



La Sécurité

des

Motocyclettes

en

1992

Etude Sectorielle

**Observatoire National
Interministériel
de Sécurité Routière**

**CDAT
8888**

La **documentation** Française





OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL
DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La sécurité des motocyclettes en 1992

Étude
sectorielle

Rédaction : Claude Filou
Olivier Noël
Colette Decamme

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

Sommaire

Synthèse générale	5
Principaux résultats depuis 1983	9
I - Quelques données et définitions sur les motocyclettes	11
I.1. Définition des motocyclettes et des permis	11
I.2. Evolution annuelle du parc total (APSAD-CSNM)	12
I.3. Evolution annuelle du parc APSAD par cylindrée	13
I.4. Evolution annuelle du parc CSNM par cylindrée	14
I.5. Evolution annuelle des mises en service	14
I.6. Evolution annuelle des permis de conduire délivrés	16
II - Principaux résultats de l'insécurité routière	17
II.1. Evolution annuelle des accidents corporels impliquant une motocyclette, des motocyclistes victimes et de la gravité	17
II.2. Evolution annuelle des taux d'accidents corporels, de tués et de blessés par rapport au parc en circulation (APSAD)	19
II.3. Evolution annuelle des accidents de motocyclettes en fonction de la cylindrée	20
II.4. Evolution annuelle des motocyclistes tués en fonction de la cylindrée du motocycle	22
II.5. Evolution annuelle des motocyclistes blessés en fonction de la cylindrée du motocycle	23
II.6. Evolution annuelle des accidents corporels impliquant une motocyclette, des motocyclistes tués et blessés et de la gravité selon la localisation de l'accident (rase campagne - milieu urbain)	24
II.7. Evolution annuelle en rase campagne du port du casque et de la gravité des accidents selon le port du casque	26
II.8. Evolution annuelle en milieu urbain du port du casque et de la gravité des accidents selon le port du casque	28

III - Le comportement des motocyclistes en circulation	30
III.1. Evolution annuelle des vitesses moyennes pratiquées par les motocyclistes selon les réseaux	30
III.2. Evolution annuelle du taux d'infraction des motocyclistes à la vitesse limite selon les réseaux	32
III.3. Evolution 1988-1992 des taux de port du casque par les motocyclistes en rase campagne selon les réseaux	33
III.4. Evolution annuelle du taux de port du casque par les motocyclistes en milieu urbain selon la localisation.....	34
III.5. Evolution 1988-1992 du taux d'éclairage diurne des motocyclistes en rase campagne selon les réseaux	34
III.6. Evolution annuelle du taux d'éclairage diurne des motocycles en milieu urbain selon la localisation.....	35
Résultats détaillés plus récents	37
IV - Les résultats de l'insécurité routière en 1991 et en 1992	39
IV.1. Evolution mensuelle des motocyclistes tués et blessés ...	39
IV.2. Evolution annuelle des motocyclistes tués et blessés, de la gravité et des conducteurs de motocyclette impliqués en rase campagne selon le type de route	40
IV.3. Evolution annuelle des motocyclistes tués et blessés, de la gravité et des conducteurs de motocyclette impliqués en milieu urbain selon la taille de l'agglomération	41
IV.4. Evolution annuelle des motocyclettes impliquées dans les accidents mortels et corporels et de la gravité selon la localisation de l'accident.....	42
IV.5. Evolution annuelle des motocyclistes tués et blessés selon la place occupée et le sexe	43
IV.6. Evolution annuelle des motocyclistes tués et blessés selon l'âge de l'usager	44
IV.7. Evolution annuelle des conducteurs de motocyclettes tués et blessés dans les accidents corporels en fonction de l'ancienneté du permis de conduire	46
IV.8. Evolution annuelle des conducteurs de motocyclettes impliqués dans les accidents corporels en fonction de l'ancienneté du permis de conduire	47
IV.9. Evolution annuelle des motocyclettes impliquées dans les accidents corporels en fonction de l'ancienneté du véhicule.....	49
IV.10. Les accidents de motocyclettes sans tiers en cause en 1992	50
IV.11. Les accidents de motocyclettes contre piéton(s) en 1992..	50

Synthèse générale



Au cours des dix dernières années, le parc des motocyclettes en circulation est en croissance assez régulière (à l'exception de la période 1985-1988) mais assez faible, de l'ordre de 2 % par an.

Sa composition s'est modifiée très sensiblement au profit des véhicules de forte cylindrée. Ainsi, la proportion des engins de plus de 125 cm³ est passée de 24 à 48 % et celle des mises en service annuelles des motocycles de plus de 500 cm³ de 30 à 55 %.

Depuis 1985, le nombre de permis délivrés ne cesse d'augmenter mais l'évolution n'est pas homogène selon les catégories. Stables jusqu'en 1989, les permis AL ont diminué depuis (surtout en 1992 : moins 27 %), alors que pour les permis A la hausse est continue.

Depuis 1989, on constatait une légère amélioration des indicateurs d'insécurité, à l'exception des tués. En 1992, cette amélioration est confirmée ; cependant la baisse du nombre de motocyclistes tués (- 3,6 %), la première depuis six ans, est inférieure à celle de l'ensemble des usagers (- 5,6 %). Rapportés au parc en circulation, les progrès sont encore plus importants.

Par ailleurs, une augmentation sensible de la gravité des motocyclistes est observée à partir de 1988 et ce, même légèrement en 1992, alors que, pour la première fois depuis cinq ans, la gravité a diminué pour l'ensemble des usagers.

L'analyse de l'accidentologie en fonction de la cylindrée, limitée aux seules données disponibles, à savoir le réseau "hors zones urbaines de plus de 10 000 habitants" contrôlé par la gendarmerie nationale, montre que deux catégories présentent un important sur-risque : les 81-125 cm³ et les plus de 750 cm³, presque équivalents pour les accidents corporels, plus importants chez ces dernières pour les tués. Ces deux catégories appartenant aux motocycles dits "bridés", on peut s'interroger sur le rôle éventuel du débridage des moteurs sur les résultats obtenus.

La répartition des indicateurs d'insécurité est différente de celle des autres usagers. Ainsi, en 1992 :

- 19,8 % des accidents de motocyclettes se sont produits en rase campagne et 80,2 % en agglomération (respectivement 30 % et 70 % pour l'ensemble des accidents) ;

- 51 % des motocyclistes ont été tués hors agglomération et 49 % en milieu urbain (respectivement 66 % et 34 % pour l'ensemble des usagers).

Le port du casque chez les victimes est en augmentation. En 1992, la gravité des usagers non casqués est 1,2 fois plus élevée en rase campagne et 3,4 fois plus forte en agglomération que celle des motocyclistes casqués.

Les vitesses moyennes pratiquées et les taux d'infraction sont en baisse sur tous les réseaux à l'exception des autoroutes. Sauf pour ce dernier en traversée d'agglomération par les routes nationales, ils sont supérieurs à ceux des automobilistes.

En rase campagne, le taux de port du casque se situe à des niveaux très élevés (autour de 98 %). Il est à la hausse en 1992 sauf sur les autoroutes de dégagement. En milieu urbain, les niveaux sont tout aussi hauts mais il a diminué partout sauf en région parisienne.

L'éclairage diurne est un peu moins respecté. Il atteint plus de 88 % hors agglomération où il n'est en baisse que sur les routes départementales et 3 points de moins en ville où il n'a diminué qu'en province.

Les mois les plus dangereux, pour les motocyclistes, se situent entre juin et septembre, avec près de la moitié des tués et 40 % des blessés.

En rase campagne, les routes départementales sont les plus dangereuses avec plus de la moitié des tués et des blessés et presque 50 % des conducteurs impliqués. Cependant, c'est sur les routes nationales que la gravité est la plus élevée.

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

En 1992, la situation s'est détériorée hors agglomération sauf sur les autoroutes et les autres voies et s'est améliorée en milieu urbain à l'exception des agglomérations de moins de 5 000 habitants.

Les accidents mortels se produisent essentiellement hors intersection (83 % en rase campagne et 72 % en agglomération) où la gravité est plus élevée.

Un motocycliste tué sur huit et un blessé sur six est passager. Les femmes sont sous représentées (9 % des tués et 13 % des blessés). En 1992, les passagers tués ont moins diminué que les conducteurs.

Plus du tiers des tués et blessés ont entre 25 et 34 ans. Ces proportions sont en augmentation, au détriment des 20-24 ans, qui étaient les victimes les plus nombreuses jusqu'en 1990.

Plus d'un motocycliste tué sur six, plus d'un motard victime sur cinq et plus d'un conducteur impliqué sur six ont leur permis de conduire depuis moins d'un an (seulement un automobiliste tué ou victime sur quatorze et un conducteur de VL impliqué sur quinze).

Un quart de motocyclettes impliquées dans les accidents corporels a moins d'un an (une automobile sur dix seulement).

39 % des tués l'ont été à la suite d'un accident sans tiers en cause. Cette proportion est indépendante de la localisation.

Les accidents contre piétons ont causé la mort de 7 motocyclistes et de 48 piétons.

Principaux résultats depuis 1983

I - Quelques données et définitions sur les motocyclettes

I - 1 Définition des motocyclettes et des permis

● **Avant le 1^{er} mars 1980**, la réglementation française distinguait 2 catégories d'engins à 2 roues immatriculés :

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

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

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

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

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

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

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

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

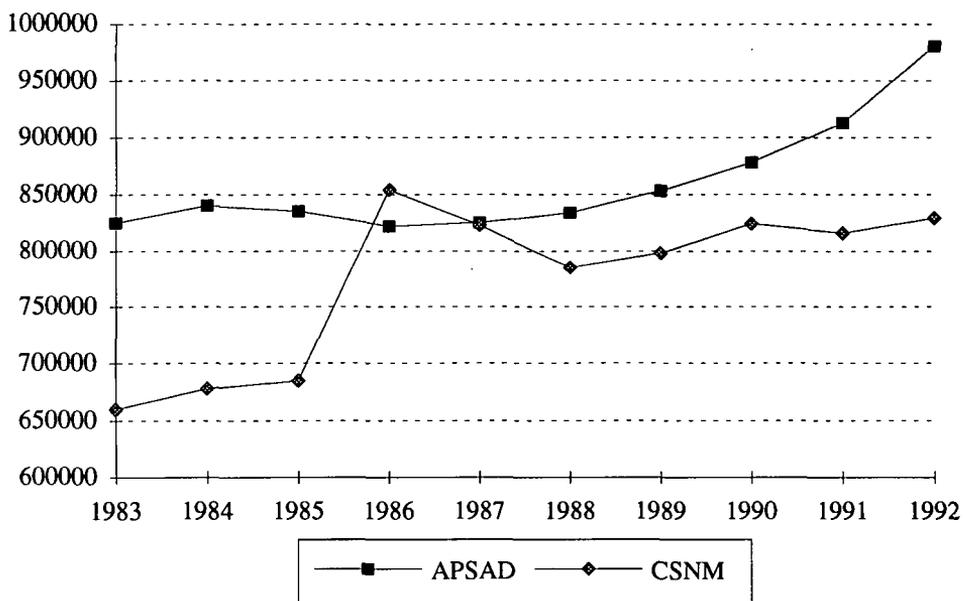
– *le permis A*, qui autorise la conduite de toutes les motocyclettes quel qu'en soit la cylindrée ; cette dernière est toutefois limitée à 100 CV DIN par construction ; l'âge exigé est égal à 18 ans.

