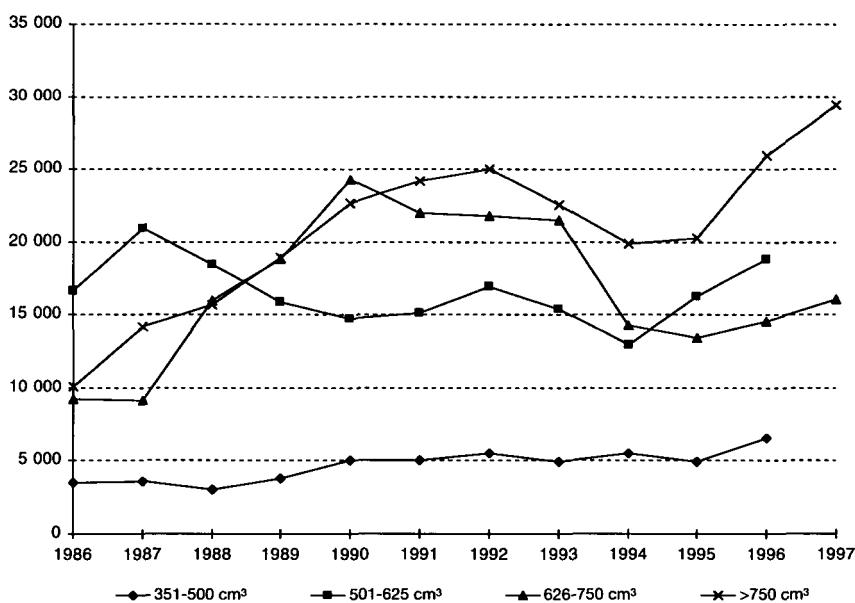
Après une augmentation continue des immatriculations entre 1986 et 1990, la tendance était depuis à la baisse. La réforme de l'accès à la conduite des motocyclettes du 1^{er} juillet 1996 a eu pour conséquence une augmentation spectaculaire des immatriculations au cours des deux dernières années (+ 37% en 1996 et + 28% en 1997). Cependant l'évolution n'est pas identique pour toutes les cylindrées. Ainsi, les 80 cm³ sont en chute libre (division par 4 entre 1995 et 1997). Pour les autres, la hausse des immatriculations est plus élevée pour les 81-125 cm³ (+ 124 % en 1996 et + 67 % en 1997) que pour les motocycles lourds de plus de 125 cm³ (+ 20 % en 1996 et + 10 % en 1997).

En 1997, il n'est plus possible de différencier selon la puissance administrative en CV les immatriculations de l'ensemble des motocyclettes de plus de 1 CV fiscal. La Chambre Syndicale des Importateurs d'Automobiles et de Motocycles (CSIAM) publie les statistiques d'immatriculations selon les 3 nouvelles catégories de motocycles (définies par la réforme de juillet 1996) suivantes : MTL, MTT1 et MTT2 avec pour ces dernières (MTT2) une ventilation par CV fiscal en 5 classes (< 6CV, 6CV, 7CV, 8/9CV, > 9CV).

*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*



I - 6 Permis de conduire délivrés

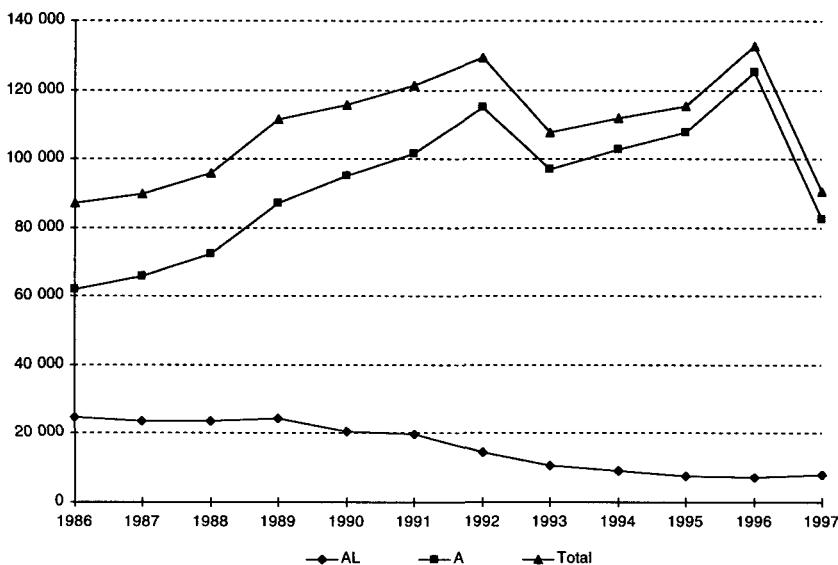
Années	permis AL	permis A	Total	Evolution annuelle
1986	24 803	61 987	86 970	+ 1,4 %
1987	23 754	65 855	89 609	+ 3,2 %
1988	23 711	72 339	96 050	+ 7,2 %
1989	24 375	87 124	111 499	+ 16,1 %
1990	20 503	94 997	115 500	+ 3,6 %
1991	19 824	101 597	121 421	+ 5,1 %
1992	14 423	114 973	129 396	+ 6,6 %
1993	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 %
1996	7 255	125 343	132 598	+ 15,5 %
1997	7 826	82 566	90 392	- 31,8 %

De 1986 à 1992, le nombre total de permis délivrés n'a cessé d'augmenter. Après la forte baisse de 1993, la tendance était à nouveau à la hausse particulièrement en 1996 (+ 16 %). En 1997, la tendance est brusquement stoppée puisque la diminution des permis délivrés est égale à 32 %.

L'évolution n'est pas homogène selon les catégories de permis. Ainsi, les permis AL sont en forte baisse depuis 1986 (division par 3,2 entre 1986 et 1997) et ce régulièrement sauf en 1997 où on constate un léger regain (+ 8 %) malgré l'accès à la conduite des 125 cm³ par les titulaires d'un permis B. A l'inverse, les permis A qui étaient en régulière augmentation jusqu'en 1992, ont connu une forte diminution en 1993 suivie d'une nouvelle hausse les trois années suivantes surtout en 1996 (+ 15 %) mais en 1997, une forte baisse des permis A est enregistrée (- 34 %). Ainsi en 1997, la répartition des permis délivrés selon la catégorie est la suivante : 9 % pour les permis AL et 91 % pour les permis A alors qu'en 1986 les proportions étaient respectivement égales à 29 % pour les permis AL et 71 % pour les permis A.

Les permis de conduire délivrés, moins nombreux que les motocyclettes neuves immatriculées entre 1987 et 1990, l'étaient beaucoup plus depuis. Ici encore, 1997 marque une inversion de tendance.

Evolution du nombre de permis de conduire délivrés



I - 7 Circulation

En 1997, la circulation des motocyclettes a été estimée à 4,47 milliards de véhicules x km. Cette estimation correspond à un kilométrage moyen annuel des deux-roues immatriculés (scooters et motocycles) égal à 4 310 km (résultat de l'enquête SOFRES 1997 sur les deux-roues motorisés). La circulation a été estimée en multipliant les kilométrages moyens annuels obtenus à partir de l'enquête qui distingue les scooters et les motocyclettes pour 3 classes de cylindrée (51-80 cc, 81-125 cc et plus de 125 cc) par les effectifs correspondants du parc circulant estimé par l'APSAD.

Malgré l'augmentation du parc entre le 1/1/1996 et le 1/1/1998 (de 970 000 à 1 037 000), la circulation des motocyclettes est stable (estimation de 4,45 milliards de véhicules x km en 1995). En effet, le kilométrage moyen annuel effectué en 1997 est en diminution quelle que soit la classe de cylindrée du deux-roues immatriculé. Ainsi, il était égal à 4 590 km (d'après l'enquête SOFRES 1995) et a donc diminué en 1997 de 380 km soit 6 %.

II - Principaux résultats de l'insécurité routière

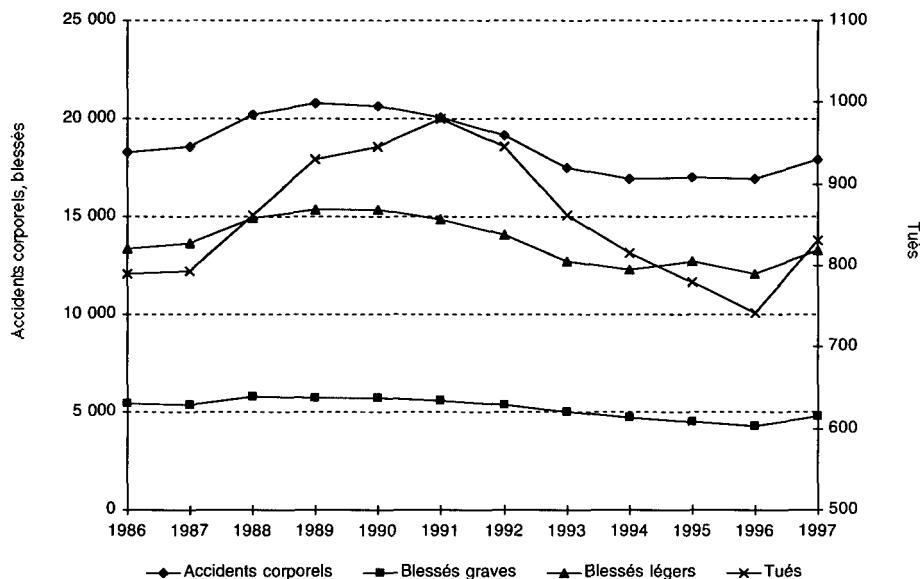
II - 1 Indicateurs d'insécurité routière

Années	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total des victimes	Taux de tués pour 100 victimes
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
1996.....	16 912	741	4 299	12 057	17 097	4,33
1997.....	17 960	831	4 782	13 284	18 897	4,40

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 1992 et jusqu'en 1996, on constatait une amélioration de tous les indicateurs d'insécurité. En 1997, on assiste à une brutale et forte détérioration.

Ainsi, le nombre des motocyclistes tués en 1997 est en augmentation de 90 unités (soit + 12,1 %) et celui des victimes de 1 800 unités (soit + 10,5 %). De même, les accidents corporels impliquant un deux-roues immatriculé ont augmenté en 1997 de 6,2 % et la gravité des motocyclistes (tués pour 100 victimes) est elle aussi en hausse.

*Evolution des accidents corporels impliquant une motocyclette
et des victimes motocyclistes*



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

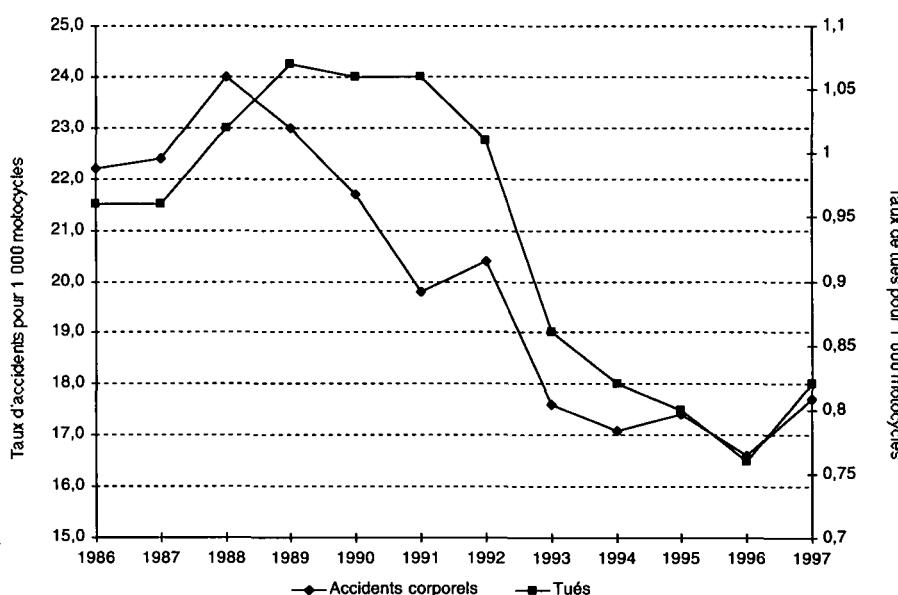


II - 2 Taux d'accidents, de tués et de victimes par rapport au parc en circulation (estimation APSAD au 30 juin)

Années	Taux pour 1 000 motocyclettes en circulation		
	Accidents	Tués	Victimes
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
1996	16,6	0,76	17,5
1997	17,7	0,82	18,7

Les effectifs d'accidents corporels, de tués et de victimes rapportés au parc en circulation qui diminuaient depuis 1990 pour atteindre en 1996 les niveaux les plus bas jamais enregistrés, sont en hausse en 1997 du fait d'une augmentation des indicateurs d'insécurité routière plus élevée que celle du parc.