I - 2 Evolution annuelle 1983-1992 du parc total en circulation au 1^{er} janvier selon l'estimation APSAD et selon l'estimation CSNM et du nombre de motocyclettes neuves immatriculées annuellement

Années	Parc en circulation au 1 ^{er} janvier		Immatriculations annuelles de motocycles neufs
	APSAD	CSNM	
1983	825 000	660 000	98 294
1984	840 000	678 000	78 616
1985	835 000	685 000	71 556
1986	822 000	854 000	84 692
1987	825 000	823 000	91 789
1988	834 000	785 000	102 413
1989	853 000	797 000	111 092
1990	878 000	824 000	123 129
1991	913 000	816 000	115 965
1992	980 000	829 000	116 285

APSAD : Assemblée Plénière des Sociétés d'Assurance Dommage
 CSNM : Chambre Syndicale Nationale du Motocycle

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



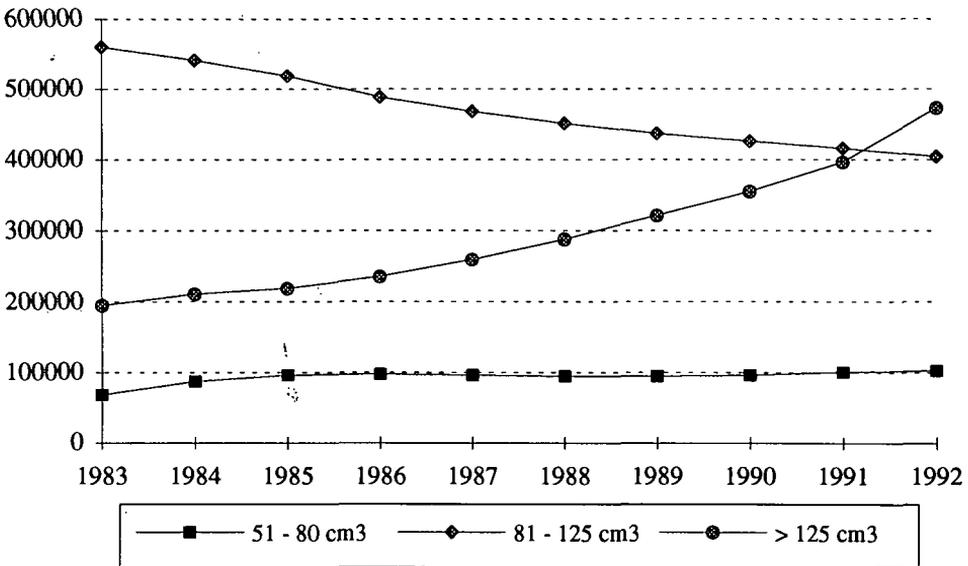
Quelle que soit la source statistique, le parc en circulation augmente régulièrement entre 1983 et 1992, à l'exception des années 1985-1986 pour l'APSAD et 1987-1988 pour la CSNM. Sur l'ensemble des dix dernières années, le taux de croissance est relativement faible de l'ordre de 20 %. Les estimations sont plus élevées pour l'APSAD que pour la CSNM.

Les immatriculations annuelles, après avoir enregistré une baisse régulière de 1982 à 1985 augmentaient de façon homogène depuis. En 1991, une légère baisse s'est produite non confirmée en 1992.

I - 3 Evolution annuelle 1983-1992 du parc en circulation au 1^{er} janvier en fonction de la cylindrée selon l'estimation APSAD

Année	Parc en circulation au 1 ^{er} janvier (estimation APSAD)			
	51 - 80 cm ³	81 - 125 cm ³	plus de 125 cm ³	Total
1983	69 000	560 000	195 000	824 000
1984	88 000	541 000	211 000	840 000
1985	97 000	519 000	219 000	835 000
1986	98 000	488 000	236 000	822 000
1987	97 000	468 000	260 000	825 000
1988	95 000	451 000	288 000	834 000
1989	95 000	437 000	321 000	853 000
1990	97 000	426 000	355 000	878 000
1991	101 000	416 000	396 000	913 000
1992	103 000	404 000	473 000	980 000

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



Entre 1983 et 1992, le parc a évolué différemment selon la cylindrée. Pour les motocyclettes de moins de 80 cm³, il a fortement augmenté jusqu'en 1985 et s'est stabilisé depuis. Il a diminué régulièrement pour la catégorie

81-125 cm³ (moins 28 % en 10 ans) et a augmenté continuellement et plus vite pour les engins de plus de 125 cm³ (plus 14 % en moyenne par an). Ainsi, en 1992, ces trois catégories représentent respectivement 11 %, 41 % et 48 % du parc, alors qu'en 1985, les proportions correspondantes étaient 12 %, 62 % et 26 %.

I - 4 Evolution annuelle 1983-1992 du parc en circulation au 1^{er} janvier en fonction de la cylindrée selon l'estimation CSNM

Année	Parc en circulation au 1 ^{er} janvier (estimation CSNM)						
	51 - 80 cm ³	81 - 400 cm ³	Plus de 400 cm ³	81 - 125 cm ³	Plus 125 cm ³	Scoters	Total
1983	56 000	430 000	164 000				660 000
1984	58 000	425 000	170 000				678 000
1985	58 000	425 000	162 000				685 000
1986	91 000			355 000	375 000	33 000	854 000
1987	89 000			314 000	381 000	39 000	823 000
1988	81 000			270 000	389 000	45 000	785 000
1989	86 000			246 000	410 000	55 000	797 000
1990	90 000			248 000	420 000	66 000	824 000
1991	92 000			254 000	400 000	70 000	816 000
1992	86 000			249 000	410 000	84 000	829 000

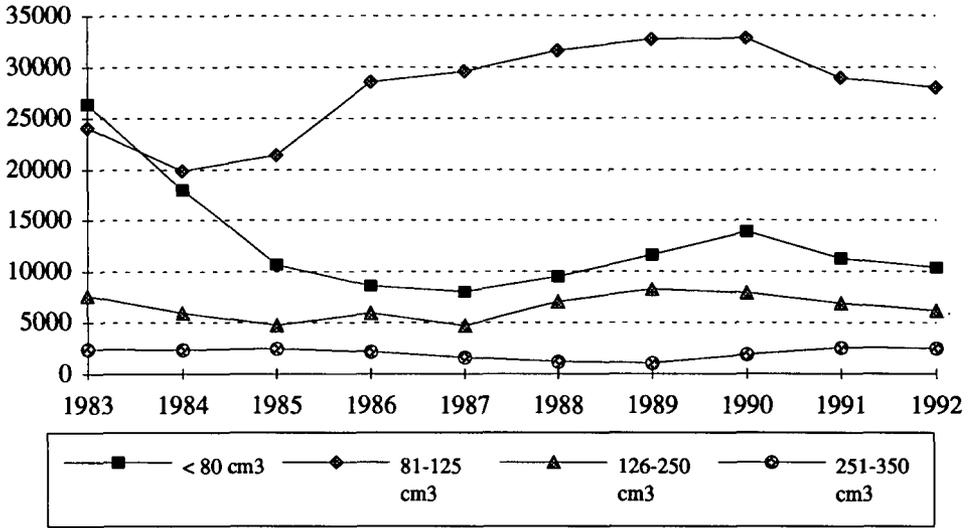
Les tendances, bien qu'identiques, ne sont pas aussi régulières que pour le parc APSAD. En outre, il convient de relever la forte augmentation du parc de scooters depuis 1986.

I - 5 Evolution annuelle 1983-1992 du nombre de motocycles neufs immatriculés par puissance administrative

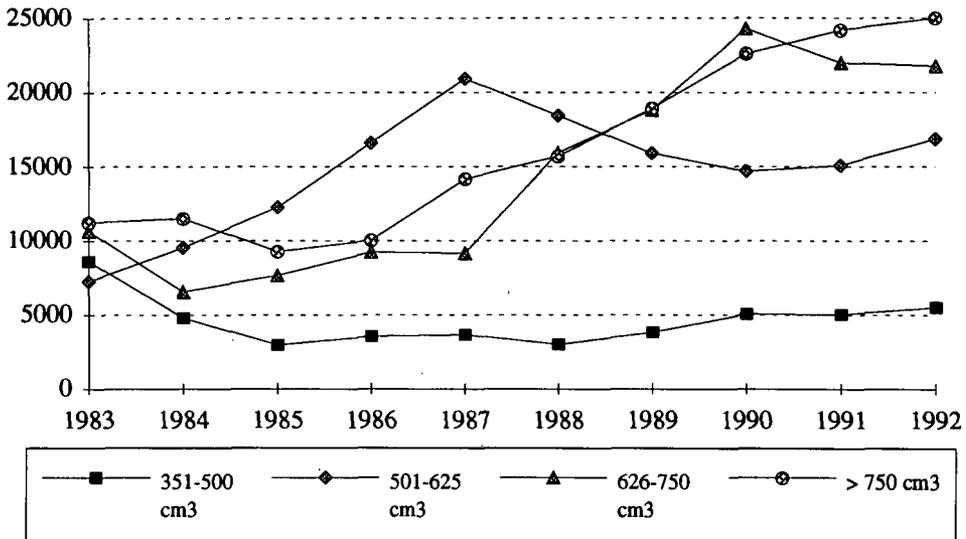
Année	1 CV		2 CV	3 CV	4 CV	5 CV	6 CV	7 CV	> 7 CV	Total	Evolution annuelle
	= < 80 cm ³	> 80 cm ³	126 - 175	176 - 250	251 - 350	351 - 500	501 - 625	626 - 750	> 750 cm ³		
1983	26 410	24 127	1 698	5 846	2 435	8 611	7 256	10 649	11 262	92 284	- 15,9 %
1984	18 038	19 881	903	5 002	2 377	4 784	9 548	6 552	11 531	78 616	- 20,0 %
1985	10 674	21 423	322	4 437	2 484	2 978	12 304	7 670	9 264	71 556	- 9,0 %
1986	8 581	28 575	127	5 774	2 171	3 536	16 621	9 253	10 054	84 692	+ 18,4 %
1987	7 953	29 617	58	4 657	1 612	3 640	20 911	9 167	14 174	91 789	+ 8,4 %
1988	9 494	31 582	50	6 979	1 234	3 003	18 416	15 940	15 715	102 413	+ 11,6 %
1989	11 630	32 710	45	8 166	1 052	3 817	15 922	18 817	18 933	111 092	+ 8,5 %
1990	13 903	32 784	34	7 824	1 942	5 052	14 705	24 272	22 613	123 129	+ 10,8 %
1991	11 305	28 971	24	6 838	2 559	5 043	15 087	21 984	24 154	115 965	- 5,8 %
1992	10 411	27 988	20	6 142	2 528	5 509	16 888	21 789	25 010	116 285	+ 0,3 %

Depuis dix ans, on enregistre une augmentation très sensible de l'immatriculation des motocyclettes puissantes au détriment des engins moins performants. Ainsi, en 1983, les engins de moins de 81 cm³ représentaient plus du quart des véhicules mis en service et ceux de plus de 500 cm³ les trois dixièmes ; en 1992, les proportions sont respectivement égales à 9 % et 55 %.

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



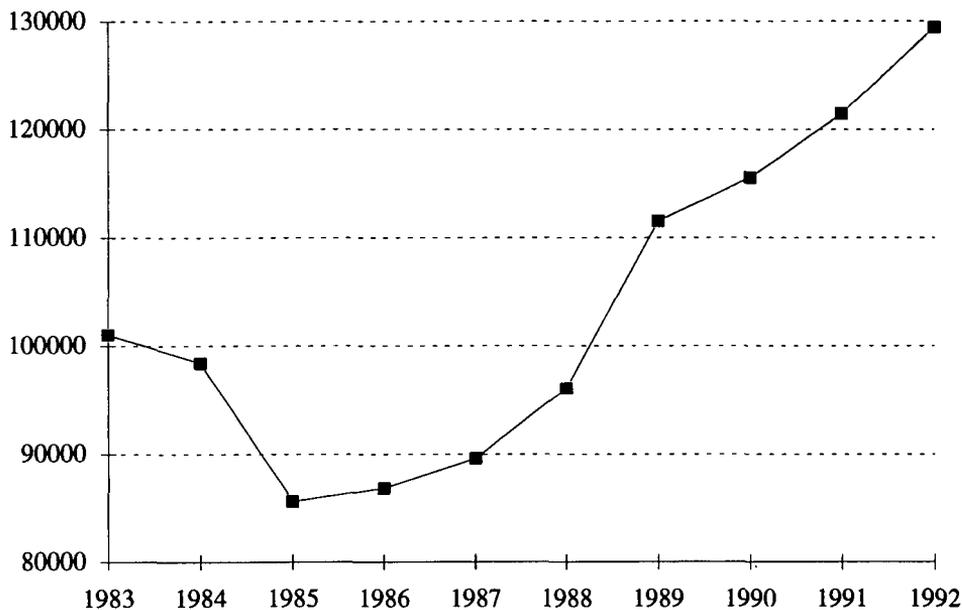
EVOLUTION ANNUELLE DU NOMBRE DE MOTOCYCLES NEUFS DE PLUS DE 350 CM³ IMMATICULES PAR CYLINDREE



I - 6 Evolution annuelle 1983-1992 du nombre de permis de conduire délivrés

Année	Permis A1	Permis A2	Permis A3	Nouvelle formule		Total	Evolution annuelle
	< 80 cm ³	81 - 400 cm ³	> 400 cm ³	AL	A		
1983	23 753	25 282	52 010			101 045	+ 6,3 %
1984	21 680	22 313	54 407			98 404	- 2,6 %
1985	2 684	2 650	6 690	24 198	49 348	85 570	- 13,0 %
1986				24 803	61 987	86 970	+ 1,4 %
1987				23 754	65 855	89 609	+ 3,2 %
1988				23 711	72 339	96 050	+ 7,2 %
1989				24 375	87 124	111 499	+ 16,1 %
1990				20 503	94 997	155 500	+ 3,6 %
1991				19 824	101 597	121 421	+ 5,1 %
1992				14 423	114 973	129 396	+ 6,6 %

EVOLUTION ANNUELLE DU NOMBRE DE PERMIS DELIVRES



Depuis 1985, le nombre de permis délivrés ne cesse d'augmenter mais l'évolution n'est pas homogène selon les catégories. Stables jusqu'en 1989, les permis AL ont diminué depuis (surtout en 1992 : moins 27 %), alors que pour les permis A la hausse est continue (plus 13 % en 1992).

Les permis de conduire délivrés annuellement aussi nombreux que les motocyclettes neuves immatriculées chaque année jusqu'en 1989 le sont beaucoup plus depuis. A partir de 1985, date de la dernière réforme, on constate que le nombre de permis AL délivrés annuellement est très inférieur au nombre de véhicules de la catégorie concernée mis en service.

II - Principaux résultats de l'insécurité routière

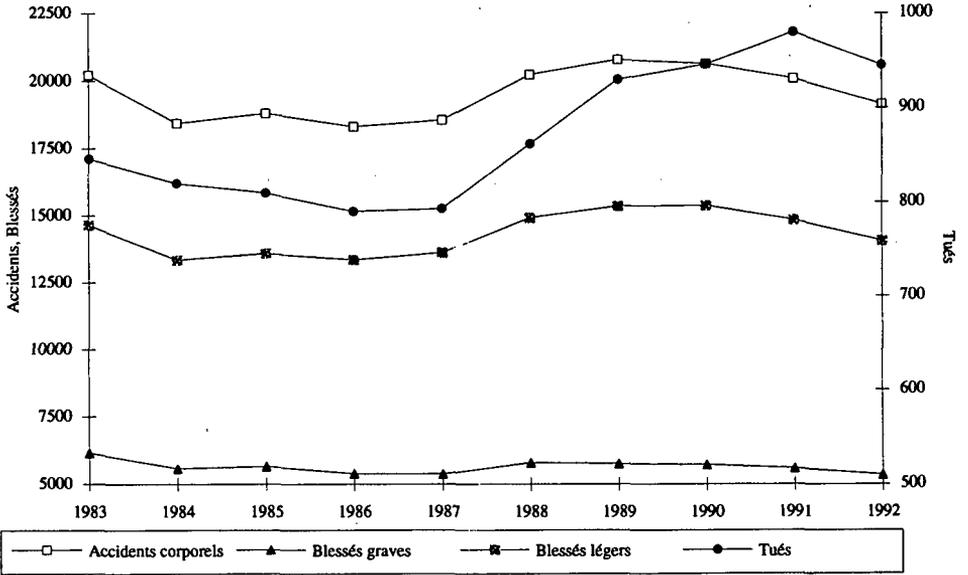
II - 1 Evolution annuelle 1983-1992 des accidents corporels impliquant une motocyclette, des motocyclistes victimes et du taux de tués

Année	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total des victimes	Taux de tués pour 100 victimes
1983	20 221	846	6 157	14 648	21 641	3,91
1984	18 435	820	5 589	13 350	19 759	4,15
1985	18 804	810	5 660	13 584	20 054	4,04
1986	18 315	790	5 399	13 342	19 531	4,04
1987	18 547	793	5 384	13 615	19 792	4,01
1988	20 225	862	5 790	14 916	21 568	4,00
1989	20 783	930	5 750	15 340	22 020	4,22
1990	20 634	946	5 705	15 367	22 018	4,30
1991	20 079	980	5 586	14 829	21 395	4,58
1992	19 135	945	5 343	14 049	20 337	4,65

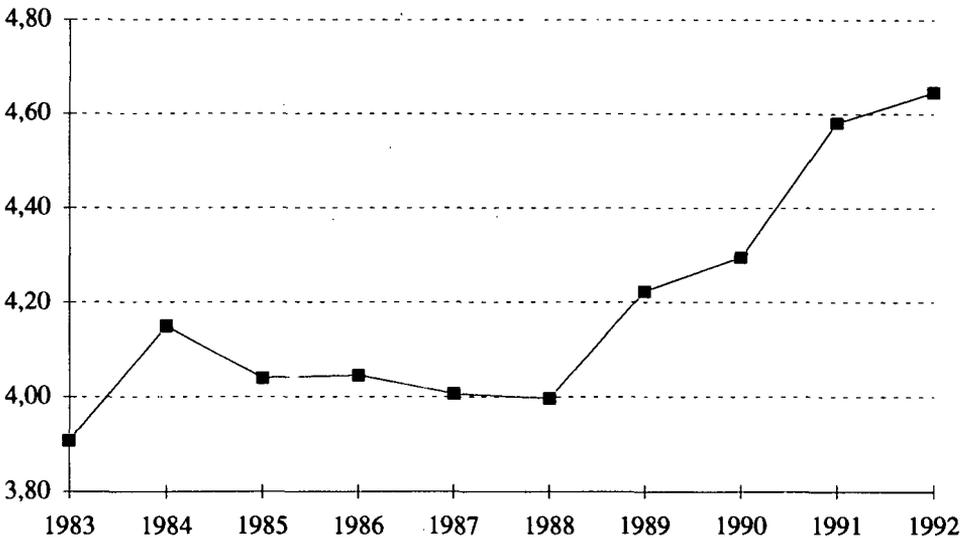
Entre 1986 et 1989, une augmentation régulière des accidents corporels, des tués et des blessés légers était enregistrée. Depuis 1989, on constatait une légère amélioration, à l'exception des tués. En 1992, cette amélioration est confirmée puisque tous les indicateurs d'insécurité sont en diminution ; cependant la baisse du nombre de motocyclistes tués (- 3,6 %), la première depuis six ans, est inférieure à celle de l'ensemble des usagers (- 5,6 %).

Par ailleurs, une augmentation sensible de la gravité des motocyclistes est observée à partir de 1988 et ce, même en 1992, alors que, pour la première fois depuis cinq ans, la gravité a diminué pour l'ensemble des usagers.

EVOLUTION 1983-1992 DES ACCIDENTS CORPORELS IMPLIQUANT UNE MOTOCYCLETTE ET DES MOTOCYCLISTES VICTIMES



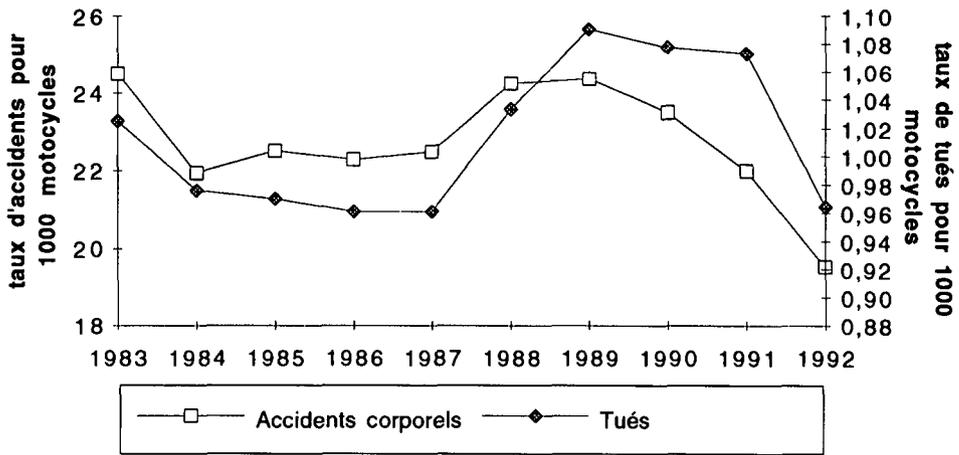
EVOLUTION 1983-1992 DE LA GRAVITE DES ACCIDENTS CORPORELS IMPLIQUANT UNE MOTOCYCLETTE (TAUX DE TUES POUR 100 VICTIMES)



II - 2 Evolution annuelle 1983-1992 du taux d'accidents corporels, de tués et de blessés par rapport au parc en circulation (estimation APSAD au 1^{er} janvier)

Année	Taux pour 100 motocyclettes en circulation		
	Accidents	Tués	Blessés
1983	25,1	1,03	25,2
1984	22,4	0,98	22,5
1985	22,9	0,97	23,0
1986	22,7	0,96	22,8
1987	22,9	0,96	23,0
1988	24,7	1,03	24,8
1989	24,9	1,09	24,7
1990	24,0	1,08	24,0
1991	22,0	1,07	22,4
1992	19,5	0,95	19,8

EVOLUTION 1983-1992 DES TAUX D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE MOTOCYCLISTES TUES PAR RAPPORT AU PARC



Le nombre d'accidents corporels rapporté au parc en circulation, qui avait diminué de manière très importante entre 1981 et 1984, était remonté progressivement jusqu'en 1989. Depuis 1989 cet indicateur est en baisse particulièrement au cours des deux dernières années.

Pour les taux de tués, la décroissance avait duré jusqu'en 1986. Comme pour les accidents, une hausse avait été enregistrée en 1988 et 1989. Après deux années de légère baisse, le résultat de 1992 traduit une nette amélioration.

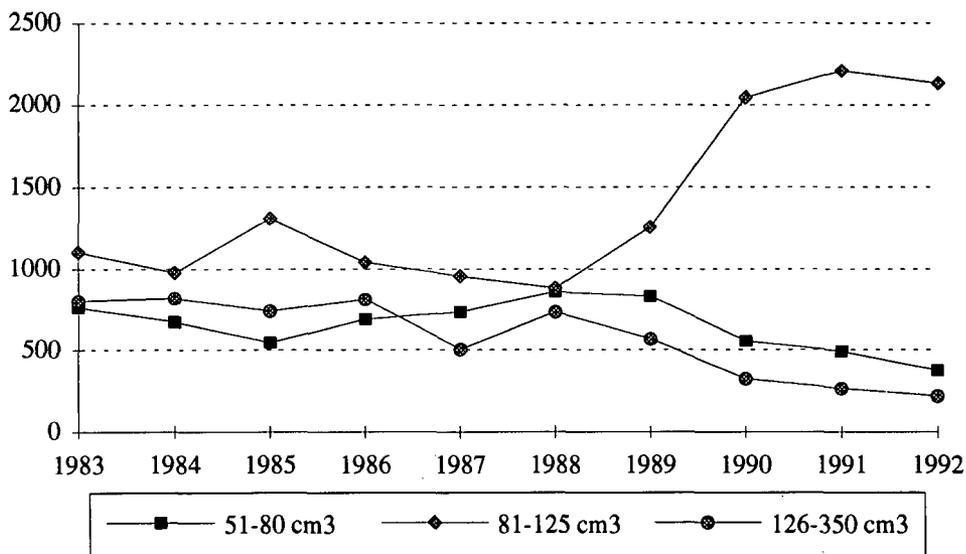
II - 3 Evolution annuelle 1983-1992 des accidents de motocyclettes en fonction de la cylindrée

(Réseau hors zones urbaines > 10 000 habitants)

Cylindrée en cm ³	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
51 à 80	760	673	546	689	732	860	830	556	492	375
81 à 125	1 102	977	1 310	1 039	955	880	1 254	2 043	2 208	2 128
126 à 175	338	405	392	407	351	363	249	77	72	47
176 à 250	248	224	212	228	266	248	220	186	133	134
251 à 350	215	190	134	178	127	122	99	61	58	37
351 à 500	787	674	667	653	587	596	494	297	239	205
501 à 625	327	379	356	434	520	584	529	414	321	310
626 à 750	785	648	601	608	679	761	692	552	534	464
> 750	933	892	862	841	839	1 001	1 151	1 032	1 254	1 276
Total	5 495	5 062	5 080	5 077	5 056	5 415	5 518	5 488	5 311	4 976

Source : Gendarmerie nationale

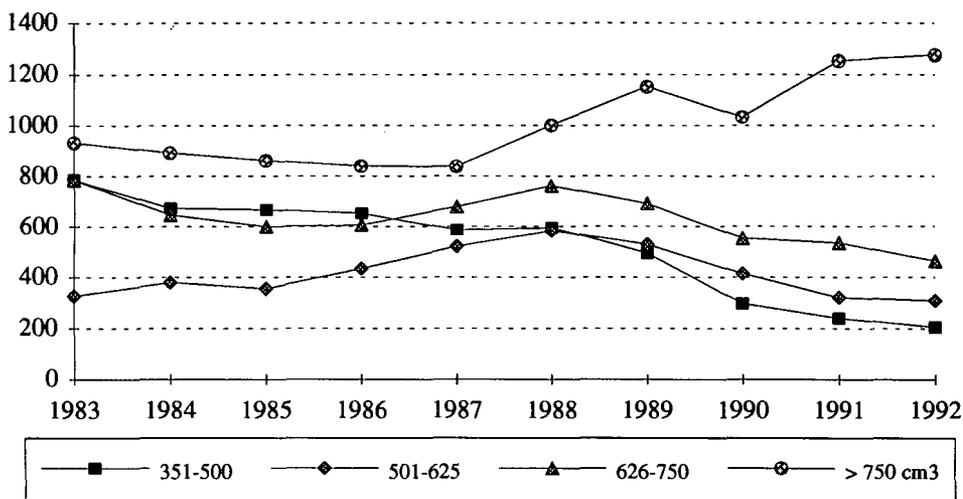
EVOLUTION ANNUELLE DES ACCIDENTS DE MOTOCYCLETTES DE MOINS DE 350 CM³ EN FONCTION DE LA CYLINDREE DU MOTOCYCLE - RESEAU HORS ZONES URBAINES > 10 000 HABITANTS -



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

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

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



Depuis 1988, une diminution des accidents impliquant les motocyclettes de cylindrée comprise entre 351 et 750 cm³ est enregistrée.