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

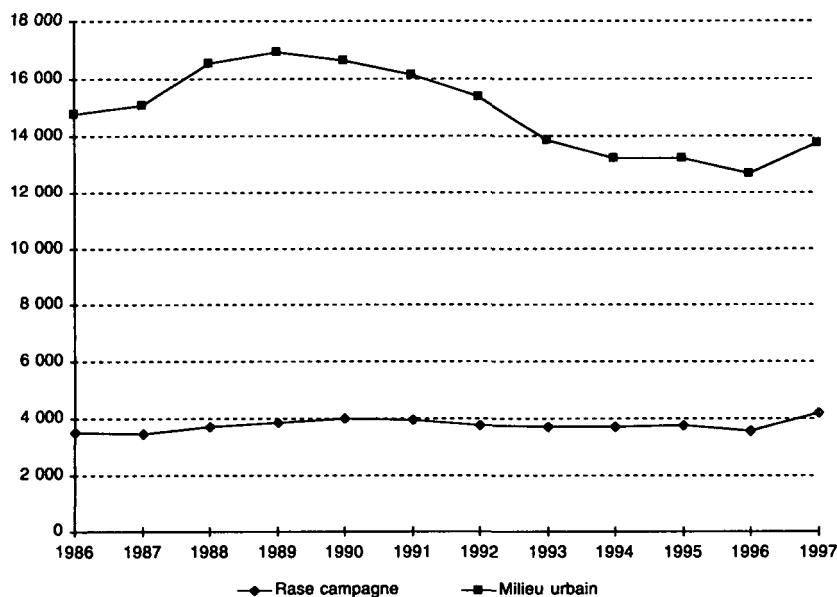
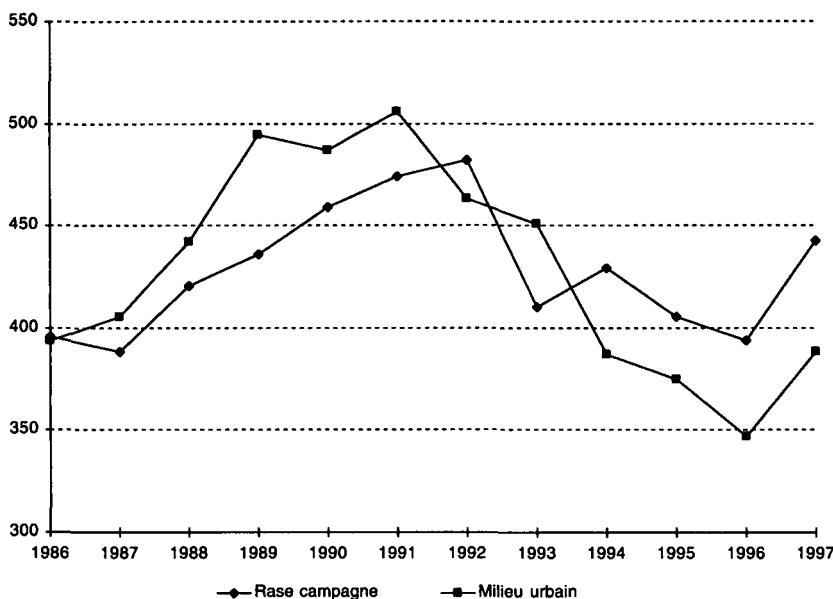


II - 3 Indicateurs d'insécurité selon la localisation

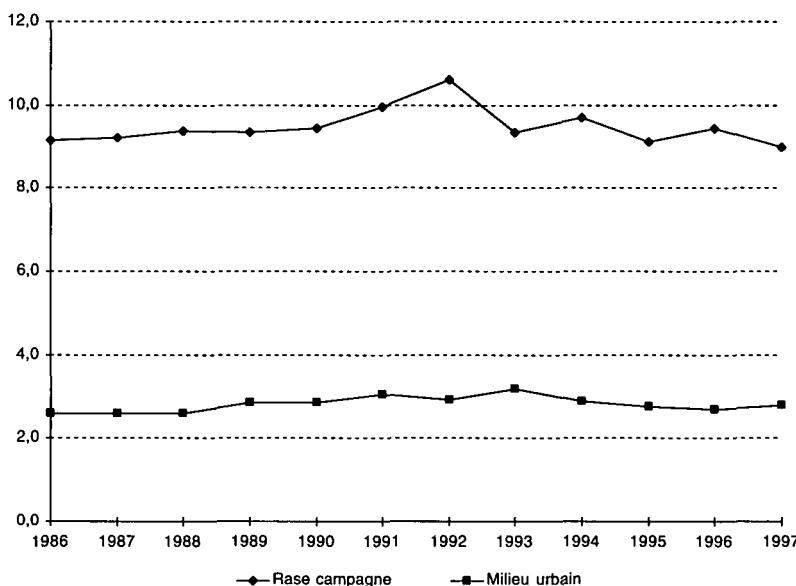
Années	Rase campagne				Agglomération			
	Accidents corporels	Tués	Blessés	Tués pour 100 victimes	Accidents corporels	Tués	Blessés	Tués pour 100 victimes
1986.....	3 536	396	3 927	9,16	14 779	394	14 814	2,59
1987.....	3 484	388	3 831	9,20	15 063	405	15 168	2,60
1988.....	3 707	420	4 065	9,36	16 518	442	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
1996.....	3 566	394	3 800	9,39	12 646	347	12 556	2,69
1997.....	4 198	443	4 481	9,00	13 762	388	13 585	2,78

Au cours des onze dernières années, l'évolution des indicateurs d'insécurité n'est pas identique selon la localisation. Cependant, depuis 1992 la tendance était à la baisse quel que soit le milieu. En 1997 par rapport à 1996, l'insécurité a augmenté aussi bien en rase campagne qu'en milieu urbain. Ainsi les nombres de motocyclistes tués en 1997 sont en hausse de 49 unités (soit + 12,4 %) en rase campagne et de 41 unités en milieu urbain (soit + 11,8 %) mais la gravité (tués pour 100 victimes) a évolué différemment avec une forte baisse hors agglomération (- 0,39 point) et une faible hausse en agglomération (+ 0,09 point). Elle reste toutefois trois fois plus forte en rase campagne.

La répartition de l'accidentologie des motocyclistes est différente de celle des autres usagers. Ainsi en 1997, 23 % des accidents de motocyclettes se sont produits en rase campagne et 53 % des motocyclistes ont été tués hors agglomération (respectivement 33 % et 68 % 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 motocyclistes victimes 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	
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 %
1996	359	3 502	7	33	9,30	17,50	99,0 %
1997	411	4 170	8	56	8,97	12,50	98,6 %

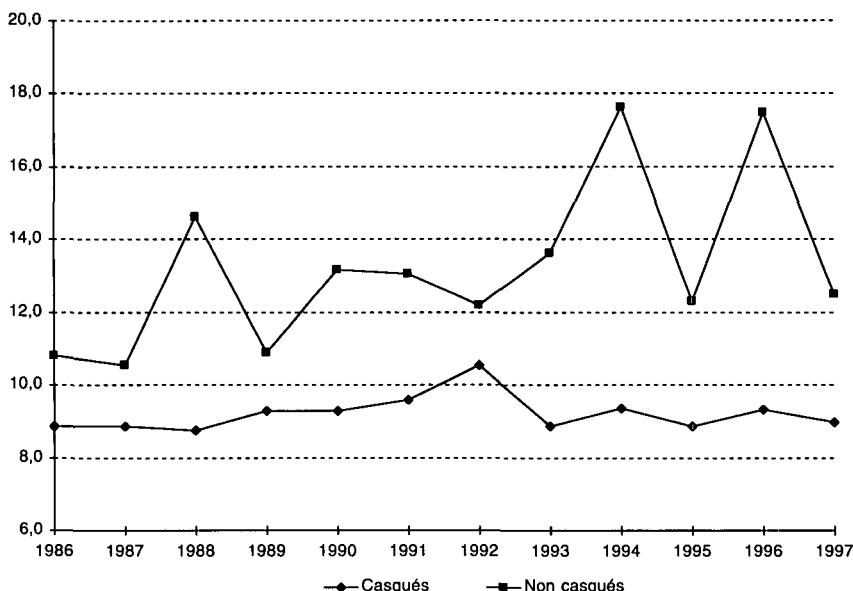
Même si ces données doivent être prises avec précaution (le casque était-il attaché ?), la proportion du port du casque parmi les victimes qui augmentait régulièrement mais très légèrement depuis 1986, a subi en 1993 une hausse spectaculaire coïncidant avec l'introduction d'un nouveau BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels). Depuis, le niveau s'est stabilisé au dessus de 98 % et se trouve maintenant à un niveau légèrement plus élevé en rase campagne qu'en agglomération (1,4 point en 1997 soit 98,6 % contre 97,2 %) ce qui semble logique.

Le port du casque est pratiquement identique chez les conducteurs et les passagers victimes (cependant supérieur de 1 point chez les premiers 98,8 % contre 97,7 % en 1997). Il est indéterminé dans 6 % des cas en 1997.

La gravité des motocyclistes casqués (tués pour 100 victimes) avait augmenté régulièrement jusqu'en 1992. Depuis, la tendance est à la baisse ; ainsi, le niveau se situe à 9,0 en 1997 (en légère baisse par rapport à 1996). Chez les motocyclistes non casqués, les fluctuations sont plus sensibles en raison des faibles effectifs de victimes : la gravité qui avait atteint son maximum en 1994 est plus faible en 1997 où son niveau (12,5) est en forte diminution par rapport à 1996.

Au cours des douze dernières années, le non port du casque par les motocyclistes a multiplié, en rase campagne, la gravité par un facteur compris entre 1,2 (en 1986, 1987 et 1992) et 1,9 (en 1994 et 1996) avec un facteur moyen égal à 1,5 (1,4 en 1997).

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



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	
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 %
1996	291	11 268	12	260	2,52	4,41	97,7 %
1997	309	12 058	34	322	2,50	9,55	97,2 %

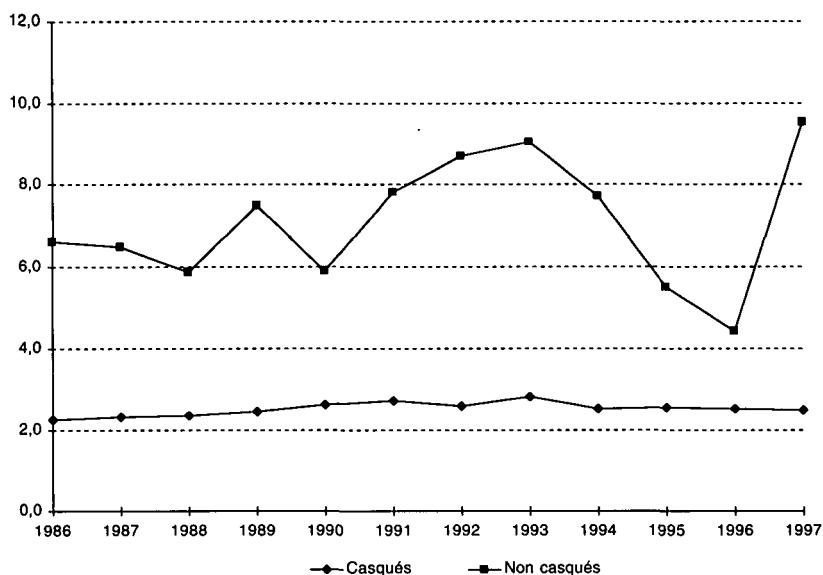
Jusqu'en 1992, le port du casque parmi les motocyclistes victimes se situait entre 92 % et 94 % en zone urbaine. La hausse enregistrée en 1993 suite à l'introduction du nouveau B.A.A.C. y est plus faible qu'en rase campagne. Ces trois dernières années, le port du casque se situe au dessus de 97 % en milieu urbain avec toutefois une très légère baisse non significative en 1997 (moins 0,5 point).

Comme en rase campagne, le port du casque est plus élevé en agglomération chez les conducteurs que chez les passagers victimes (plus 2 points soit 97,4 % contre 95,4 % en 1997) ; il est indéterminé la dernière année dans 9 % des cas en milieu urbain (6 % en rase campagne).

La gravité des motocyclistes casqués (tués pour 100 victimes) avait augmenté entre 1986 et 1993 où elle avait atteint son maximum (2,8) ; depuis, elle est stable autour de 2,5. Pour les non casqués, des variations en raison des faibles effectifs de victimes sont importantes ; en 1997, le niveau atteint est le plus élevé depuis 1984 (9,6) alors que l'année précédente c'était le plus bas (4,4).

Ainsi au cours des douze dernières années, le non port du casque a multiplié la gravité des accidents de motocyclistes en milieu urbain par un facteur compris entre 1,7 (en 1996) et 3,8 (en 1997) avec un facteur moyen égal à 2,8, supérieur à celui observé en rase campagne (1,5).

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



III - Le comportement des motocyclistes en circulation

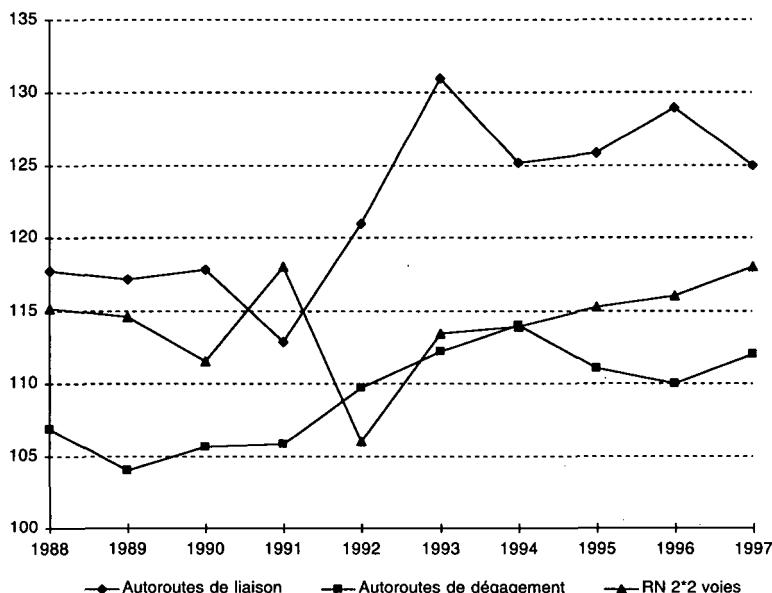
III - 1 Vitesses moyennes pratiquées de jour en ligne droite et plane selon les réseaux

Réseaux	Vitesses moyennes pratiquées par les motocyclistes (en km/h)									
	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Autoroutes de liaison (limitées à 130 km/h)	118	117,2	117,8	113,0	121,0	131,0	125,2	125,8	129	125
Autoroutes de dégagement (limitées à 110 km/h)	107	104,0	105,6	105,8	109,7	112,2	114,0	111,1	110	112
Routes nationales à 2 x 2 voies (limitées à 110 km/h)	115	114,6	111,5	118,0	106,0	113,4	113,9	115,3	116	118
Routes nationales à 2 ou 3 voies (limitées à 90 km/h)	104	101,7	101,4	103,3	100,6	101,7	100,0	100,0	104	104
Routes départementales (limitées à 90 km/h)	96	103,0	99,9	104,5	103,5	100,7	99,0	101,0	109	106
Routes nationales en agglomération (limitées à 60 km/h puis à 50 km/h depuis le 1/12/1990)	73	71,5	70,6	70,7	69,3	69,4	68,0	68,4	73	71

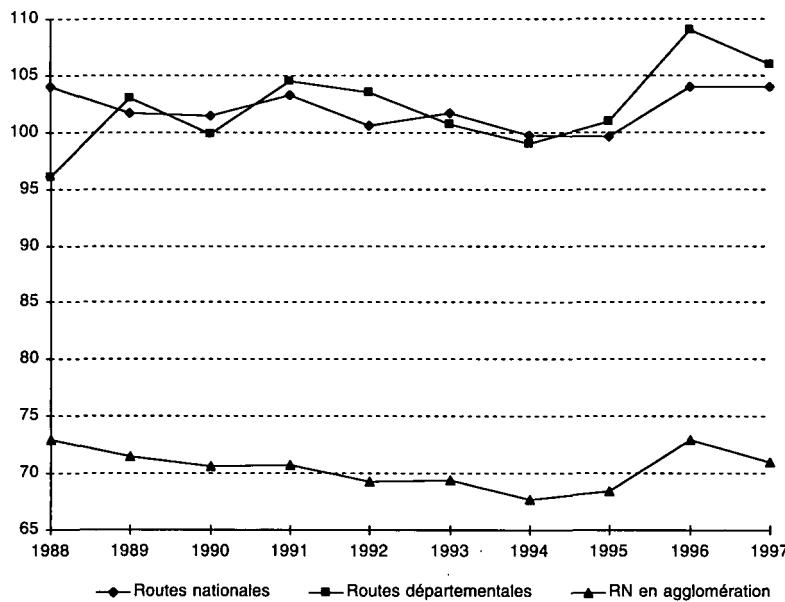
En 1997, les vitesses moyennes sont en diminution sauf sur les autoroutes de dégagement et les routes nationales à 2 x 2 voies mais la baisse n'est pas significative. Elles sont supérieures aux seuils de limitation de vitesse sur tous les réseaux à l'exception des autoroutes de liaison.

Les vitesses moyennes pratiquées par les motocyclistes sont supérieures à celles des automobilistes quel que 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 traversées d'agglomération par les routes nationales



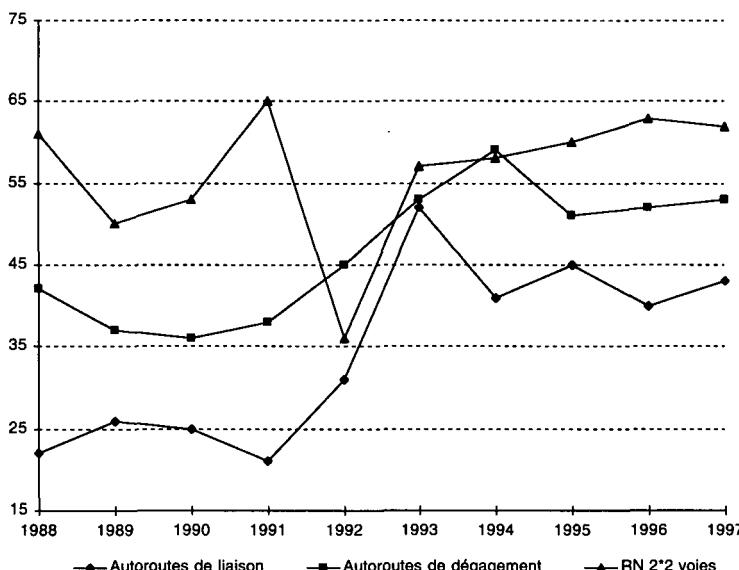
III - 2 Infraction à la vitesse autorisée de jour en ligne droite et plane selon les réseaux

Réseaux	Taux d'infraction des motocyclistes à la vitesse limite									
	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Autoroutes de liaison (limitées à 130 km/h)	22 %	26 %	25 %	21 %	31 %	52 %	41 %	45 %	40 %	43 %
Autoroutes de dégagement (limitées à 110 km/h)	42 %	37 %	36 %	38 %	45 %	53 %	59 %	51 %	52 %	53 %
Routes nationales à 2 x 2 voies (limitées à 110 km/h)	61 %	50 %	53 %	65 %	36 %	57 %	58 %	60 %	63 %	62 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies (limitées à 90 km/h)	66 %	63 %	66 %	69 %	67 %	66 %	66 %	67 %	78 %	75 %
Routes départementales (limitées à 90 km/h)	59 %	67 %	75 %	69 %	65 %	68 %	67 %	63 %	74 %	84 %
Routes nationales en agglomération (limitées à 60 km/h puis à 50 km/h depuis le 1/12/1990)	74 %	78 %	65 %	83 %	87 %	86 %	83 %	87 %	91 %	91 %

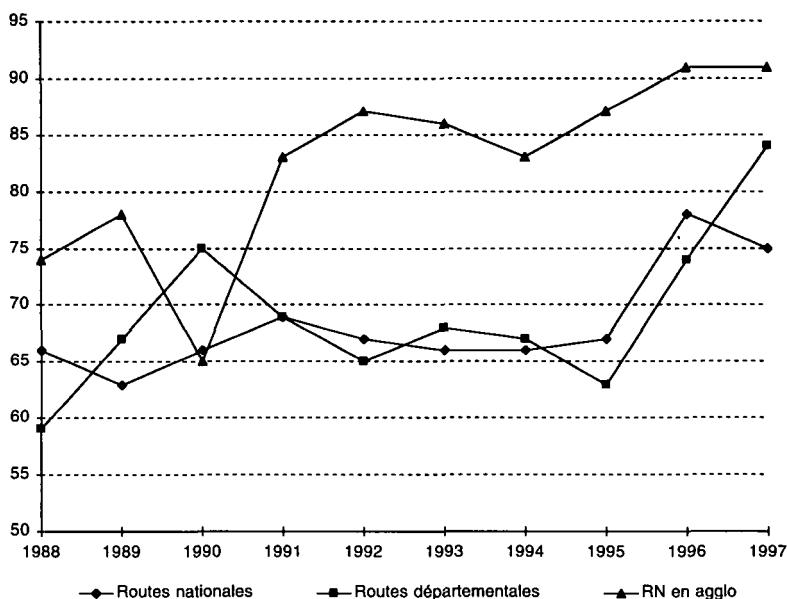
En 1997, les infractionnistes n'ont jamais été aussi nombreux dans les traversées d'agglomération de moins de 5 000 habitants par les routes nationales (91 %) et sur les routes départementales (84 %).

Ces proportions sont supérieures à celles des automobilistes.

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



Evolution des infractions à la vitesse limite des motocyclistes sur les routes nationales à 2 ou 3 voies, les routes départementales et les traversées d'agglomération par les routes nationales



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	Taux de port du casque par les motocyclistes					
	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Autoroutes de liaison	99,4 %	97,5 %	99,3 %	99,1 %	89,9 %	98,0 %
Autoroutes de dégagement	98,6 %	97,9 %	99,0 %	98,9 %	96,5 %	96,9 %
Routes nationales à 2 x 2 voies.....	100,0 %	96,1 %	97,6 %	100,0 %	93,4 %	91,0 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies	97,9 %	97,0 %	97,8 %	96,7 %	96,3 %	96,3 %
Routes départementales	96,6 %	100,0 %	95,7 %	100,0 %	96,9 %	96,4 %

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

La baisse enregistrée en 1996 sur les autoroutes de liaison (moins 9 points soit 90 %) était accidentelle puisque le taux se situe en 1997 à 98 %. La seule détérioration (2 points) concerne les routes nationales à 2 x 2 voies. Sur les autres réseaux, les taux de port sont identiques en 1997 et 1996.

III - 4 Port du casque en agglomération selon la localisation

Localisation	Taux de port du casque par les motocyclistes en agglomération									
	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Traversée par RN.	99 %	92 %	97 %	99 %	98 %	97 %	98,0 %	96,7 %	95,5 %	97,0 %
Agglomération parisienne	92 %	95 %	97 %	98 %	99 %	99 %	98,4 %	98,4 %	99,0 %	98,7 %
Villes de province ..	92 %	93 %	96 %	97 %	97 %	95 %	97,0 %	95,6 %	96,4 %	96,3 %

En agglomération, le port du casque est aussi élevé qu'en dehors.

En 1997, le port du casque, stable en agglomération parisienne et dans les villes de province, a augmenté d'un point et demi 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	Taux d'éclairage diurne des motocyclettes					
	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Autoroutes de liaison	94,0 %	95,0 %	88,5 %	97,9 %	90,8 %	93,9 %
Autoroutes de dégagement	90,0 %	87,1 %	90,6 %	89,1 %	94,4 %	91,9 %
Routes nationales à 2 x 2 voies.....	91,7 %	92,9 %	96,9 %	89,4 %	91,8 %	94,4 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies	88,5 %	89,8 %	90,2 %	86,3 %	92,6 %	93,8 %
Routes départementales	88,7 %	88,5 %	91,7 %	86,2 %	90,2 %	86,7 %

L'éclairage diurne se situe, en 1997, au dessus de 86 %.

En augmentation sur les autoroutes de liaison (+ 3 points) et sur les routes nationales (+ 2 points sur les chaussées séparées et + 1 sur les classiques), il diminue sur les autres réseaux à savoir sur les autoroutes de dégagement (- 2 points) et sur les routes départementales (- 3 points).

III - 6 Eclairage diurne en agglomération selon la localisation

Localisation	Taux d'éclairage diurne des motocyclettes en agglomération									
	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Traversée par RN.	85 %	88 %	87 %	91 %	90 %	90 %	98 %	85 %	91 %	92 %
Agglomération parisienne	67 %	76 %	85 %	82 %	85 %	84 %	93 %	86 %	93 %	93 %
Villes de province ..	73 %	74 %	77 %	85 %	84 %	87 %	90 %	87 %	90 %	90 %

L'éclairage diurne des motocyclettes en agglomération est tout aussi élevé. En forte baisse en 1995, il a augmenté au cours des deux années suivantes. Ainsi en 1997, il est stable en ville aussi bien en agglomération parisienne qu'en province et il est en hausse d'un point dans les traversées de petites agglomérations par les routes nationales.