Par ailleurs, au cours des cinq dernières années, à l'exception de 1990, on constate une progression, encore plus sensible ces deux dernières années, des accidents impliquant les engins de plus de 750 cm³ obtenue, il est vrai, avec une augmentation des mises en service annuelles.

En faisant une estimation du parc par cylindrée, à l'aide des immatriculations de motocyclettes neuves annuelles, on constate que 3 catégories présentent d'importants sur-risques :

- la catégorie 81-125 cm³ avec un sur-risque de l'ordre de 1,5 ;
- la catégorie 126-175 cm³ (mais avec un parc en baisse constante et un nombre d'accidents très faible représentant moins de 1 %) ;
- la catégorie des plus de 750 cm³ avec un sur-risque de l'ordre de 1,8.

Les deux catégories principales appartenant aux motocycles dits "bridés", on peut s'interroger sur le rôle éventuel du débridage des moteurs sur les résultats obtenus.

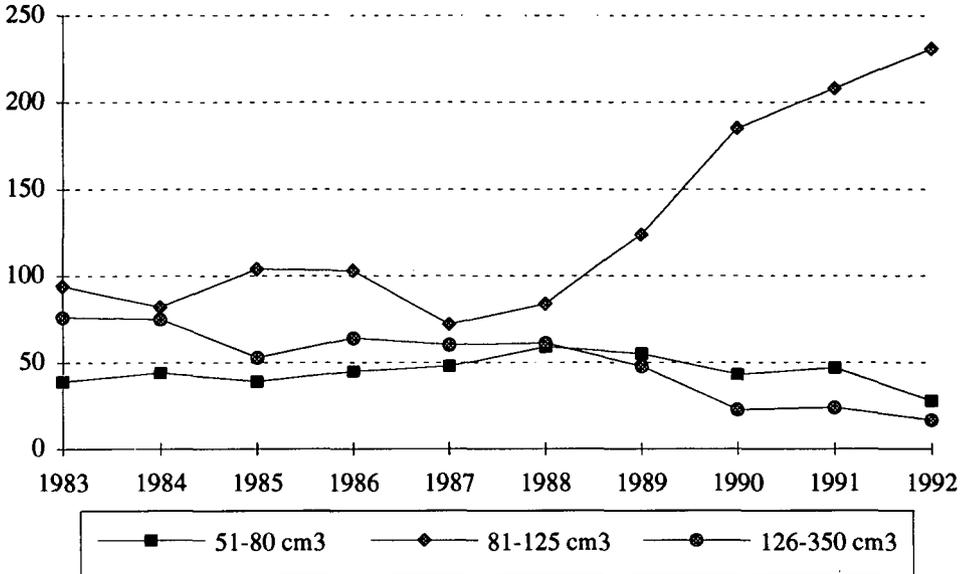
II - 4 Evolution annuelle 1983-1992 des motocyclistes tués en fonction de la cylindrée du motocycle

(Réseau hors zones urbaines > 10 000 habitants)

Cylindrée en cm ³	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
51 à 80	39	44	39	45	48	59	55	43	47	28
81 à 125	94	82	104	103	72	84	124	185	208	231
126 à 175	24	29	28	27	30	27	18	3	6	2
176 à 250	21	24	10	17	24	20	18	14	12	12
251 à 350	31	22	15	20	6	14	12	6	6	3
351 à 500	85	47	77	58	53	64	52	31	22	18
501 à 625	26	43	34	42	41	41	48	43	37	40
626 à 750	73	83	68	72	84	85	83	78	81	68
> 750	114	113	103	117	121	136	155	152	146	170
Total	507	490	478	501	479	530	565	555	565	572

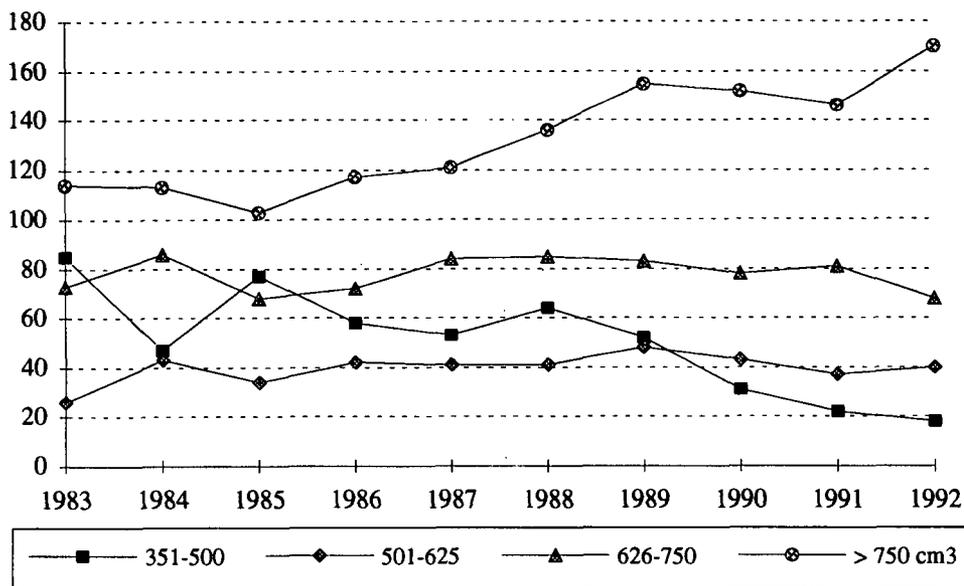
Source : Gendarmerie nationale

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



L'augmentation des tués à bord des MTL3 s'amorce dès 1987 et s'avère encore plus accentuée ces dernières années.

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



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

II - 5 Evolution annuelle 1983-1992 des motocyclistes blessés en fonction de la cylindrée du motocycle

(Réseau hors zones urbaines > 10 000 habitants)

Cylindrée en cm ³	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
51 à 80	817	703	570	727	779	931	894	594	513	399
81 à 125	1 144	1 030	1 414	1 071	1 010	903	1 329	2 160	2 317	2 197
126 à 175	355	421	419	430	364	389	251	86	82	52
176 à 250	273	239	237	246	277	267	223	200	144	138
251 à 350	214	212	133	184	145	131	104	61	62	41
351 à 500	862	747	719	715	625	608	515	335	244	220
501 à 625	347	385	394	465	563	621	564	437	344	319
626 à 750	909	716	638	663	711	836	721	576	549	474
> 750	1 006	1 008	937	912	892	1 054	1 217	1 409	1 327	1 333
Total	5 927	5 461	5 461	5 413	5 366	5 740	5 818	5 858	5 582	5 173

Source : Gendarmerie nationale

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

II - 6 Evolution annuelle 1983-1992 des accidents corporels impliquant une motocyclette, des motocyclistes tués et blessés et de la gravité selon la localisation de l'accident (rase campagne - milieu urbain)

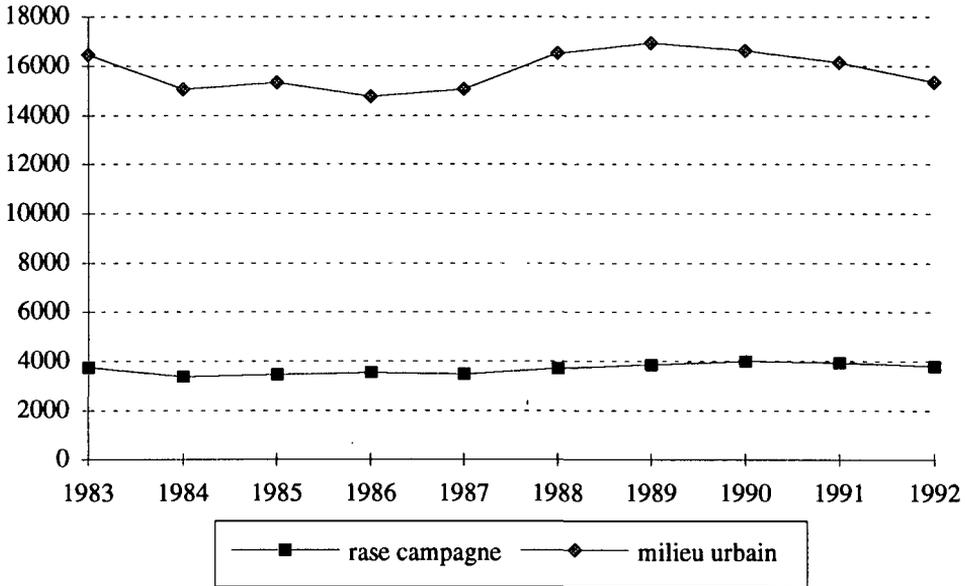
Année	Rase campagne				Milieu urbain			
	Accidents	Tués	Blessés	Tués pour 100 victimes	Accidents	Tués	Blessés	Tués pour 100 victimes
1983	3 762	425	4 204	9,18	16 459	421	16 601	2,47
1984	3 371	405	3 798	9,64	15 064	415	15 133	2,67
1985	3 471	387	3 866	9,10	15 333	423	15 378	2,68
1986	3 536	396	3 927	9,16	14 779	394	14 814	2,59
1987	3 484	388	3 831	9,20	15 063	405	15 168	2,60
1988	3 707	420	4 065	9,36	16 518	442	16 641	2,59
1989	3 856	436	4 238	9,33	16 927	494	16 852	2,85
1990	4 012	459	4 406	9,43	16 622	487	16 666	2,84
1991	3 943	474	4 288	9,95	16 136	506	16 127	3,04
1992	3 787	482	4 059	10,61	15 348	463	15 333	2,93

L'évolution des indicateurs d'insécurité des motocyclistes, au cours des dix dernières années, est identique, quelque soit la localisation, à l'exception de 1992 pour les tués qui ont, selon la tendance générale, diminué en milieu urbain alors qu'ils augmentaient en rase campagne où, pour la première fois depuis 1986, ils sont les plus nombreux. La répartition de l'accidentologie, selon la localisation, est donc relativement stable.

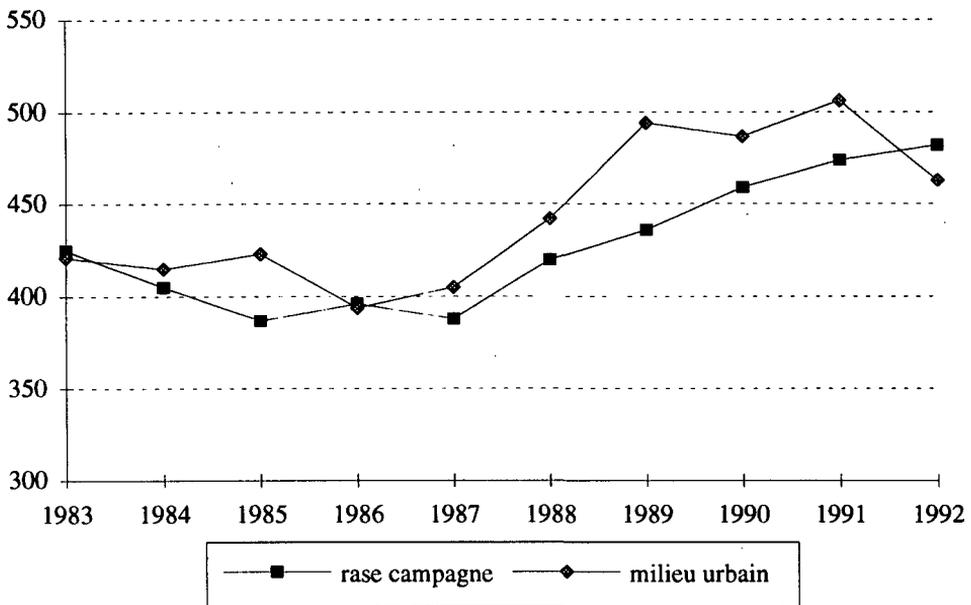
Elle est cependant différente de celle des autres usagers. Ainsi, en 1992 :

- 19,8 % des accidents de motocyclettes se sont produits en rase campagne et 80,2 % en agglomération (respectivement 30 % et 70 % pour l'ensemble des accidents) ;
- 51 % des motocyclistes ont été tués hors agglomération et 49 % en milieu urbain (respectivement 66 % et 34 % pour l'ensemble des usagers).

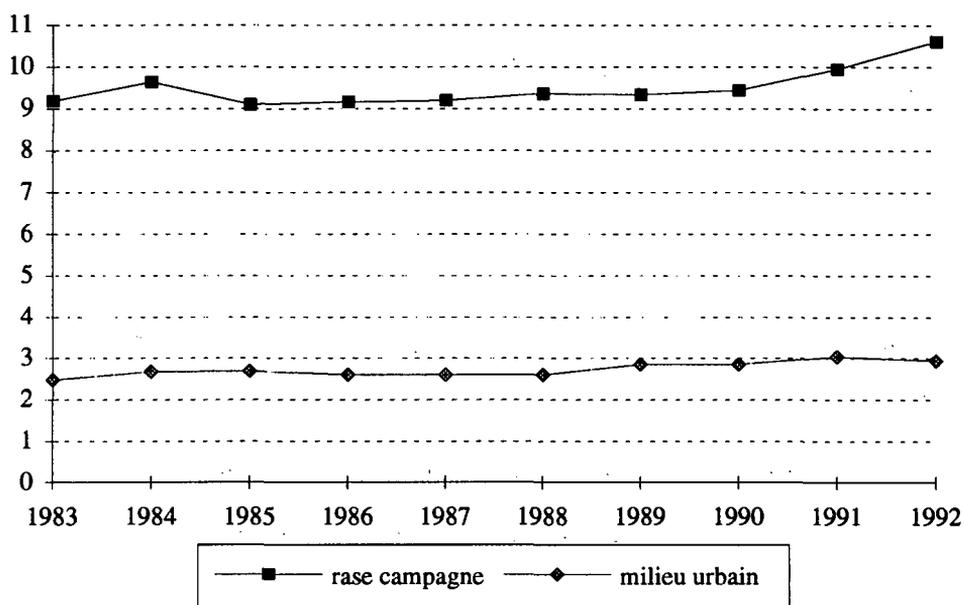
EVOLUTION ANNUELLE DES ACCIDENTS DE MOTOCYCLETTES SELON LA LOCALISATION



EVOLUTION ANNUELLE DES MOTOCYCLISTES TUES SELON LA LOCALISATION



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



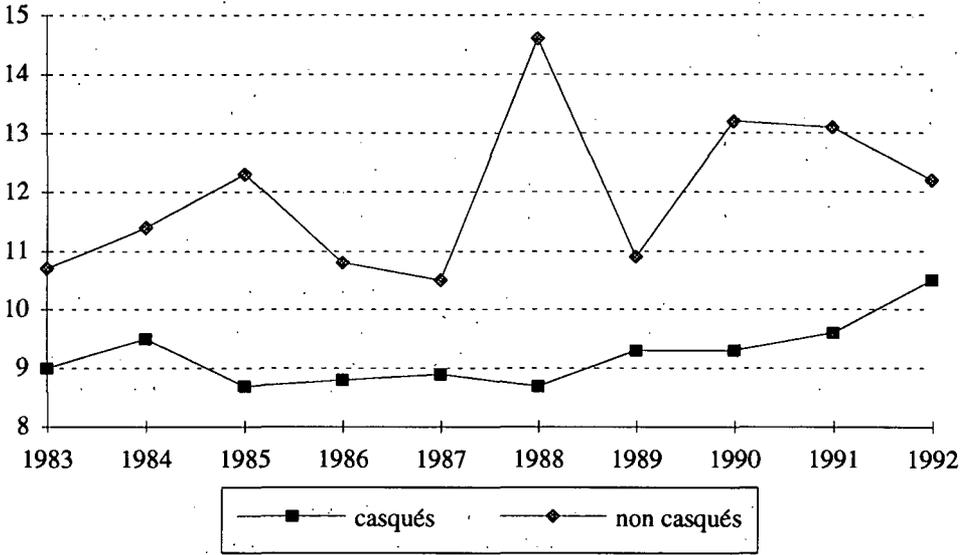
Depuis 1985, la gravité des accidents de motocyclettes ne cesse d'augmenter hors agglomération, alors qu'en milieu urbain, après cinq ans de hausse, elle a diminué en 1992. Ainsi, au cours de la dernière année, les accidents sont 3,6 fois plus graves en rase campagne qu'en agglomération.

II - 7 Evolution annuelle 1983-1992 en rase campagne du port du casque et de la gravité des accidents selon le port du casque

Année	Motocyclistes casqués		Motocyclistes non casqués		Taux de tués pour 100 victimes		Proportion de casqués parmi les victimes
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Casqués	Non casqués	
1983	373	3 789	43	359	9,0	10,7	91,2 %
1984	354	3 366	47	367	9,5	11,4	90,0 %
1985	325	3 421	54	386	8,7	12,3	89,5 %
1986	332	3 420	50	412	8,8	10,8	89,0 %
1987	329	3 383	43	365	8,9	10,5	90,1 %
1988	345	3 606	61	356	8,7	14,6	90,5 %
1989	382	3 739	46	377	9,3	10,9	90,7 %
1990	396	3 872	49	323	9,3	13,2	92,0 %
1991	405	3 822	50	333	9,6	13,1	91,7 %
1992	432	3 665	41	296	10,5	12,2	92,4 %

Même si ces données doivent être prises avec précaution (le casque était-il attaché ?..), la proportion du port du casque parmi les motocyclistes victimes augmente depuis six ans, à l'exception de l'année 1991.

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



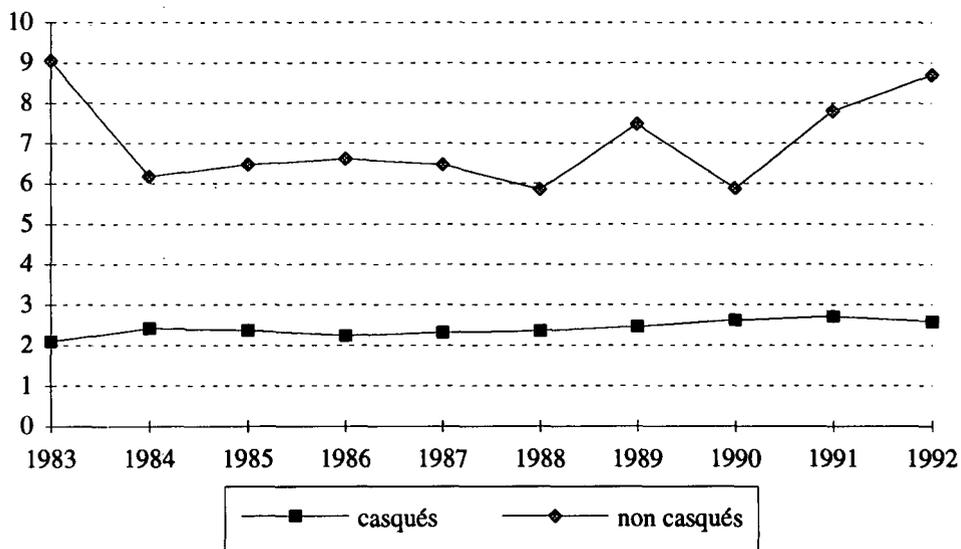
En rase campagne, le taux de gravité des motocyclistes casqués augmente depuis 1988, alors qu'il présente des fluctuations sensibles chez les non casqués. Au cours des dix dernières années, le non-port du casque en rase campagne a augmenté la gravité dans une fourchette comprise entre 14 et 40 %, avec une moyenne de 23 %.

II - 8 Evolution annuelle 1983-1992 en milieu urbain du port du casque et de la gravité des accidents selon le port du casque

Année	Motocyclistes casqués		Motocyclistes non casqués		Taux de tués pour 100 victimes		Proportion de casqués parmi les victimes
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Casqués	Non casqués	
1983	323	15 019	84	843	2,11	9,06	94,3 %
1984	337	13 538	57	866	2,43	6,18	93,8 %
1985	331	13 643	71	1 026	2,37	6,47	92,7 %
1986	304	13 182	70	988	2,25	6,62	92,7 %
1987	318	13 367	72	1 082	2,32	6,48	92,2 %
1988	349	14 445	74	1 192	2,36	5,85	92,1 %
1989	365	14 480	94	1 163	2,46	7,48	92,2 %
1990	385	14 328	74	1 187	2,62	5,87	92,1 %
1991	392	14 085	91	1 075	2,71	7,80	92,5 %
1992	355	13 389	81	849	2,58	8,71	94,3 %

Entre 1983 et 1987, en agglomération, une diminution lente du port du casque parmi les victimes a été enregistrée (baisse de deux points). Au cours des trois années suivantes, une certaine stabilité lui a succédé. Depuis deux ans, et surtout en 1992, le port du casque est en hausse et retrouve le niveau d'il y a dix ans.

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



En milieu urbain, la gravité chez les motocyclistes casqués a augmenté entre 1985 et 1991 mais à la différence de la rase campagne une diminution a été enregistrée au cours de la dernière année. Pour les non casqués, là aussi, des fluctuations importantes sont constatées.

Depuis 1983, le non port du casque en agglomération a multiplié la gravité par un facteur compris entre 2,2 et 4,3 avec un facteur moyen égal à 3.

III - Le comportement des motocyclistes en circulation

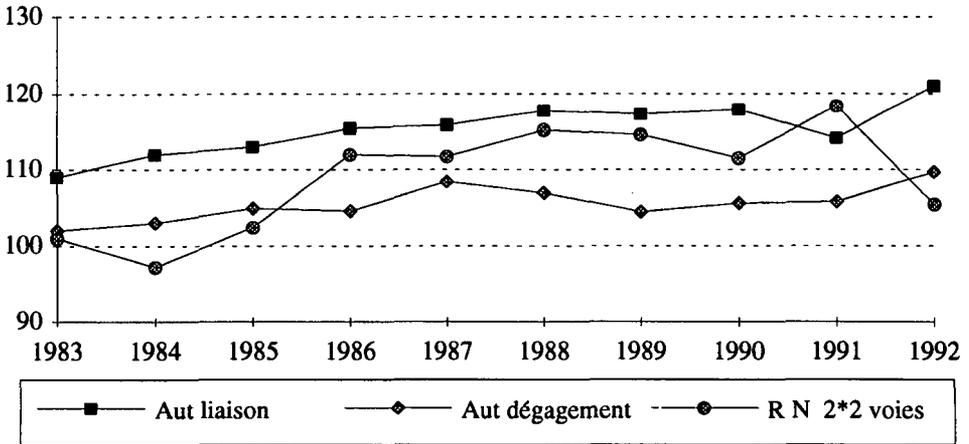
III - 1 Evolution annuelle 1983-1992 des vitesses moyennes pratiquées par les motocyclistes en ligne droite et planes, selon les réseaux

Réseaux	Vitesse moyennes pratiquées (en km/h) par les motocyclistes									
	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Autoroutes de liaison (limitées à 130 km/h)	109	112	113,0	115,4	115,8	117,7	117,2	117,8	114,1	121,0
Autoroutes de dégagement (limitées à 110 km/h)	102	103	104,9	104,6	108,4	106,9	104,4	105,6	105,8	109,7
Route nationales à 2 x 2 voies (limitées à 110 km/h)	101	97,2	102,4	112	111,7	115,2	114,6	111,5	118,3	105,4
Routes nationales à 2 ou 3 voies (limitées à 90 km/h)	93	98,9	103,9	98	101,1	103,8	101,7	101,4	103,3	100,6
Routes départementales (limitées à 90 km/h)	93	99,9	96,8	110	108,1	96,1	103,0	99,9	104,5	103,5
Routes nationales en agglomération (limitées à 60 km/h puis à 50 km/h depuis le 1/12/1990)	ND	73,9	74,6	72	72,6	72,7	71,5	70,6	70,7	69,3

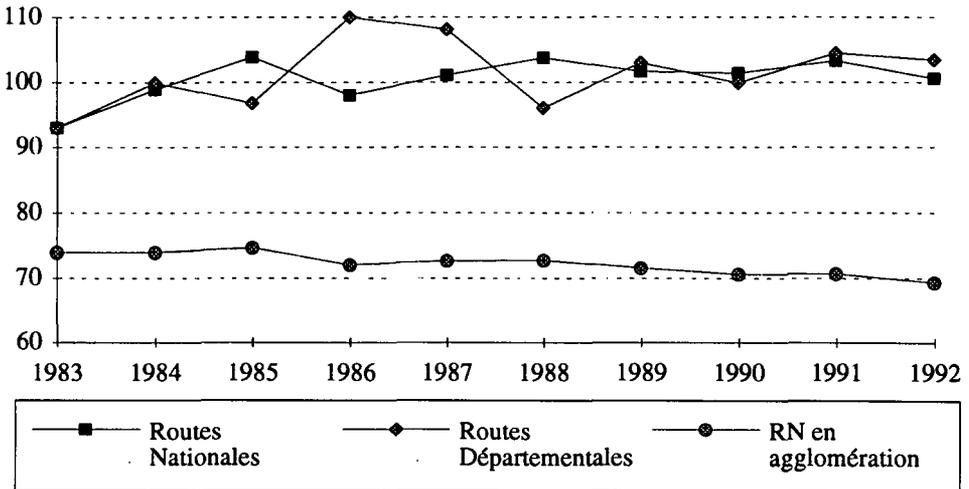
ND : non disponible

Jusqu'en 1991, la tendance était à l'augmentation des vitesses moyennes pratiquées, la hausse pouvant atteindre 10 %. En 1992, les vitesses sont en baisse sur tous les réseaux à l'exception des autoroutes.