Résultats détaillés plus récents

Nota : dans tous les tableaux qui suivent, les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées et les nombres en italique aux valeurs les plus faibles



IV - Les résultats de l'insécurité routière en 1996 et 1997

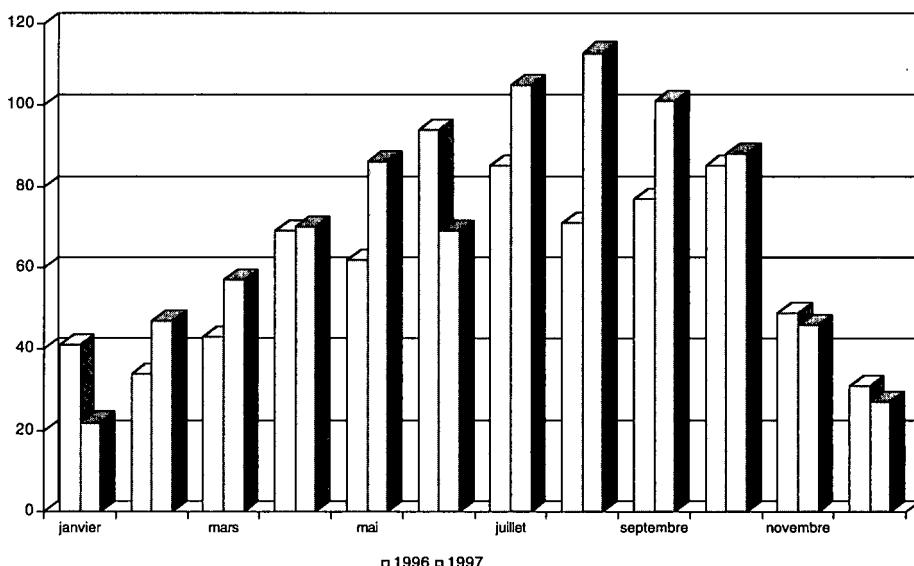
IV - 1 Motocyclistes victimes selon le mois

Mois	Tués			Blessés		
	1996	1997	Evolution	1996	1997	Evolution
Janvier	41	22	- 46,3%	924	742	- 19,7%
Février.....	34	47	+ 38,2%	732	996	+ 36,1%
Mars.....	43	57	+ 32,6%	1 158	1 583	+ 36,7%
Avril.....	69	70	+ 1,4%	1 422	1 577	+ 10,9%
Mai.....	62	86	+ 38,7%	1 415	1 697	+ 19,9%
Juin	94	69	- 26,6%	1 957	1 618	- 17,3%
Premier semestre.	343	351	+ 2,3%	7 608	8 213	+ 8,0%
Juillet.....	85	105	+ 23,5%	1 723	1 953	+ 13,3%
Août	71	113	+ 59,2%	1 605	1 779	+ 10,8%
Septembre	77	101	+ 31,2%	1 643	1 985	+ 20,8%
Octobre	85	88	+ 3,5%	1 690	1 838	+ 8,8%
Novembre	49	46	- 6,1%	1 160	1 210	+ 4,3%
Décembre	31	27	- 12,9%	927	1 088	+ 17,4%
Second semestre.	398	480	+ 20,6%	8 748	9 853	+ 12,6%
Total	741	831	+ 12,1%	16 356	18 066	+ 10,5%

Pour les motocyclistes, les mois les plus dangereux se situent entre juillet et octobre. Il y a été dénombré en 1997 près de la moitié des tués et 42 % des blessés.

L'évolution mensuelle du nombre des tués est très irrégulière. Ainsi, malgré la réforme du 1er juillet 1996, au cours du premier semestre 1997, le bilan total qui permet de comparer les résultats des périodes situées entre 7 et 12 mois après la réforme avec ceux des 6 mois précédant cette dernière est négatif (plus 8 tués soit + 2,3 % et plus 605 blessés soit + 8,0 %) et les seuls mois où une amélioration a été constatée sont janvier et juin. La comparaison mensuelle du second semestre ne prend en compte que des résultats après la réforme et les résultats sont alarmants (plus 82 tués soit + 20,6 % et plus 1 105 blessés soit + 12,6 %) malgré une amélioration qui ne concerne que les tués en novembre et décembre.

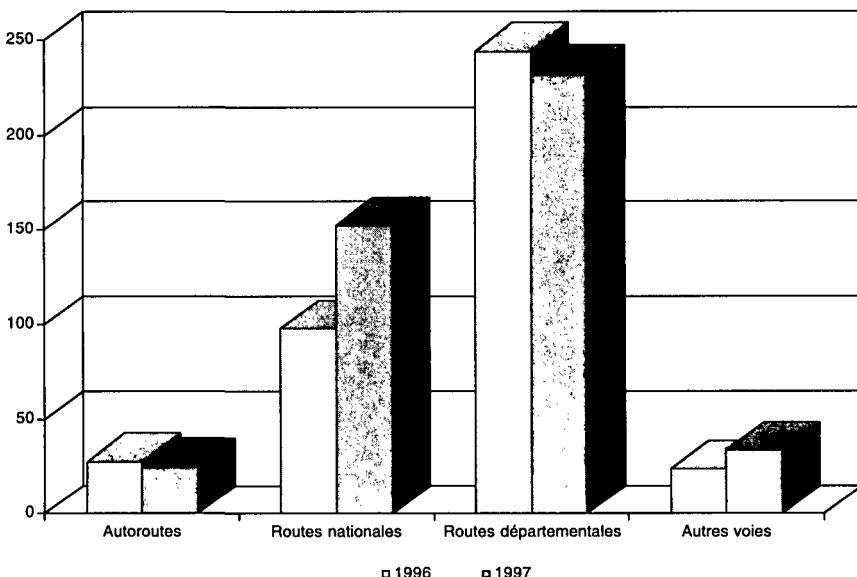
En 1997, la gravité (tués pour 100 victimes) est maximale en juillet et août (respectivement plus 0,70 et 1,57 point par rapport à la moyenne annuelle). Son évolution est contrastée avec une amélioration au cours du premier semestre (moins 0,21 point) en raison d'une baisse enregistrée en janvier, mars et juin mais une détérioration au cours du second semestre (plus 0,30 point) du fait d'une hausse mensuelle constatée entre juillet et octobre.

Evolution mensuelle des motocyclistes tués**IV - 2 Indicateurs d'insécurité en rase campagne selon le type de route**

Réseaux	Motocyclistes tués		Motocyclistes blessés		Taux de tués pour 100 victimes		Conducteurs impliqués	
	1996	1997	1996	1997	1996	1997	1996	1997
Autoroutes.....	28	25	528	614	5,0	3,9	514	607
Routes nationales	98	152	821	1 047	10,7	12,7	812	1 007
Routes départementales..	244	232	1 991	2 286	10,9	9,2	1 916	2 193
Autres voies	24	34	460	534	5,0	6,0	436	521
Total en rase campagne.....	394	443	3 800	4 481	9,4	9,0	3 678	4 328

Plus d'un accident sur deux se produit sur une route départementale. On y relève 52 % des tués (62 % en 1996) et la moitié des blessés comme des conducteurs impliqués. Cependant, c'est sur les routes nationales que la gravité est la plus élevée en 1997 (3 fois plus que sur les autoroutes et 1,4 fois plus que sur les routes départementales).

En 1997, les tués ont augmenté fortement sur les routes nationales (+ 55 %) et sur les autres voies (+ 42 %). Par contre ils ont légèrement diminué sur les autoroutes (- 11 %) et sur les routes départementales (- 5 %).

Motocyclistes tués en rase campagne selon les réseaux**IV - 3 Indicateurs d'insécurité en agglomération selon leur taille**

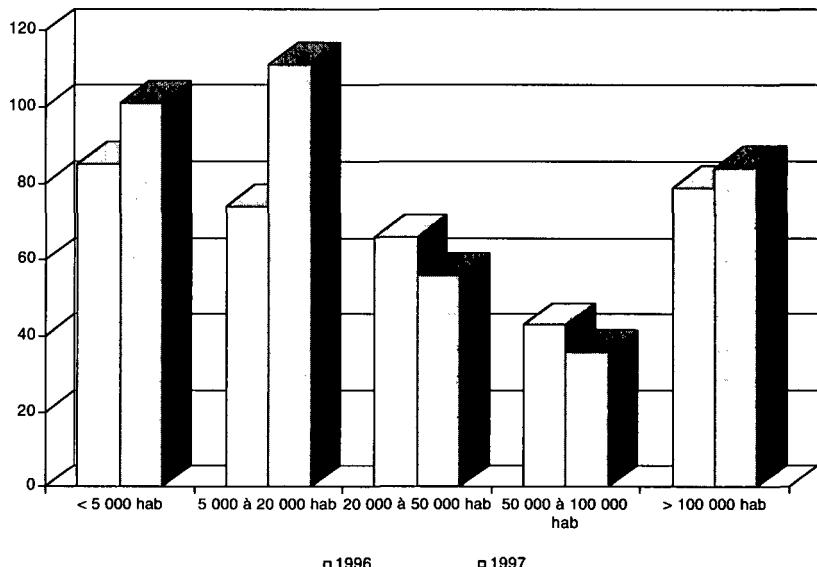
Taille de l'agglomération	Motocyclistes tués		Motocyclistes blessés		Taux de tués pour 100 victimes		Conducteurs impliqués	
	1996	1997	1996	1997	1996	1997	1996	1997
< 5 000 habitants	85	101	1 543	1 590	5,2	6,0	1 479	1 573
5 000 - 20 000 habitants ..	74	111	1 696	1 923	4,2	5,5	1 688	1 932
20 000 - 50 000 habitants	66	56	2 097	2 140	3,1	2,6	2 120	2 190
50 000 - 100 000 habitants	43	36	1 619	1 601	2,6	2,2	1 648	1 654
> 100 000 habitants	79	84	5 601	6 331	1,4	1,3	5 805	6 538
Total en agglomération	347	388	12 556	13 585	2,7	2,8	12 740	13 887

Les agglomérations de 5 000 à 20 000 habitants sont les plus meurtrières en 1997 avec 29 % des tués (en 1996, c'étaient les agglomérations de moins de 5 000 habitants avec 24 %). Les plus forts effectifs de blessés et de conducteurs impliqués se trouvent dans les villes de plus de 100 000 habitants. Plus la taille de l'agglomération est faible, plus la gravité est élevée.

En 1997, les tués ont augmenté fortement dans les villes de 5 000 à 10 000 habitants (+ 50 %) un peu moins dans les agglomérations de moins de 5 000 habitants (+ 19 %) et dans les villes de plus de 100 000 habitants (+ 6 %). Par contre ils ont diminué légèrement pour les deux autres classes

de villes (- 15 % pour celles de 20 000 à 50 000 habitants et - 16 % pour celles de 50 000 à 100 000 habitants). La gravité est en forte hausse dans les agglomérations de moins de 20 000 habitants alors qu'elle diminue dans les villes de population supérieure.

*Motocyclistes tués
selon la taille de l'agglomération*



IV - 4 Accidents corporels (dont mortels) de motocyclettes et gravité selon la localisation

Localisation		Accidents corporels		dont accidents mortels		Proportion d'accidents mortels	
		1996	1997	1996	1997	1996	1997
Rase campagne	En intersection	786	969	65	85	8,3 %	8,8 %
	Hors intersection	2 780	3 229	319	358	11,5 %	11,1 %
	Total.....	3 566	4 198	384	443	10,8 %	10,6 %
Milieu urbain	En intersection	5 461	5 861	127	141	2,3 %	2,4 %
	Hors intersection	7 185	7 901	264	293	3,7 %	3,7 %
	Total.....	12 646	13 762	391	434	3,1 %	3,2 %
Total	En intersection	6 247	6 830	192	226	3,1 %	3,3 %
	Hors intersection	9 965	11 130	583	651	5,9 %	5,8 %
	Total.....	16 212	17 960	775	877	4,8 %	4,9 %

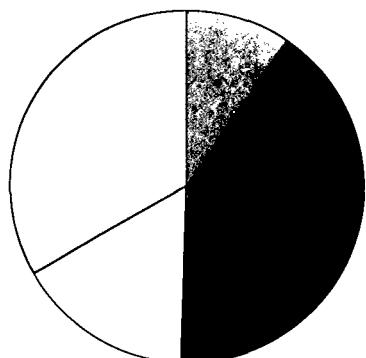
En 1997, 74 % des accidents mortels impliquant une motocyclette se sont produits hors intersection (62 % des accidents corporels). Ces proportions sont plus élevées en rase campagne (81 % des accidents mortels et 77 %

des accidents corporels) qu'en milieu urbain (respectivement 68 % et 57 %). La gravité (pourcentage d'accidents mortels) est 1,8 fois plus élevée hors intersection qu'en intersection et ce quelle que soit la localisation (1,3 fois en rase campagne et 1,5 fois en milieu urbain).