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



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



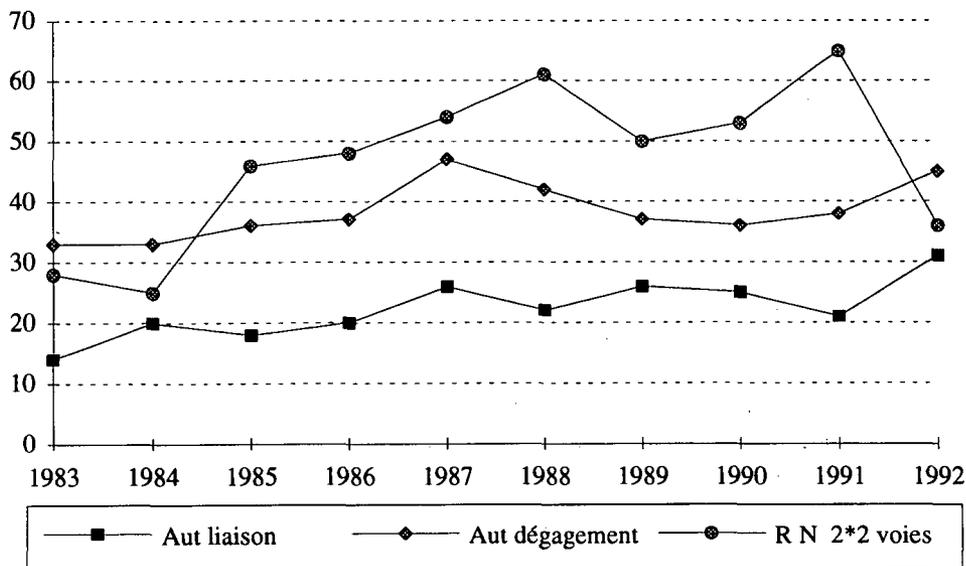
Sur les routes nationales et départementales ainsi qu'en traversée d'agglomération, les vitesses moyennes pratiquées sont supérieures aux vitesses limites autorisées.

III - 2 Evolution annuelle 1983-1992 du taux d'infraction des motocyclistes à la vitesse limite, selon les réseaux

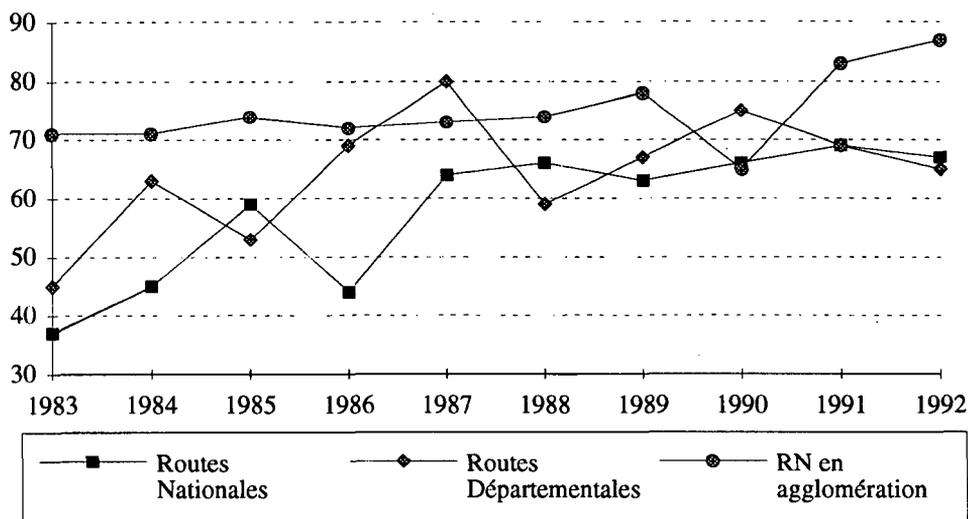
Réseaux	Taux d'infraction des motocyclistes à la vitesse limite									
	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Autoroutes de liaison (limitées à 130 km/h)	14 %	20 %	18 %	20 %	26 %	22 %	26 %	25 %	21 %	31 %
Autoroutes de dégagement (limitées à 110 km/h)	33 %	33 %	36 %	37 %	47 %	42 %	37 %	36 %	38 %	45 %
Route nationales à 2 x 2 voies (limitées à 110 km/h)	28 %	25 %	46 %	48 %	54 %	61 %	50 %	53 %	65 %	36 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies (limitées à 90 km/h)	37 %	45 %	59 %	44 %	64 %	66 %	63 %	66 %	69 %	67 %
Routes départementales (limitées à 90 km/h)	45 %	63 %	53 %	69 %	80 %	59 %	67 %	75 %	69 %	65 %
Routes nationales en agglomération (limitées à 60 km/h puis à 50 km/h depuis le 1/12/1990)	ND	71 %	74 %	72 %	73 %	74 %	78 %	65 %	83 %	87 %

ND : non disponible

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



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



Entre 1983 et 1990, la proportion de conducteurs dépassant les vitesses limites avait considérablement augmenté à l'exception des traversées d'agglomération ; en particulier elle avait presque doublé sur les autoroutes de liaison et les routes nationales. En 1992, les infractionnistes restent très nombreux, bien qu'en diminution, sur les routes nationales et départementales en rase campagne et ils sont en hausse sur autoroutes. Dans les traversées d'agglomération, ils ont également augmenté malgré une diminution des vitesses moyennes pratiquées.

Les vitesses moyennes pratiquées et les taux d'infraction des motocyclistes sont supérieurs à ceux des automobilistes.

III - 3 Evolution 1988-1992 des taux de port du casque par les motocyclistes en rase campagne, selon les réseaux

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

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

En rase campagne, le taux de port du casque se situe à des niveaux très élevés (autour de 98 %). Après une légère baisse observée en 1991 sur tous les réseaux, il est à la hausse en 1992, sauf sur autoroute de dégagement et son niveau actuel est supérieur à celui observé deux ans auparavant.

III - 4 Evolution annuelle 1983-1992 du taux de port du casque par les motocyclistes en milieu urbain, selon la localisation

Localisation	Taux du port du casque par les motocyclistes en milieu urbain									
	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Traversée de RN ..	ND	ND	ND	ND	89 %	99 %	92 %	97,3 %	99,0 %	98,3 %
Agglomération parisienne	96 %	93 %	89 %	96 %	99 %	92 %	95 %	96,8 %	97,8 %	99,2 %
Province	96 %	94 %	96 %	95 %	97 %	92 %	93 %	95,7 %	97,2 %	95,3 %

ND : Non disponible

En milieu urbain, le taux de port du casque est lui aussi élevé. En ville, la diminution sensible du port du casque, en 1988, coïncide avec un changement de l'équipe chargée de l'observation. Depuis, une hausse constante est enregistrée en agglomération parisienne. Ailleurs, la hausse s'est arrêtée en 1991.

III - 5 Evolution 1988-1992 du taux d'éclairage diurne des motos en rase campagne, selon les réseaux

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

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

Le taux d'éclairage diurne des motos se situe au dessus de 88 % hors agglomération. Mis à part en 1991, il a augmenté régulièrement au cours des quatre dernières années.

III - 6 Evolution annuelle 1983-1992 du taux d'éclairage diurne des motocycles en milieu urbain selon la localisation

Localisation	Taux d'éclairage diurne des motocycles en milieu urbain									
	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Traversée de RN..	ND	ND	ND	ND	85 %	85 %	88 %	87 %	91,2 %	90,0 %
Agglomération parisienne.....	50 %	65 %	72 %	61 %	83 %	67 %	76 %	85 %	81,7 %	85,1 %
Province	44 %	64 %	68 %	60 %	75 %	73 %	74 %	77 %	84,8 %	84,5 %

ND : Non disponible

L'éclairage diurne des motocyclettes en milieu urbain a considérablement augmenté depuis 1983. Inférieur ou égal à 50 %, il y a 10 ans, le taux se situe, en 1992 autour de 85 % en ville (en agglomération parisienne comme en province) et de 90 % sur routes nationales.

**Résultats détaillés
plus récents**



IV - Les résultats de l'insécurité routière en 1991 et en 1992

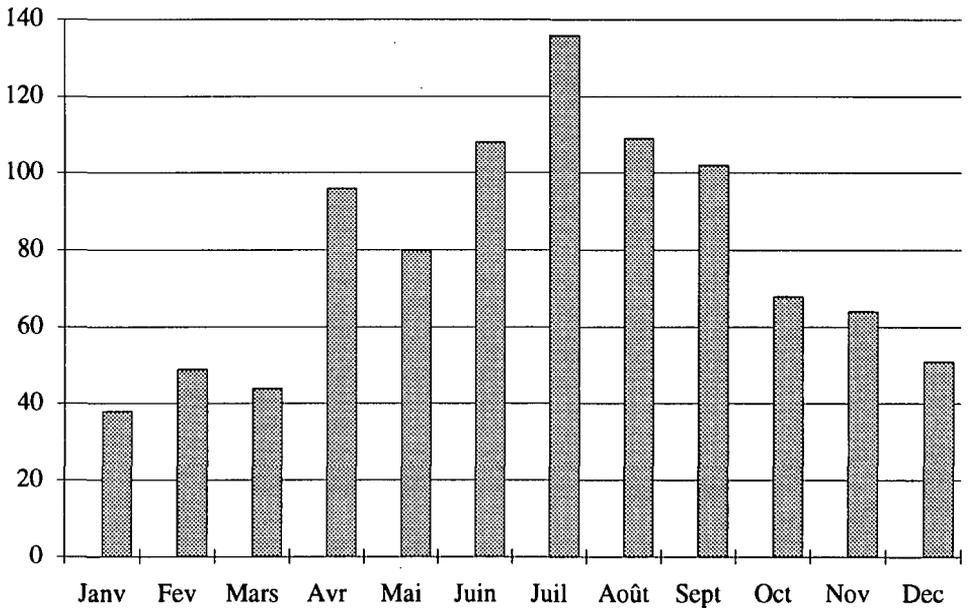
IV - 1 Evolution mensuelle des motocyclistes tués et blessés

Réseaux	Tués			Blessés		
	1991	1992	Evolution	1991	1992	Evolution
Janvier	55	38	- 30,9 %	1 080	1 058	- 2,0 %
Février	34	49	+ 44,1 %	1 064	1 199	+ 12,7 %
Mars	70	44	- 37,1 %	1 420	1 335	- 6,0 %
Avril	68	96	+ 41,2 %	1 793	1 661	- 7,4 %
Mai	90	80	- 11,1 %	1 872	1 975	+ 5,5 %
Juin	104	108	+ 3,8 %	2 073	1 862	- 10,2 %
Juillet	133	136	+ 2,3 %	2 377	2 030	- 14,6 %
Août	132	109	- 17,4 %	2 240	1 953	- 12,8 %
Septembre	113	102	- 9,7 %	2 089	1 958	- 6,3 %
Octobre	80	68	- 15,0 %	1 891	1 670	- 11,7 %
Novembre	69	64	- 7,2 %	1 492	1 476	- 1,1 %
Décembre	32	51	+ 59,4 %	1 203	1 215	+ 1,0 %
Total	980	945	- 3,6 %	20 415	19 392	- 5,0 %

Les mois les plus dangereux, pour les motocyclistes, se situent entre juin et septembre. On y dénombre près de la moitié des tués et plus de 40 % des blessés. Ce sont sans doute, en raison du climat, ceux où la circulation des motocycles est la plus importante.

Comme pour l'ensemble des usagers, la sécurité des motocyclistes a évolué favorablement en 1992, surtout au cours du second semestre (moins 5,2 % de tués et moins 8,2 % de blessés). Ce phénomène est sans doute la conséquence de l'instauration, le 1^{er} juillet, du permis à point. Il faut cependant remarquer que le bilan de décembre n'est pas favorable.

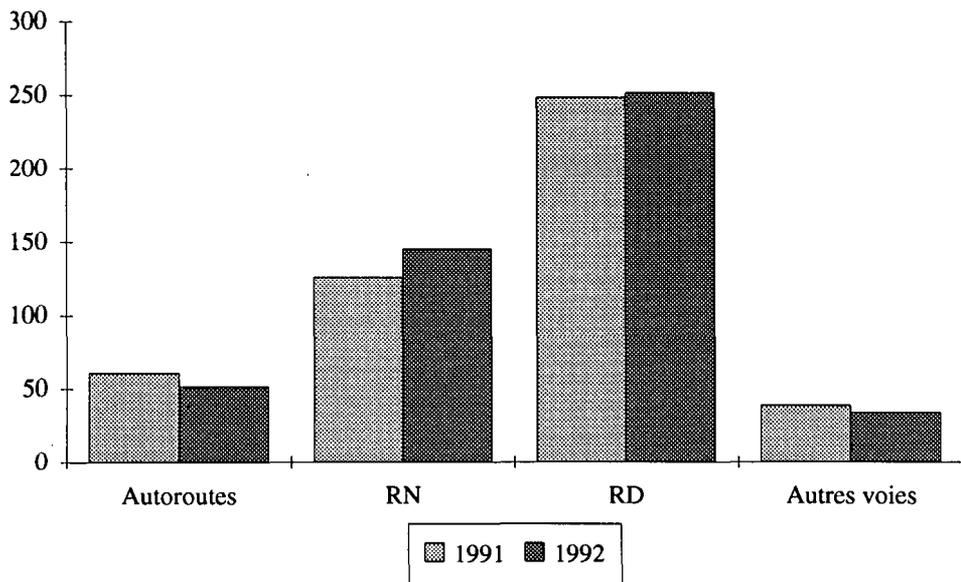
MOTOCYCLISTES TUES EN 1992 SELON LE MOIS



IV - 2 Evolution 1991-1992 des motocyclistes tués et blessés, de la gravité et des conducteurs de motocyclette impliqués en rase campagne selon le type de route

Réseau	Tués		Blessés		Taux de tués pour 100 victimes		Conducteurs impliqués	
	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992
Autoroutes.....	61	52	563	585	9,8	8,2	563	579
Routes nationales.....	126	145	1 158	1 024	9,8	12,4	1 096	1 005
Routes départementales..	248	251	2 137	2 046	10,4	10,9	2 004	1 922
Autres voies.....	39	34	430	404	8,3	7,8	413	383
Total en rase campagne.....	474	482	4 288	4 059	10,0	10,6	4 076	3 889

EVOLUTION 1991-1992 DES MOTOCYCLISTES TUÉS EN RASE CAMPAGNE SELON LE RESEAU



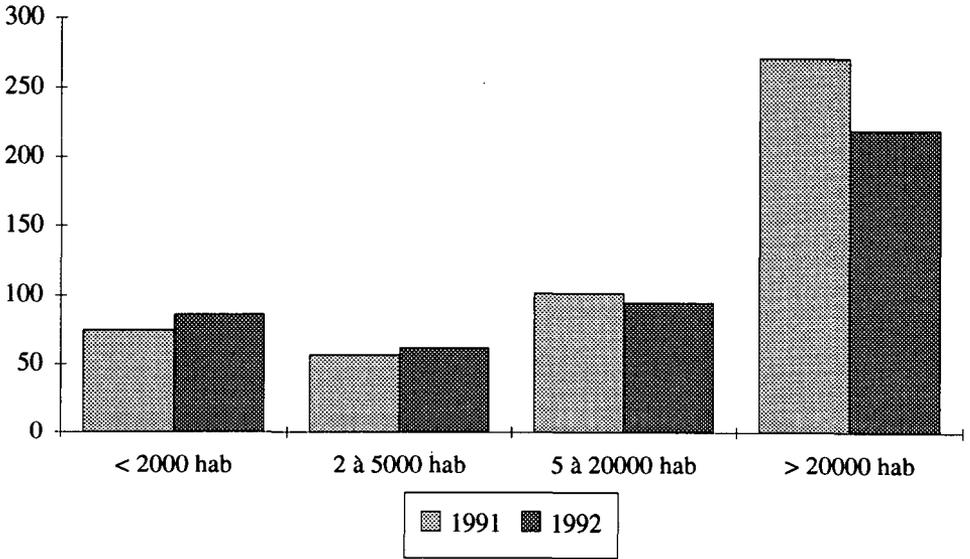
Les routes départementales sont les plus dangereuses avec plus de la moitié des tués et des blessés et presque 50 % des conducteurs impliqués. Cependant, c'est sur les routes nationales que la gravité est la plus élevée en 1992. La sécurité des motocyclistes en rase campagne s'est améliorée sur les autoroutes et sur les autres voies, tandis qu'elle s'est détériorée sur les routes nationales et départementales malgré la diminution du nombre de conducteurs impliqués.

IV - 3 Evolution 1983-1992 des motocyclistes tués et blessés, de la gravité et des conducteurs de motocyclette impliqués en milieu urbain selon la taille de l'agglomération

Taille de l'agglomération	Tués		Blessés		Taux de tués pour 100 victimes		Conducteurs impliqués	
	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992
Moins de 2 000 habitants.	75	86	899	868	7,7	9,0	864	841
De 2 000 à 5 000 hab.	57	62	883	789	6,1	7,3	827	765
De 5 000 à 20 000 hab. ...	102	95	2 129	2 102	4,6	4,3	2 125	2 039
Plus de 20 000 habitants .	272	220	12 216	11 574	2,2	1,9	12 390	11 734
Total en agglomération	506	463	16 127	15 333	3,0	2,9	16 206	15 379

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

EVOLUTION 1991-1992 DES MOTOCYCLISTES TUES EN MILIEU URBAIN SELON LA TAILLE DE L'AGGLOMERATION



En 1992, la sécurité s'est améliorée dans les villes de plus de 5 000 habitants mais s'est détériorée dans les agglomérations moins peuplées malgré la diminution du nombre de conducteurs impliqués.

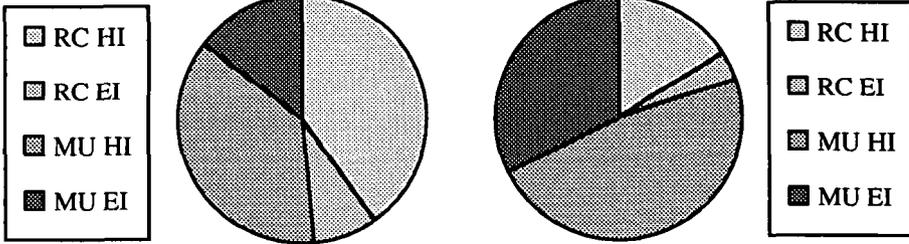
IV - 4 Evolution 1991-1992 des motocyclettes impliquées dans les accidents mortels et corporels et de la gravité selon la localisation de l'accident

Localisation		Accidents mortels		Accidents corporels		Proportion d'accidents mortels	
		1991	1992	1991	1992	1991	1992
Rase campagne	En intersection	82	84	781	792	10,5 %	10,6 %
	Hors intersection	412	409	3 304	3 106	12,5 %	13,2 %
	Total	494	493	4 085	3 898	12,1 %	12,6 %
Milieu urbain	En intersection	170	147	6 781	6 330	2,5 %	2,3 %
	Hors intersection	409	379	9 636	9 278	4,2 %	4,1 %
	Total	579	526	16 417	15 608	3,5 %	3,4 %
Total	En intersection	252	231	7 562	7 122	3,3 %	3,2 %
	Hors intersection	821	788	12 940	12 384	6,3 %	6,4 %
	Total	1 073	1 019	20 502	19 506	5,2 %	5,2 %

ACCIDENTS 1992 SELON LA LOCALISATION

Accidents mortels

Accidents corporels



Hors agglomération, quatre motocyclistes sur cinq sont impliqués dans des accidents corporels et cinq sur six dans des accidents mortels survenus hors intersection. En milieu urbain, ces proportions sont plus faibles (respectivement 59 % et 72 %).

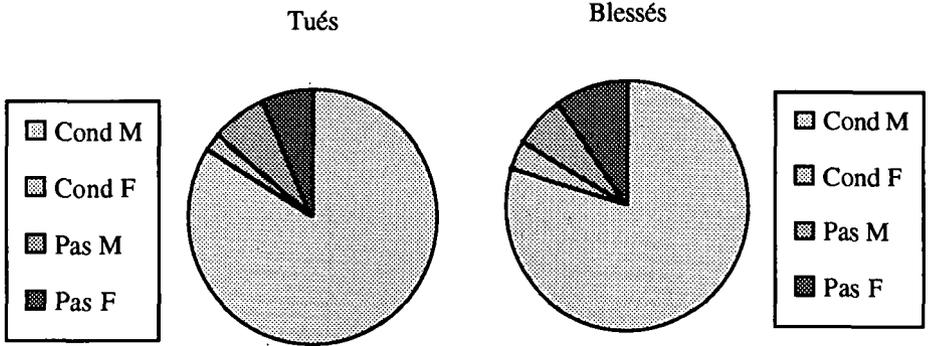
La gravité est toujours plus élevée hors intersection : 1,2 fois en rase campagne et 1,7 fois en agglomération.

En 1992, quelque soit la localisation, les accidents sont en baisse à l'exception de ceux qui se sont produits en rase campagne et en intersection.

IV - 5 Evolution entre 1991 et 1992 des motocyclistes tués et blessés selon la place occupée et le sexe

Place occupée	Sexe	Tués		Blessés	
		1991	1992	1991	1992
Conducteurs	Masculin.....	836	794	16 312	15 507
	Féminin.....	14	22	462	747
	Total.....	850	816	17 074	16 254
Passagers	Masculin.....	61	67	1 364	1 278
	Féminin.....	69	62	1 977	1 860
	Total.....	130	129	3 341	3 138
Total	Masculin.....	897	861	17 676	16 785
	Féminin.....	83	84	2 739	2 607
	Total.....	980	945	20 415	19 392

MOTOCYCLISTES VICTIMES EN 1992
SELON LA PLACE OCCUPEE ET LE SEXE



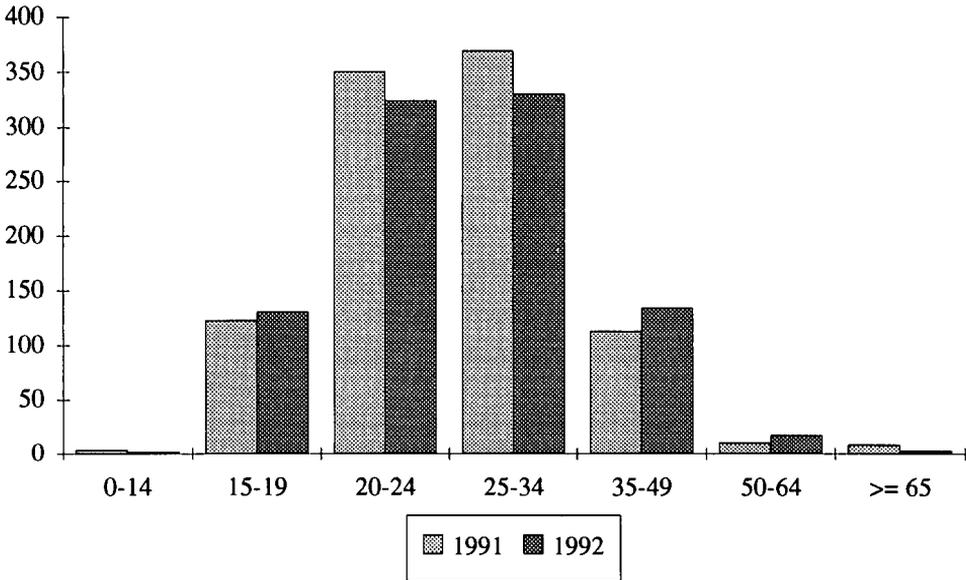
Un motocycliste tué sur huit et un blessé sur six est passager. Les femmes sont sous représentées (9 % des tués et 13 % des blessés). En tant que passagères, elles sont presque aussi nombreuses que les hommes à être tuées et plus abondantes à être blessées. En 1992, les passagers tués ont moins diminué que les conducteurs.

IV - 6 Evolution 1991-1992 des motocyclistes tués et blessés selon l'âge de l'utilisateur

Age de l'utilisateur	Tués		Blessés	
	1991	1992	1991	1992
0 - 14 ans.....	4	2	152	135
15 - 19 ans.....	123	131	3 806	3 108
20 - 24 ans.....	350	324	6 209	6 017
25 - 34 ans.....	369	330	7 051	6 802
35 - 49 ans.....	113	134	2 637	2 792
50 - 64 ans.....	11	18	399	368
65 ans et plus.....	9	3	113	113
Non précisé.....	1	3	48	57
Total	980	945	20 415	19 392

Plus du tiers des tués et des blessés ont entre 25 et 34 ans. Ces proportions sont en augmentation, au détriment des 20-24 ans, qui étaient les victimes les plus nombreuses jusqu'en 1990.