En 1997, la hausse des accidents survenus en intersection (18 % pour les mortels et 17 % pour les corporels) est plus élevée que pour ceux qui se sont produits en section courante (+ 12 % quelle que soit la gravité). Dans tous les cas (accidents corporels ou mortels et en intersection comme en section courante), l'augmentation est plus forte en rase campagne qu'en milieu urbain. La hausse de la gravité constatée en intersection, quelle que soit la localisation, n'affecte pas les accidents hors intersection où la gravité a même diminué en rase campagne.

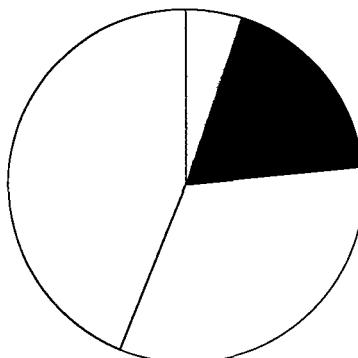
Accidents corporels et mortels selon la localisation en 1997

Accidents mortels



■ Rase campagne en intersection ■ Rase campagne hors intersection
 □ Milieu urbain en intersection □ Milieu urbain hors intersection

Accidents corporels



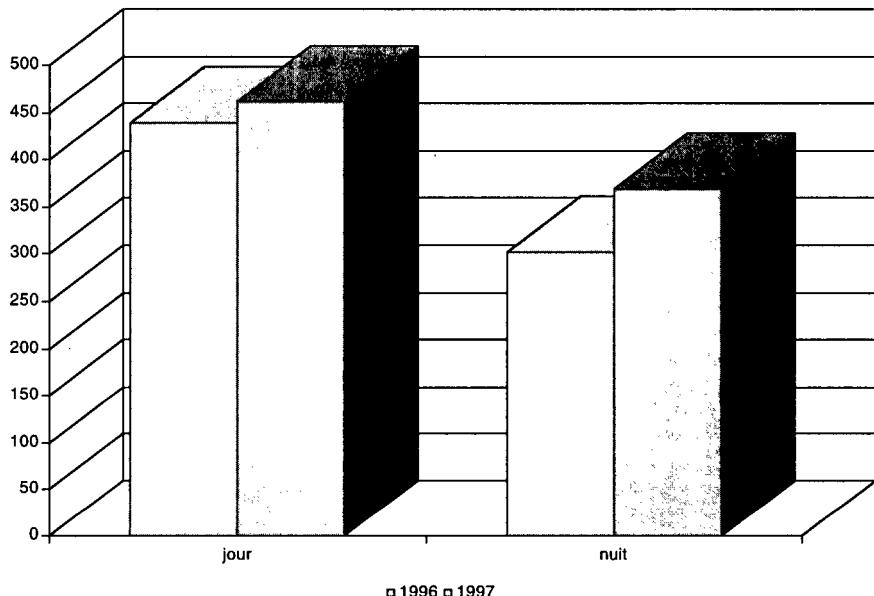
IV - 5 Victimes et gravité selon la luminosité

Luminosité	Tués		Blessés		Taux de tués pour 100 victimes	
	1996	1997	1996	1997	1996	1997
Jour	439	462	11 761	13 153	3,60	3,39
Nuit	302	369	4 595	4 913	6,17	6,99
Total	741	831	16 356	18 066	4,33	4,40

Les motocyclistes tués ou blessés au cours d'accidents survenus de nuit sont moins nombreux que de jour mais représentent quand même 44 % des tués et 27 % des blessés. En 1997, la hausse des tués est plus forte de nuit (plus 67 soit + 22 %) que de jour (plus 23 soit + 5 %).

La gravité (tués pour 100 victimes) est deux fois plus élevée de nuit que de jour. Son évolution est contrastée puisqu'elle a diminué de jour (moins 0,21 point) et augmenté de jour (plus 0,82 point).

Evolution des motocyclistes tués selon la luminosité



IV - 6 Victimes selon la place occupée et le sexe

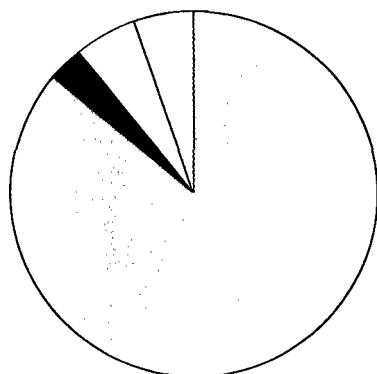
Place occupée	Sexe	Motocyclistes tués		Motocyclistes blessés	
		1996	1997	1996	1997
Conducteurs	Masculin.....	641	715	13 521	14 958
	Féminin	15	25	651	761
	Total	656	740	14 172	15 719
Passagers	Masculin.....	34	47	748	764
	Féminin	51	44	1 436	1 583
	Total	85	91	2 184	2 347
Total	Masculin	675	762	14 269	15 722
	Féminin	66	69	2 087	2 344
	Total	741	831	16 356	18 066

Un motocycliste tué sur neuf et un blessé sur huit est passager. Les femmes sont sous-représentées (8 % des tués en 1997 et 13 % des blessés) ; mais, en tant que passagères, si elles sont légèrement moins nombreuses que les hommes à être tuées (moins 3), elles le sont deux fois plus à être blessées. La gravité pour les conducteurs (4,5 tués pour 100 vic-

times) est supérieure de 16 % à celle des passagers (3,9) ; cependant en 1997, celle des passagers masculins (5,8) est supérieure à celle des conducteurs du même sexe (4,6) phénomène qui ne se retrouve pas pour les femmes (3,2 conductrices tuées pour 100 victimes et 2,7 passagères). En 1997, la hausse des tués est beaucoup plus élevée pour les conducteurs (plus 87 soit + 13 %) que chez les passagers (plus 3 soit + 5 %). Cependant ces résultats varient selon le sexe : ainsi, les conductrices tuées ont augmenté proportionnellement davantage (+ 66 %) que les conducteurs masculins (+ 12 %) alors que les passagères décédées ont diminué de 7 unités contrairement aux passagers masculins (plus 14).

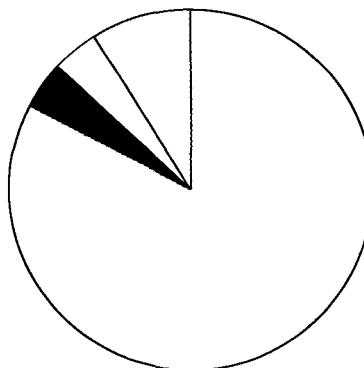
Motocyclistes victimes selon la place et le sexe

Tués



■ Conducteurs masculins
□ Passagers masculins

Blessés



■ Conducteurs féminins
□ Passagers féminins

IV - 7 Ensemble des victimes selon l'âge

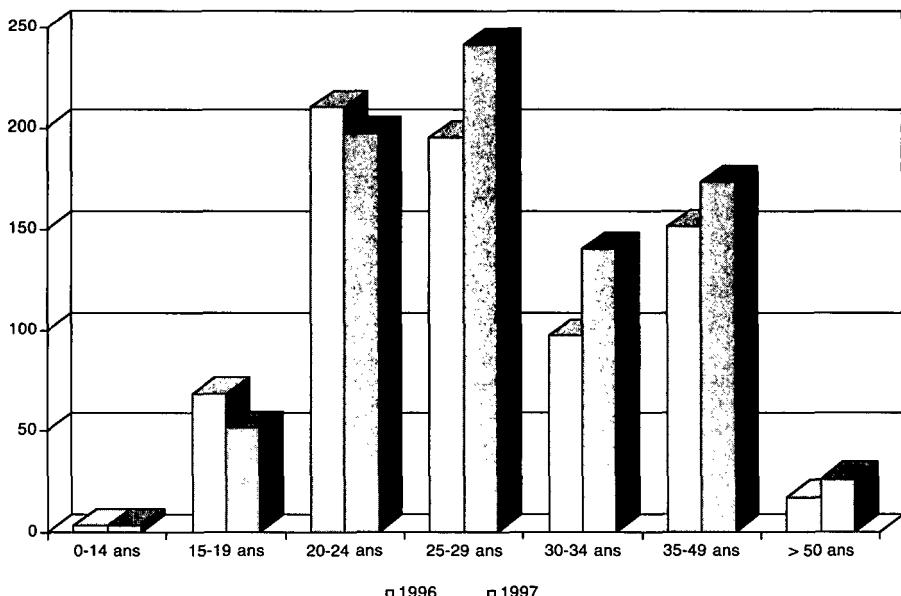
Age de l'usager	Motocyclistes tués		Motocyclistes blessés	
	1996	1997	1996	1997
0 - 14 ans.....	3	3	143	153
15 - 19 ans.....	68	51	1 567	1 454
20 - 24 ans.....	210	197	4 290	4 318
25 - 29 ans.....	195	241	3 860	4 330
30 - 34 ans.....	97	140	2 474	3 017
35 - 49 ans.....	151	173	3 434	4 093
50 - 64 ans.....	12	21	489	609
65 ans et plus.....	5	5	74	62
Non précisé.....	0	0	25	30
Total	741	831	16 356	18 066

En 1997, 29 % des motocyclistes tués ont entre 25 et 29 ans, contre 26 % en 1996. Cette année-là, les tués les plus nombreux étaient âgés de 20 à 24 ans (28 % contre 24 % en 1997). Ce phénomène de vieillissement est sans doute la conséquence des modifications de l'accès à la conduite des motocyclettes introduites par la réforme de juillet 1996.

Entre 1996 et 1997, le nombre des tués a augmenté pour chaque classe d'âge sauf pour ceux âgés entre 15 et 19 ans (moins 17 soit - 25 %) et entre 20 et 24 ans (moins 13 soit - 6 %). Les hausses les plus importantes concernent les 25-29 ans (plus 46 soit + 24 %) et les 30-34 ans (plus 43 soit + 44 %) mais ceux âgés de 50 à 64 ans ont aussi fortement augmenté en pourcentage (+ 75 %) mais avec de faibles effectifs (plus 9).

Les blessés âgés de 25 à 29 ans (un sur quatre) sont eux aussi les plus nombreux en 1997 (en 1996, l'effectif des 20-24 ans était le plus important). Les augmentations concernent toutes les classes d'âge entre 20 et 64 ans avec de fortes hausses pour les motocyclistes âgés de 30 à 64 ans (entre 19 % et 25 %) alors que les blessés âgés de 20 à 24 ans augmentent de 12 % soit juste un peu plus que l'ensemble (+ 10 %).

Motocyclistes tués selon l'âge



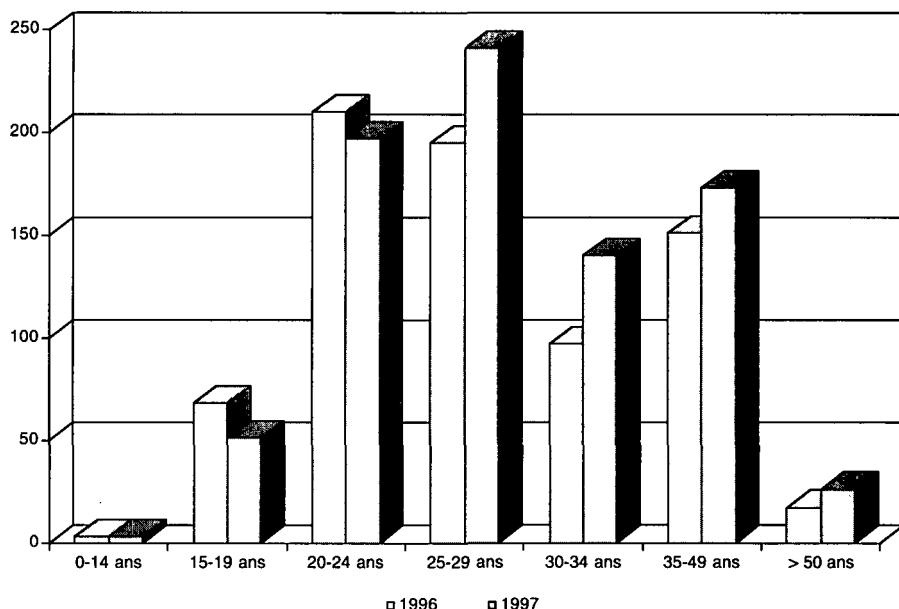
IV - 8 Conducteurs victimes et gravité selon l'âge

	Tués		Blessés		Taux de tués pour 100 victimes	
	1996	1997	1996	1997	1996	1997
< 16 ans.....	1	1	58	50	1,7	2,0
16 ans.....	1	5	70	133	1,4	3,6
17 ans.....	12	7	273	292	4,2	2,3
18 ans.....	15	7	308	238	4,6	2,9
19 ans.....	22	22	410	340	5,1	6,1
20 ans.....	18	22	446	485	3,9	4,3
21 ans.....	36	36	630	592	5,4	5,7
22 ans.....	38	25	778	741	4,7	3,3
23 ans.....	49	44	877	822	5,3	5,1
24 ans.....	46	42	872	984	5,0	4,1
25-29 ans....	176	216	3 455	3 853	4,8	5,3
30-34 ans....	89	129	2 275	2 740	3,8	4,5
35-49 ans....	137	161	3 185	3 801	4,1	4,1
50-64 ans....	11	18	450	569	2,4	3,1
> 64 ans.....	5	5	70	59	6,7	7,8
Sous-total	656	740	14 157	15 699	4,4	4,5
Non précisé .	0	0	15	20	0	0
Total	656	740	14 172	15 719	4,4	4,5

Les conducteurs de motocycles tués les plus nombreux sont âgés de 23 à 29 ans (plus de 40 pour chaque âge) alors que pour les blessés le maximum se situe à 24 ans. L'évolution des victimes entre 1996 et 1997 qui est négative pour l'ensemble est cependant favorable pour les tués âgés de 17, 18, 23 et 24 ans et chez les blessés âgés de 18 à 19 ans, de 21 à 23 ans et pour les plus de 64 ans.

Ainsi en 1997, 71 % des tués ont plus de 24 ans contre 64 % seulement en 1996. Cette augmentation de l'âge moyen des conducteurs tués est l'une des conséquences de la réforme des règles d'accès à la conduite des motocyclettes.

La gravité maximale est observée chez les plus anciens mais celle des conducteurs âgés de 19 ans, de 21 ans, de 23 ans et de 25 à 29 ans est supérieure à la moyenne.

Evolution des conducteurs tués selon l'âge**IV - 9 Conducteurs victimes selon l'ancienneté du permis de conduire**

Ancienneté du permis de conduire	Conducteurs de motocycles tués				Conducteurs de motocyclettes victimes	
	Effectifs		Pourcentages cumulés			
	1996	1997	1996	1997	1996	1997
Moins d'1 an.....	108	111	18,6 %	16,6 %	2 597	2 467
1 à 2 ans	72	89	31,0 %	30,0 %	1 872	2 087
2 à 3 ans	48	66	39,2 %	39,9 %	1 297	1 526
3 à 4 ans	65	73	50,4 %	50,8 %	1 125	1 267
4 à 5 ans	29	38	55,4 %	56,5 %	652	973
5 à 6 ans	21	39	59,0 %	62,4 %	443	583
6 à 7 ans	27	24	63,7 %	66,0 %	438	519
7 à 8 ans	23	17	67,6 %	68,5 %	391	428
8 à 9 ans	12	16	69,7 %	70,9 %	351	400
9 à 10 ans	16	12	72,5 %	72,7 %	353	404
10 à 14 ans	61	74	83,0 %	83,8 %	1 378	1 530
15 à 19 ans	53	55	92,1 %	92,1 %	1 139	1 303
20 à 29 ans	37	41	98,5 %	98,2 %	1 085	1 226
30 ans et plus.....	9	12	100 %	100 %	320	372
Sous-total.....	581	667	100 %	100 %	13 441	15 085
Permis valide.....	603	691	91,9 %	93,3 %	14 196	15 803
Défaut de permis.....	34	33	5,2 %	4,5 %	360	390
Autre cas	10	8	1,5 %	1,1 %	117	91
Indéterminé	9	8	1,4 %	1,1 %	155	175
Total.....	656	740	100 %	100 %	14 828	16 459

L'insécurité diminue avec l'expérience. Ainsi, près d'un motocycliste tué sur six a obtenu son permis de conduire depuis moins d'un an, la moitié depuis moins de quatre ans et les deux tiers depuis moins de 7 ans. En 1997, on constate une légère amélioration de la proportion des motocyclistes ayant moins d'un an de permis (moins 2 points) et moins de 2 ans (moins 1 point) mais à partir de 2 ans, les pourcentages cumulés sont en hausse jusqu'à 15 ans d'ancienneté. Cette augmentation n'est pas étrangère à la réforme de l'accès à la conduite survenue en juillet 1996 qui autorise désormais la conduite des motocyclettes légères (125 cm³) avec 2 ans d'ancienneté du permis B.

Par rapport à 1996, on constate une augmentation des conducteurs tués jusqu'à 6 ans d'ancienneté du permis (plus 73 soit + 21 %) puis à partir de 10 ans (plus 22 soit + 14 %) alors qu'entre 6 et 10 ans une baisse est observée (moins 9 soit - 12 %) sauf de 8 à 9 ans.

Il convient de remarquer que seulement 8,3 % des motocyclistes impliqués dans un accident corporel ayant obtenu leur permis depuis moins d'un an en sortent indemnes et que cette proportion est la plus faible après les conducteurs dont les anciennetés de permis sont égales à 6-7 ans (7,2 %) et 15-20 ans (8,0 %) ; la proportion moyenne d'indemnes parmi ceux dont la date du permis est connue est de 9,7 %.

En 1997, la gravité (tués pour 100 victimes) est supérieure à la moyenne qui est égale à 4,4 pour les anciennetés de permis suivantes : 5-6 ans (6,7), 3-4 ans (5,8), 10-15 ans (4,8), 6-7 ans (4,6) et moins d'un an (4,5).

33 motocyclistes tués en 1997 n'avaient pas le permis (4,5% contre 5,3% soit 34 cas en 1996). Par ailleurs, on trouve 2 tués avec un permis non valable (7 cas en 1996) et 6 tués avec un permis suspendu (0,9 %).

IV - 10 Conducteurs impliqués selon l'ancienneté du permis de conduire

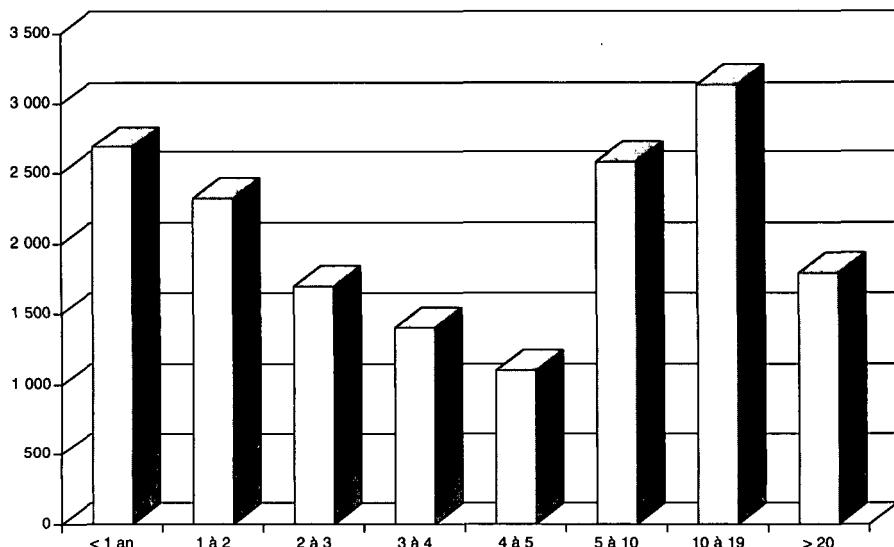
Ancienneté du permis de conduire	Effectifs		Pourcentages cumulés	
	1996	1997	1996	1997
Moins d'1 an	2 874	2 690	19,3 %	16,1 %
1 à 2 ans	2 054	2 321	33,1 %	30,0 %
2 à 3 ans	1 444	1 697	42,8 %	40,2 %
3 à 4 ans	1 257	1 400	51,2 %	48,6 %
4 à 5 ans	744	1 096	56,2 %	55,1 %
5 à 6 ans	485	656	59,5 %	59,1 %
6 à 7 ans	471	559	62,7 %	62,4 %
7 à 8 ans	446	471	65,7 %	65,2 %
8 à 9 ans	397	443	68,3 %	67,8 %
9 à 10 ans	375	446	70,8 %	70,5 %
10 à 14 ans	1 519	1 711	81,0 %	80,8 %
15 à 19 ans	1 263	1 417	89,5 %	89,3 %
20 à 29 ans	1 194	1 381	97,5 %	97,6 %
30 ans et plus	365	409	100 %	100 %
Sous-total	14 888	16 697	100 %	100 %
Permis VALIDE	15 742	17 497	95,2 %	95,5 %
DEFAUT de permis	384	427	2,3 %	2,3 %
Catégorie NON VALABLE ..	43	44	0,3 %	0,3 %
Permis SUSPENDU	31	27	0,2 %	0,2 %
Permis PERIME	10	8	0,1 %	0 %
Apprentissage de la conduite	44	23	0,3 %	0,1 %
Indéterminé	276	287	1,7 %	1,4 %
Total	16 530	18 313	100 %	100 %

Un sixième des motocyclistes impliqués dans un accident corporel a obtenu le permis depuis moins d'un an, 30 % depuis moins de 2 ans et la moitié depuis moins de quatre ans. Ces proportions sont en légère baisse par rapport à 1996, ce qui signifie que l'ancienneté du permis augmente.

427 conducteurs n'avaient pas de permis (2,3 % pourcentage identique à celui de 1996 avec 384 cas). Par ailleurs, il a été dénombré 79 cas de permis non valable, suspendu ou périmé (0,4 % contre 0,5 % avec 84 cas en 1996) et 23 cas en cours d'apprentissage à la conduite (44 en 1996).

La gravité (tué pour 100 impliqués) des conducteurs ne possédant pas de permis (8,9) est 2,3 fois supérieure à celle de ceux ayant un permis valide.

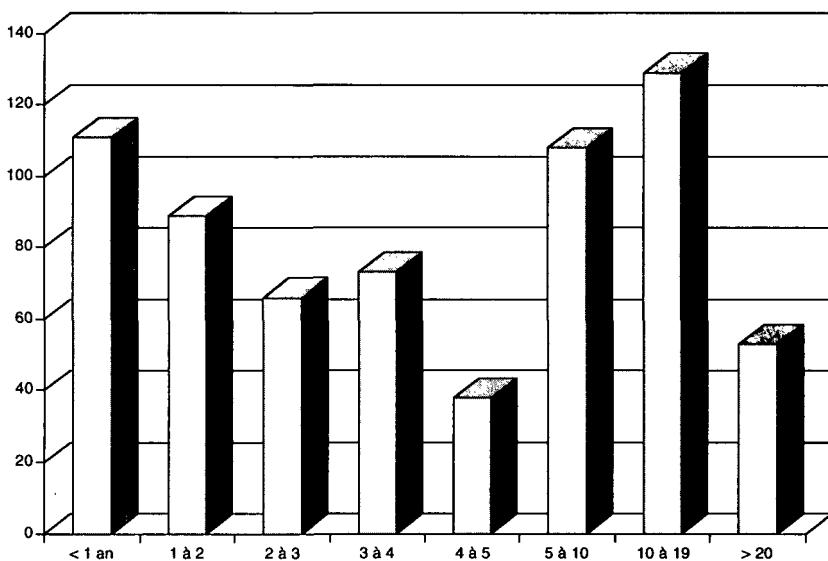
*Conducteurs de motocyclettes impliqués
selon l'ancienneté du permis de conduire en 1997*



IV - 11 Motocyclettes impliquées dans les accidents selon l'ancienneté (année de première immatriculation)

Ancienneté de la motocyclette	Effectifs		Pourcentages cumulés	
	1996	1997	1996	1997
Moins d'1 an	2 583	3 390	17,2 %	20,3 %
1 à 2 ans	1 649	1 934	28,2 %	31,9 %
2 à 3 ans	1 377	1 442	37,3 %	40,5 %
3 à 4 ans	1 543	1 239	47,6 %	47,9 %
4 à 5 ans	1 368	1 391	56,7 %	56,3 %
5 à 6 ans	1 199	1 238	64,7 %	63,7 %
6 à 7 ans	1 104	1 151	72,0 %	70,5 %
7 à 8 ans	872	977	77,8 %	76,4 %
8 à 9 ans	664	856	82,2 %	81,5 %
9 à 10 ans	498	643	85,6 %	85,4 %
10 à 14 ans	1 340	1 507	94,5 %	94,4 %
15 à 19 ans	621	673	98,8 %	98,4 %
20 ans à 79 ans	207	263	100 %	100 %
Sous-total	15 025	16 704	90,9 %	91,2 %
Indéterminé et > 79 ans....	1 505	1 609	9,1 %	8,8 %
Total	16 530	18 313	100 %	100 %

Plus le véhicule est récent, plus il est impliqué dans les accidents corporels. Ainsi en 1997, une motocyclette sur cinq a moins d'un an (une sur six en 1996), la moitié a moins de 4 ans et les trois quarts moins de 8 ans. Les motocyclettes impliquées sont plus récentes en 1997 qu'en 1996.