EVOLUTION 1991-1992 DES MOTOCYCLISTES TUES SELON L'AGE DE L'USAGER



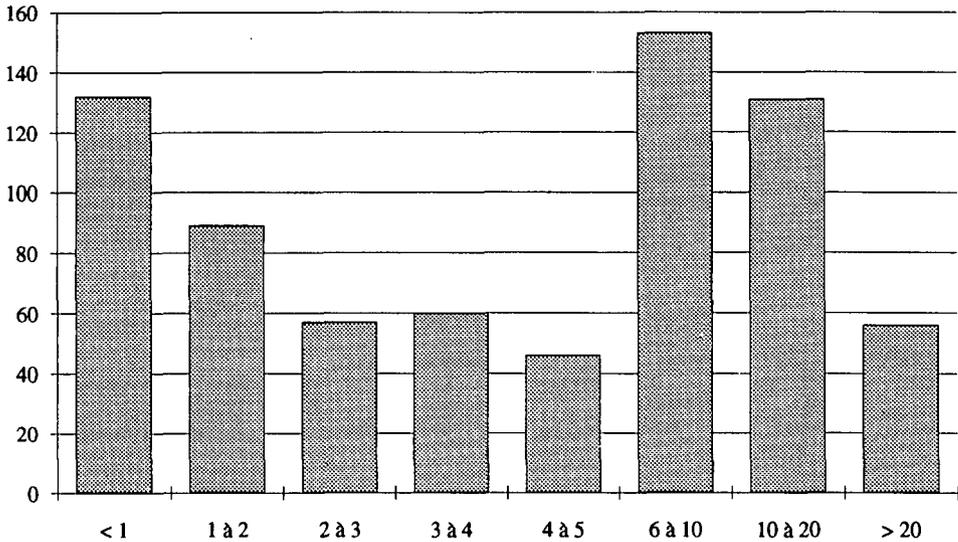
En 1992, les motocyclistes blessés sont en baisse, quelque soit leur âge, à l'exception des plus de 65 ans. Les tués ont également diminué, sauf ceux âgés entre 15 et 19 ans et entre 35 et 64 ans.

IV - 7 Conducteurs de motocyclettes tués et blessés dans les accidents corporels en 1991 et 1992 en fonction de l'ancienneté du permis de conduire

Ancienneté du permis de conduire	Tués				Victimes	
	Effectifs		Pourcentages cumulés		1991	1992
	1991	1992	1991	1992		
Moins d'1 an	119	132	16,1	18,2	2 633	2 656
1 à 2 ans	85	89	27,6	30,5	1 868	1 590
2 à 3 ans	65	57	36,4	38,4	1 251	1 222
3 à 4 ans	55	60	43,8	46,7	1 045	1 152
4 à 5 ans	54	46	51,2	53,0	921	849
5 à 6 ans	39	37	56,4	58,1	826	788
6 à 7 ans	40	37	61,8	63,3	781	700
7 à 8 ans	33	37	66,3	68,4	683	634
8 à 9 ans	30	21	70,4	71,3	629	577
9 à 10 ans	23	21	73,5	74,2	450	514
10 à 14 ans	99	79	86,9	85,1	2 312	2 111
15 à 19 ans	44	52	92,8	92,3	1 172	1 173
20 à 29 ans	38	45	98,0	98,5	888	990
30 ans et plus	15	11	100	100	289	268
Sous-total	739	724	-	-		
Indéterminée et sans permis	111	92	13,1	11,3	2 176	1 946
Total	850	816	100	100	17 294	17 070

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

CONDUCTEURS DE MOTOCYCLETTES TUES EN 1992 EN FONCTION DE L'ANCIENNETÉ DU PERMIS DE CONDUIRE

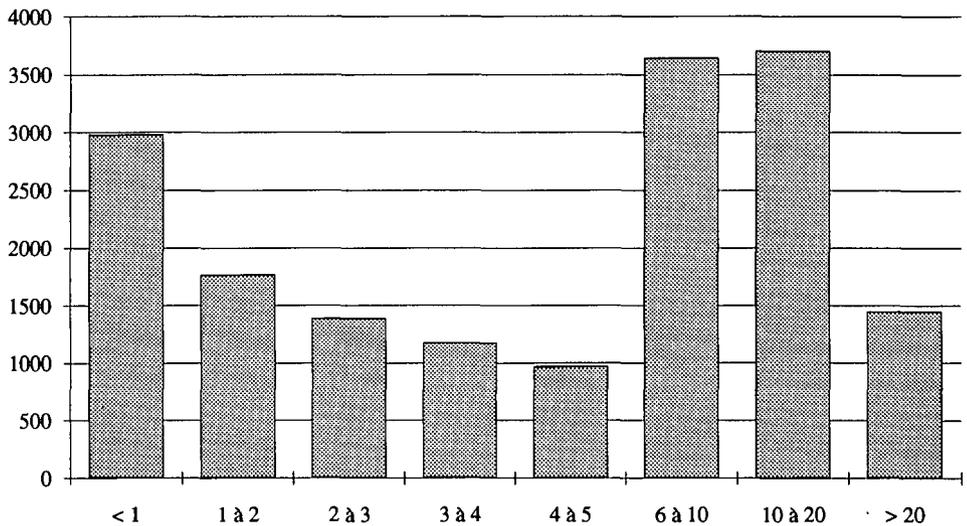


IV - 8 Conducteurs de motocyclettes impliqués dans les accidents corporels 1991 et 1992 en fonction de l'ancienneté du permis de conduire

Ancienneté du permis de conduire	Effectifs		Pourcentages cumulés	
	1991	1992	1991	1992
Moins d'1 an	2 977	2 981	16,7 %	17,5 %
1 à 2 ans	2 099	1 767	28,4 %	27,8 %
2 à 3 ans	1 433	1 392	36,4 %	35,9 %
3 à 4 ans	1 172	1 176	43,0 %	42,8 %
4 à 5 ans	1 039	971	48,8 %	48,5 %
5 à 6 ans	950	892	54,1 %	53,7 %
6 à 7 ans	896	792	59,1 %	58,4 %
7 à 8 ans	785	725	63,5 %	62,6 %
8 à 9 ans	704	651	67,5 %	66,4 %
9 à 10 ans	526	585	70,4 %	69,9 %
10 à 14 ans	2 623	2 386	85,1 %	83,8 %
15 à 19 ans	1 322	1 316	92,5 %	91,5 %
20 à 29 ans	1 008	1 126	98,1 %	98,1 %
30 ans et plus	336	320	100 %	100 %
Sous-total	17 870	17 080	-	-
Indéterminée et sans permis	2 412	2 188	11,9 %	11,4 %
Total	20 282	19 268	100	100

Plus le permis est récent, plus le nombre de conducteurs impliqués dans les accidents corporels est élevé. Ainsi un motard sur six a obtenu le permis depuis moins d'un an (un automobiliste sur quinze seulement) et presque la moitié des motocyclistes impliqués ont un permis de moins de cinq ans (un conducteur de voiture de tourisme sur quinze seulement).

REPARTITION DES CONDUCTEURS DE MOTOCYCLETTES IMPLIQUES DANS LES ACCIDENTS CORPORELS EN 1992 EN FONCTION DE L'ANCIENNETE DU PERMIS DE CONDUIRE

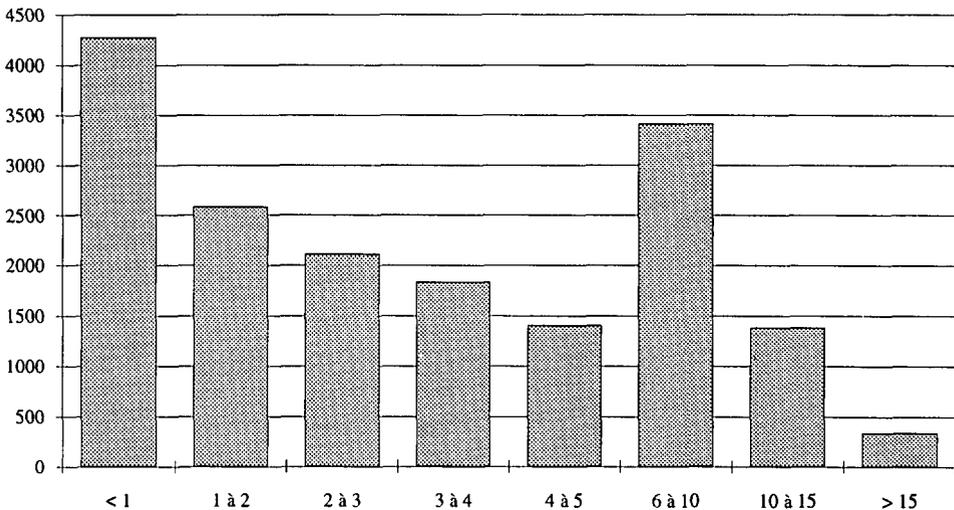


IV - 9 Motocyclettes impliquées dans les accidents corporels 1991 et 1992 en fonction de l'ancienneté du véhicule

Ancienneté du véhicule	Effectifs		Pourcentages cumulés	
	1991	1992	1991	1992
Moins d'1 an	4 808	4 276	26,2 %	24,6 %
1 à 2 ans	2 898	2 587	42,0 %	39,5 %
2 à 3 ans	2 257	2 115	54,3 %	51,7 %
3 à 4 ans	1 726	1 837	63,7 %	62,3 %
4 à 5 ans	1 465	1 408	71,7 %	70,4 %
5 à 6 ans	970	1 084	77,0 %	76,6 %
6 à 7 ans	744	774	81,0 %	81,1 %
7 à 8 ans	639	546	84,5 %	84,2 %
8 à 9 ans	593	505	87,8 %	87,1 %
9 à 10 ans	519	509	90,6 %	90,1 %
10 à 14 ans	1 412	1 389	98,3 %	98,0 %
15 à 19 ans	240	261	99,6 %	99,6 %
20 ans et plus	76	78	100 %	100 %
Sous-total	18 360	17 369	-	-
Indéterminée et sans permis	2 142	2 137	10,5 %	11,0 %
Total	20 502	19 506	-	-

Un quart des motocyclettes impliquées dans les accidents corporels a moins d'un an (une automobile sur dix seulement), la moitié a moins de 3 ans et les trois quart moins de 6 ans.

MOTOCYCLETTES IMPLIQUEES DANS LES ACCIDENTS 1992 EN FONCTION DE L'ANCIENNETE DU VEHICULE



IV - 10 Les accidents de motocyclettes sans tiers en cause en 1992

- Conducteurs impliqués :

Il en a été dénombré 2 899 soit 15 % de l'ensemble des conducteurs de motocyclettes impliqués dont 1 273 en rase campagne (le tiers du total hors agglomération) et 1 626 en milieu urbain (le dixième du total en agglomération).

- Bilan des accidents :

Il s'établit à 3 482 victimes soit 17 % de l'ensemble des motocyclistes tués et blessés à savoir :

- 372 tués soit 39 % des motards décédés ;
- 1 154 blessés graves soit 22 % de ceux hospitalisés au delà de six jours ;
- 1 956 blessés légers soit 14 % des motocyclistes blessés légèrement.

- Motocyclistes tués :

Leur effectif s'élève à 372 dont 315 conducteurs et 67 passagers répartis comme suit :

- 191 en rase campagne (40 % des tués hors agglomération) ;
- 181 en milieu urbain (39 % des tués en agglomération).

IV - 11 Les accidents de motocyclettes contre piéton(s) en 1992

- Conducteurs impliqués :

Il en a été dénombré 1 319 soit 7 % des conducteurs de motocyclettes impliqués dont 43 en rase campagne et 1 276 en agglomération (soit 8,3 % de l'ensemble des conducteurs de motocycles impliqués en agglomération).

- Piétons impliqués :

1 484 soit 6 % du total des piétons impliqués en 1992 à savoir :

- 49 en rase campagne dont 44 hors intersection (90 %) ;
- 1 435 en agglomération dont 1 182 hors intersection (82 %).

- Bilan des accidents :

Bilan	Motocyclistes	Piétons	Total
Tués	7	48	55
Blessés graves	67	331	398
Blessés légers	388	1 080	1 468
Victimes.....	462	1 459	1 921

- Piétons tués :

Leur effectif s'élève à 48 soit 4 % de l'ensemble des piétons décédés en 1992 et 38 % du total des tués externes dans les accidents impliquant une motocyclette dont :

- 8 en rase campagne (7 hors intersection) soit 16 % des tués externes hors agglomération ;
- 40 en milieu urbain (78 % des tués externes en agglomération) dont 33 hors intersection (82,5 %).

Composition Média Print

Impression DF

Achévé d'imprimer : juillet 1993



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

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

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



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

Ce document contient les données disponibles sur les motocyclettes : parc en circulation ; immatriculations ; permis de conduire délivrés ; nombres d'accidents corporels, de victimes, gravité et localisation des accidents ; vitesses moyennes pratiquées et taux d'infraction ; port du casque ; éclairage diurne. Il contient d'autre part les résultats détaillés de l'année 1992 avec rappel des résultats de 1991 nombre de victimes par type de routes, tailles d'agglomérations ; selon l'âge de l'usager, la place occupée, le sexe, l'année d'obtention du permis de conduire, la catégorie de la motocyclette, les accidents à un seul véhicule et les accidents contre piétons.

La Documentation française

29 - 31, quai Voltaire 75344 Paris Cedex 07
Tél.: (1) 40 15 70 00 - Télex : 204826 Docfran

Imprimé en France
ISBN : 2.11.003000.3 - DF : 52956-7
Prix : 32 F

9 782110 030009