Motocyclettes impliquées selon l'ancienneté en 1997**IV - 12 Les accidents sans tiers en cause (à un seul véhicule sans piéton)**

	Localisation	1996	1997
Accidents corporels	Milieu urbain.....	1 542	1 624
	Rase campagne.....	1 208	1 422
	Total	2 750	3 046
Accidents mortels	Milieu urbain.....	117	148
	Rase campagne.....	121	148
	Total	238	296
Gravité des accidents Accidents mortels/ 100 corporels	Milieu urbain.....	7,6	9,1
	Rase campagne	10,0	10,4
	Total	8,7	9,7
Tués	Milieu urbain.....	122	154
	Rase campagne	127	153
	Total	249	307
Blessés	Milieu urbain.....	1 627	1 672
	Rase campagne	1 318	1 530
	Total	2 945	3 202
Gravité des victimes Motocyclistes tués/ 100 victimes	Milieu urbain.....	7,0	8,4
	Rase campagne	8,8	9,1
	Total	7,8	8,7

En 1997, ils représentent 17 % de l'ensemble des accidents de motocyclettes, 34 % des accidents mortels (proportions stables par rapport à

1996). Ils ont eu pour conséquence le décès de 37 % des motards (effectifs en augmentation de 58 tués par rapport à 1996 où la proportion n'était que de 34 %). Il convient de rappeler qu'en 1997 le nombre total de motocyclistes tués a augmenté de 90 unités et donc que la hausse de ces derniers parmi les accidents sans tiers en cause représente 62 % du nombre de motocyclistes tués supplémentaires.

Les accidents corporels sans tiers en cause sont plus fréquents en rase campagne (34 %) qu'en milieu urbain (12 %) mais parmi les accidents mortels, ces proportions sont pratiquement égales (respectivement 33 % hors agglomération et 34 % en agglomération). Ils ont occasionné la mort de 153 motocyclistes en rase campagne (plus 26 soit 53 % de la hausse et 35 % du total des tués hors agglomération) et de 154 décès en milieu urbain (plus 32 soit 78 % de la hausse et 40 % du total des tués en agglomération).

IV - 13 Les motocyclistes et les obstacles fixes heurtés

Les tableaux suivants contiennent la répartition des motocyclettes et des victimes selon l'obstacle fixe heurté pour l'ensemble des accidents et par type de réseau

Ensemble des réseaux Obstacles fixes heurtés	Motocyclettes impliquées		Motocyclistes tués		Motocyclistes blessés	
	1996	1997	1996	1997	1996	1997
Glissières métalliques.....	216	260	35	57	220	245
Glissières béton.....	74	89	5	7	80	99
Autres glissières	16	23	1	5	17	20
Arbres	87	93	28	33	67	74
Murs-Piles de pont.....	158	179	32	38	153	174
Autres obstacles fixes.....	1 625	1 705	158	190	1 693	1 744
Total obstacles fixes	2 176	2 349	259	330	2 230	2 356

Autoroutes Obstacles fixes heurtés	Motocyclettes impliquées		Motocyclistes tués		Motocyclistes blessés	
	1996	1997	1996	1997	1996	1997
Glissières métalliques.....	41	43	10	7	37	41
Glissières béton.....	25	29	1	0	29	34
Autres glissières	0	2	0	1	0	1
Arbres	1	1	0	1	1	0
Murs-Piles de pont.....	1	4	0	0	1	4
Autres obstacles fixes.....	30	30	3	3	28	29
Total obstacles fixes	98	109	14	12	96	109

Routes Nationales Obstacles fixes heurtés	Motocyclettes impliquées		Motocyclistes tués		Motocyclistes blessés	
	1996	1997	1996	1997	1996	1997
Glissières métalliques.....	52	75	8	25	50	65
Glissières béton.....	19	21	1	4	21	21
Autres glissières	1	2	0	0	2	2
Arbres	9	10	3	3	7	8
Murs-Piles de pont.....	22	20	9	6	17	18
Autres obstacles fixes.....	234	267	36	34	233	267
Total obstacles fixes	337	395	57	72	330	381

Routes départementales Obstacles fixes heurtés	Motocyclettes impliquées		Motocyclistes tués		Motocyclistes blessés	
	1996	1997	1996	1997	1996	1997
Glissières métalliques.....	54	74	6	14	62	71
Glissières béton.....	10	11	0	2	11	10
Autres glissières	7	9	1	2	6	8
Arbres	53	57	18	21	40	46
Murs-Piles de pont.....	74	85	16	17	74	84
Autres obstacles fixes.....	610	718	81	99	650	747
Total obstacles fixes	808	954	122	155	843	966

Autres voies Obstacles fixes heurtés	Motocyclettes impliquées		Motocyclistes tués		Motocyclistes blessés	
	1996	1997	1996	1997	1996	1997
Glissières métalliques.....	69	68	11	11	71	68
Glissières béton.....	20	28	3	1	19	34
Autres glissières	8	10	0	2	9	9
Arbres	24	25	7	8	19	20
Murs-Piles de pont.....	61	70	7	15	61	68
Autres obstacles fixes.....	751	690	38	54	782	701
Total obstacles fixes	933	891	66	91	961	900

En 1997, les accidents contre obstacles fixes regroupent 13 % du total des deux-roues immatriculés impliqués mais on y dénombre 40 % des motocyclistes tués, 22 % des blessés graves et seulement 10 % des blessés légers. Entre 1996 et 1997, l'évolution est défavorable avec une augmentation de 71 tués (+ 27 %), de 73 blessés graves (+ 8 %), de 53 blessés légers (+ 4 %) et de 173 motocyclettes impliquées (+ 8 %). Les motocyclistes tués dans les accidents contre obstacles fixes ont augmenté dans une plus forte proportion (+ 27 %) que l'ensemble des motocyclistes tués (+ 12 %).

Sur l'ensemble des réseaux, il est dénombré un linéaire de 40 000 à 45 000 km de glissières métalliques et environ 5 000 km de glissières en béton.

Parmi les véhicules impliqués et les motocyclistes tués contre obstacles fixes sur l'ensemble des réseaux en 1997, les collisions contre les glissières métalliques représentent respectivement 11 % des accidents des deux-roues immatriculés et 17 % des tués et celles contre glissières en béton respectivement 4 % et 2 %. L'évolution des motocyclettes impliquées et des motocyclistes tués contre glissières est particulièrement défavorable en 1997 aussi bien pour les métalliques (44 motos et 22 tués supplémentaires soit + 20 % et + 63 %) que pour celles en béton (plus 15 motos et plus 2 tués).

C'est évidemment sur les autoroutes, en raison de leur équipement, que parmi les obstacles fixes heurtés, les glissières représentent les plus fortes proportions pour les deux-roues immatriculés impliqués comme pour les tués à l'exception de celles en béton (0 tué en 1997) mais quand même 27 % des motos impliquées alors que contre les glissières métalliques les pourcentages sont égaux à 39 % de véhicules et 58 % des motocyclistes tués (7). Mais sur les autres réseaux ces fréquences, et surtout les effectifs, ne sont pas négligeables. Ainsi, ont été dénombrés en 1997, sur les routes nationales, 25 motocyclistes tués contre glissières métalliques (35 %) et 4 contre celles en béton (6 %) alors que sur les routes départementales et les autres voies, les chocs contre glissières métalliques ont eu pour conséquence la mort de respectivement 14 (9 %) et 11 (12 %) motocyclistes.

Au delà des motocyclettes impliquées et des motocyclistes tués, il convient d'examiner la gravité des accidents (tués pour 100 véhicules impliqués) contre obstacles fixes selon leur type et de la comparer à celle de l'ensemble des accidents. En raison des faibles effectifs de tués, l'examen a été effectué en additionnant les nombres observés en 1996 et 1997.

Le tableau suivant cumule les résultats de 1996 et de 1997

Obstacles fixes heurtés	Tués pour 100 motocyclettes impliquées en 1996 et 1997				
	Autoroutes	Routes nationales	Routes départementales	Autres voies	Ensemble
Glissières métalliques..	20,2	26,0	15,6	16,1	19,3
Glissières béton	1,9	12,5	9,5	8,3	7,4
Autres glissières.....	N.S.	N.S.	18,8	11,1	15,4
Arbres	N.S.	31,6	35,5	30,6	33,9
Murs-Piles de pont	0	35,7	20,8	16,8	20,8
Autres obstacles	10,0	14,0	13,6	6,4	10,5
Total obstacles fixes..	12,6	17,6	15,7	8,6	13,0
Tous accidents.....	4,6	7,4	7,6	1,9	4,5

N.S. : non significatif.

Sur la plupart des réseaux, sauf sur autoroute où leur nombre est trop faible, les accidents les plus graves se produisent lorsque l'obstacle fixe est un arbre.

La gravité des accidents de motocyclettes contre les glissières métalliques la plus élevée est observée sur les routes nationales où elle est 1,3 fois supérieure à celle sur les autoroutes et 1,7 fois à celle des routes départementales. Les glissières en béton sont moins dangereuses puisque la gravité des accidents y est toujours plus faible que pour les glissières métalliques.

Aucun mort n'a été enregistré contre une pile de pont sur autoroute ce qui semble logique vu qu'elles sont protégées en pratique par des glissières métalliques. Il n'en est pas de même sur les autres réseaux en particulier sur les routes nationales où la gravité est plus élevée contre un mur ou une pile de pont que contre un arbre, alors que sur les routes départementales ou les autres voies, les arbres sont les plus meurtriers.

Les accidents contre obstacles fixes sont les plus dangereux avec un coefficient multiplicatif de la gravité par rapport à l'ensemble des accidents égal à 2,9 pour l'ensemble des réseaux. Ce coefficient varie selon le réseau. Il est respectivement égal à 2,7 sur les autoroutes, 2,3 sur les routes nationales, 2,1 sur les routes départementales et 4,5 sur les autres voies principalement situées en milieu urbain.

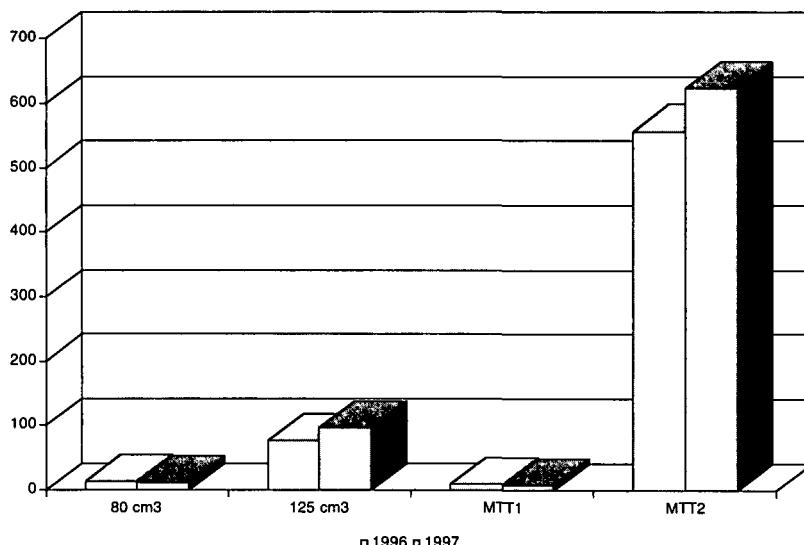
V - Analyse de la mortalité des conducteurs selon la catégorie ou la cylindrée de la motocyclette

Le 1^{er} juillet 1996 était introduite une nouvelle réglementation concernant l'accès à la conduite des motocyclettes et une nouvelle définition des deux-roues immatriculés. La comparaison entre les résultats de 1996 et ceux de 1997 est biaisée du fait que sont comparées les périodes "6 mois avant et six mois après la réforme "et" 7 à 18 mois après la réforme". Il est néanmoins intéressant de publier les résultats.

V - 1 La mortalité des conducteurs de motocyclettes en fonction de la catégorie de deux-roues

Du fait de la possibilité pour les conducteurs ayant le permis B depuis 2 ans d'avoir accès à la conduite des 125 cm³, les motocyclettes de puissance fiscale égale à 1CV ont été séparées en 2 catégories à savoir les 80 cm³ (ex MTL1 et MTL2) et les 125 cm³ (ex MTL3). De même du fait de l'accès progressif aux véhicules de plus de 125 cm³, les motocyclettes de plus de 125 cm³ ont été scindées en 2 classes que sont les nouvelles MTT1 (de puissance réelle inférieure à 25 kW et de rapport puissance/poids inférieur à 0,16 kW/kg) et les MTT2. La différenciation entre MTT1 et MTT2 n'est connue que pour les motocyclettes de marque Honda aussi pour les autres motocyclettes, il a été fait usage du fichier INRETS/MACIF qui contient, par marque, la puissance réelle et le poids à vide de chaque modèle.

Evolution 1996-1997 des conducteurs tués en fonction de la catégorie de la motocyclette

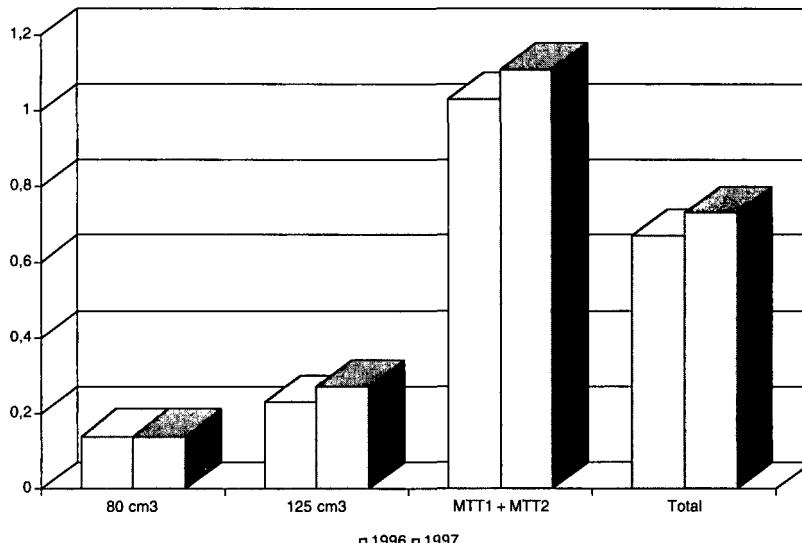


Catégorie de motocyclette	Conducteurs de motocyclettes tués	
	1996	1997
80 cm ³	13	12
125 cm ³	77	97
Sous-total.....		
MTL soit 1 CV fiscal.....	90	109
MTT1.....	9	7
MTT2.....	557	624
Sous-total plus de 1 CV fiscal.....	566	631
Total.....	656	740

Comme il a été vu précédemment, l'évolution de la mortalité des conducteurs de motocyclettes en 1997 est défavorable avec 84 tués supplémentaires soit 12,8 %.

Cependant l'augmentation ne concerne que les conducteurs au guidon des 125 cm³ et des motocyclettes les plus lourdes et puissantes (MTT2) car la mortalité a diminué pour les 80 cm³, en raison de la diminution du parc, et même pour les MTT1. Comme on pouvait le craindre à la suite de la réforme de juillet 1996, l'augmentation du nombre de conducteurs tués au guidon d'un engin de 125 cm³ est très importante (+ 26,0 %).

Evolution entre 1996 et 1997 de la mortalité des conducteurs en fonction de la catégorie de motocyclette

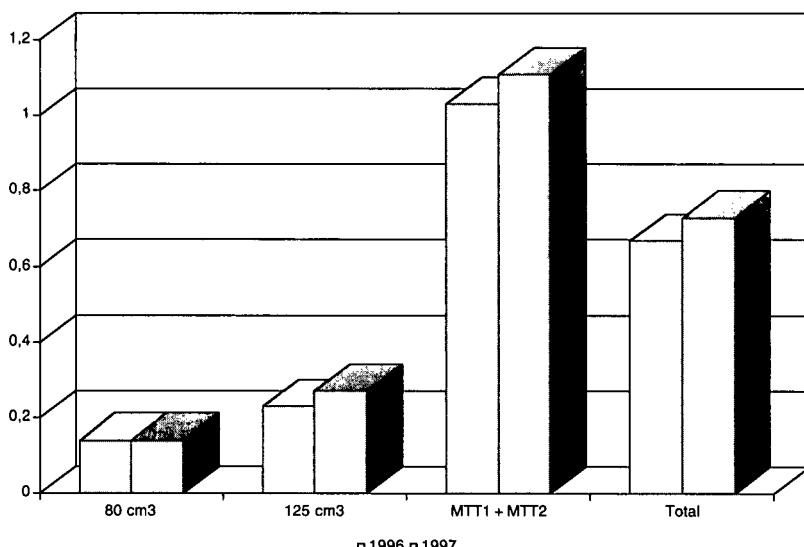


En divisant ces résultats par le nombre de motocyclettes de chaque catégorie, on obtient un éclairage plus représentatif de la situation.

Catégorie de motocyclette	Conducteurs de motocyclettes tués pour 1 000 véhicules en circulation	
	1996	1997
80 cm ³	0,14	0,14
125 cm ³	0,23	0,27
Sous-total.....	0,21	0,24
MTL soit 1 CV fiscal	1,03	1,11
Total.....	0,67	0,73

Malgré une augmentation importante du parc des motocyclettes légères depuis la réforme de juillet 1996, le taux de tués pour 1 000 engins en circulation a progressé en 1997 dans de plus fortes proportions pour les 125 cm³ que pour les motocyclettes des catégories MTT1 et MTT2. Il reste toutefois quatre fois plus faible.

Evolution 1996-1997 des conducteurs tués pour 1 000 véhicules en circulation en fonction de la catégorie de motocyclette



V - 2 La mortalité en 1996 et 1997 des conducteurs de motocyclettes de 125 cm³ en fonction de l'âge, de l'ancienneté et du type de permis de conduire (cas connus)

PERMIS date et ancienneté	AGE des conducteurs de 125 cm ³ tués en 1996					
	16 ans	17 ans	18 ans	19 ans	20 ans et +	Total
Après juillet 1996.....	0	2 AL	0	0	0	2 (4 %)
Avant juillet 1996 inférieur à 2 ans	0	4 AL 2 A 1 B	1 AL	1 AL 3 B	16 (37 %)	
Supérieur à 2 ans après mars 1980	0	0	0	0	2 AL 5 A 7 B	14 (33 %)
Avant mars 1980	0	0	0	0	6 A 5 B	11 (26 %)
Sous-total	0	6	7	1	29	43 (100 %)
DEFAUT	0	1	0	0	2	3 (7 %)
TOTAL	0 (0 %)	7 (15 %)	7 (15 %)	1 (2 %)	31 (68 %)	46 (100 %)

Mis à part un cas de défaut de permis, la totalité des conducteurs tués en 1996 au guidon d'une motocyclette de 125 cm³ et âgés de 16-17 ans était titulaire du permis AL. Il n'en est pas de même pour les conducteurs âgés de 18-19 ans parmi lesquels 7 avaient subi les épreuves d'un permis moto (5 de type AL et 2 de catégorie A) mais 1 conduisait en infraction avec un permis B. Parmi les conducteurs tués de 20 ans et plus, il a été dénombré 14 cas (45 %) de permis moto et 15 cas de permis voiture ainsi que 2 cas de défaut de permis.

Chez les titulaires du permis B, 5 (soit 33 %) avaient déjà le droit de conduire avant la réforme (examen obtenu avant mars 1980), 7 morts (soit 47 %) ne l'auraient pas été en l'absence de réforme et 3 (soit 20 %) ont été tués en infraction alors qu'ils circulaient avec un permis voiture de moins de 2 ans.

PERMIS date et ancienneté	AGE des conducteurs de 125 cm ³ tués en 1997					
	16 ans	17 ans	18 ans	19 ans	20 ans et +	Total
Après juillet 1996.....	3 AL	5 AL	1 AL	0	1 AL 4 B	14 (16 %)
Avant juillet 1996 inférieur à 2 ans	0	0	0	1 AL	1 AL 1 A	3 (3 %)
Supérieur à 2 ans après mars 1980.....	0	0	0	0	6 AL 9 A 39 B	54 (62 %)
Avant mars 1980.....	0	0	0	0	1 AL 1 A 14 B	16 (19 %)
Sous-total.....	3	5	1	1	77	87 (100 %)
DEFAUT	0	0	0	0	3	3 (3 %)
SUSPENDU.....	0	0	0	0	1 A 1 B	2 (2,2 %)
TOTAL.....	3 (3 %)	5 (6 %)	1 (1 %)	1 (1 %)	82 (89 %)	92 (100 %)

La totalité des conducteurs de moins de 20 ans tués en 1997 au guidon d'une motocyclette de 125 cm³ était titulaires d'un permis AL. Leur proportion a largement diminué (11 % contre 32 % en 1996). Il n'en est pas de même pour les conducteurs âgés de 20 ans et plus parmi lesquels certes 20 (24 %) avaient subi avec succès les épreuves d'un permis moto (9 de catégorie AL et 11 de catégorie A) mais 57 (70 %) possédaient le seul permis voiture. Parmi les titulaires du permis B tués en 1997, 14 (soit 24 %) avaient déjà accès aux 125 cm³ avant la réforme (permis antérieur à mars 1980), 39 morts (soit 67 %) auraient pu être évités en l'absence de réforme. Par ailleurs il a été dénombré 4 cas de titulaires de permis B de moins de 2 ans tués ce qui n'est pas négligeable (7 %) et un conducteur qui n'avait l'autorisation de circuler que pendant la semaine et qui a été tué le dimanche avec un permis B de plus de 2 ans.

La moyenne d'âge des titulaires de permis B tués en 1997 au guidon de 125 cm³ est égale à 34 ans (égale à celle des tués en 1996) et l'ancienneté moyenne de leur permis égale à 10 ans (13 ans en 1996).

V - 3 Le genre de motocyclettes des conducteurs de 125 cm³ tués

Genre de motocyclette	Conducteurs de 125 cm ³ tués	
	1996	1997
Basique	2	2
Cross	2	3
Custom	8	17
Enduro	1	0
Scooter	8	6
Sportive	20	27
Trail	25	22
Utilitaire	1	0
Vélo-moteur	1	1
Sous-total	68	78
Inconnu	9	19
Total	77	97

Les genres les plus fréquents de motocyclettes de 125 cm³ au guidon desquels les conducteurs sont tués sont les "sportives" et les "trail". Alors que les premières sont en augmentation en 1997 en effectifs comme en proportion, les seconds sont en diminution. Il convient de noter en 1997 le recul des scooters et la forte hausse des "custom".

V - 4 Les conducteurs de moins de 21 ans tués au guidon de motocyclettes de plus de 125 cm³ tués

Age des motocyclistes	Conducteurs de motocyclettes de plus de 125 cm ³ tués	
	1996	1997
16 ans et moins	1	2
17 ans	0	1
18 ans	11	4
19 ans	14	17
20 ans	14	10
Moins de 21 ans	40	34
dont défaut de permis	4 (10 %)	8 (24 %)
Total MTT1 + MTT2	566	631

L'un des volets de la réforme qui n'est pas négligeable mais qui a tendance à être occulté en raison de l'impact de l'accès aux motocycles de 125 cm³ avec un permis B, est l'accès progressif aux motocyclettes les plus puissantes. Ainsi la conduite des MTT2 (puissance effective supérieure à 25 kW et rapport puissance/poids inférieur à 0,16 kW/kg) n'est autorisée qu'à partir de 21 ans et avant cet âge, les motocyclistes titulaires d'un permis A ne peuvent conduire que des MTT1.

L'évolution de la mortalité des conducteurs de motocyclettes de plus de 125 cm³ âgés de moins de 21 ans est favorable en 1997 avec une diminu-

tion de 6 tués alors que pour l'ensemble des conducteurs de MTT1 et MTT2, une augmentation de 65 tués a été observée. Ce progrès est encore plus spectaculaire en ne prenant en compte que les conducteurs de moins de 21 ans titulaires du permis (moins 10 tués). Il convient cependant de remarquer que la majorité de ces décès l'ont été au guidon de motoclettes de type MTT2.

Composition Média Print

Impression DF

Achevé d'imprimer : Avril 1999

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, des Transports et du Logement
Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière
Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières

Ce document contient les données disponibles sur les motocyclettes depuis 1986 : définition, parc en circulation, immatriculation, permis de conduire délivrés ; accidents corporels, victimes, gravité ; vitesses moyennes pratiquées et taux d'infraction, port du casque et éclairage diurne. Des résultats détaillés plus récents sont par ailleurs analysés : évolution entre 1996 et 1997 des victimes selon le mois, le type de route, la taille de l'agglomération, l'âge de l'usager, son sexe et la place occupée, l'ancienneté du permis de conduire et de la motocyclette, les accidents sans tiers en cause et contre obstacles fixes ; analyse de la mortalité selon la catégorie ou la cylindrée de la motocyclette.

La Documentation française

29-31, quai Voltaire 75344 Paris Cedex 07
Tél. : 01.40.15.70.00 - Télécopie : 01.40.15.72.30

Imprimé en France
ISBN : 2-11-004255-9 - DF : 5 4696-8
Prix : 45 F

9 782110 042552

