

▪ **Accidentologie moto et cyclo**

--/--/2004 :

Source : *ONISR Grands thèmes de la sécurité routière en France en 2002, la documentation française*

En 2003, en milieu urbain les motocyclistes représentaient 20,2 % (soit) des tués tandis que les cyclomotoristes représentaient 10,1% (soit 174)

▪ **Les cyclomotoristes**

Tendances

La tendance générale est à la baisse avec 5 moins d'accidents corporels en 2002 qu'en 1975. Toutefois cette baisse n'est pas linéaire et tend à s'essouffler depuis 1995 avec une légère hausse en 1999 et en 2003 (+12% pour cette dernière) rappelant ainsi la nécessité de rester vigilant.

Tout milieu confondu voici les caractéristiques de l'accident en cyclomoteur (16873 accidents) :

- le cyclo n'effectuait pas de changement de direction (65% des cas)
- le point de choc est à l'avant du cyclo (77% des cas)
- les conditions atmosphériques étaient bonnes (85% des cas)
- de jour (70% des cas)
- hors intersection (58% des cas)
- accidents à deux véhicules (80% des cas)

Pour le milieu urbain, voici les caractéristiques de l'utilisateur cyclomoteur tué dans un accident (174 morts en milieu urbain en 2002 sur un total de 366 pour les cyclomoteurs)

- conducteur (90% des cas)
- homme (94% des cas)
- moins de 18 ans (42%), entre 18 et 25 ans (24%) entre 25 et 64 ans (31%)

Le déclin du parc de cyclomoteur est régulier depuis 30 ans (division par 4) il se compose de 50% de scooters, 39% de cyclomoteurs et 11% d'engins à boîte mécanique

▪ **Les motards**

Tendances

Après un maximum en 1980 avec 33000 accidents corporels, plus de 1000 tués et 35000 blessés dont 10 000 graves, la tendance a été à la baisse jusqu'en 1996 (diminution de moitié des accidents et des blessés graves, -30% pour les tués) pour repartir à la hausse jusqu'en 2001, puis de nouveau à la baisse en 2002 et 2003, mais cependant une baisse plus faible que pour les autres catégories d'utilisateurs hors cyclomoteurs. Il convient aussi de rappeler que si le nombre global d'accident impliquant une moto diminue, la gravité des accidents est plus importante.

Tout milieu confondu voici les caractéristiques de l'accident moto en 2002 (18365 accidents):

- La moto n'effectuait pas de changement de direction (69% des cas)
- le point de choc est à l'avant de la moto (72% des cas)
- les conditions atmosphériques étaient bonnes (87% des cas)
- de jour (75% des cas)

- hors intersection (65% des cas)
- accidents à deux véhicules (71% des cas), seule (17%)

Pour le milieu urbain, voici les caractéristiques du motard tué dans un accident (379 morts en milieu urbain en 2002 sur un total de 973 pour les motards)

- conducteur (94% des cas)
- homme (96% des cas)
- entre 18 et 24 ans (26%) entre 25 et 34 ans (37%) plus de 35 ans (34%)

Le parc de moto en circulation n'a cessé de croître depuis 1970. Il a augmenté de 46% depuis les 7 années précédentes 2002. Les motos légères représentent 41% du parc.

- C'est un peu plus compliqué

Période	MTL 80 cm ³	MTL 100-125 cm ³	MTT1-MTT2 Plus de 125 cm ³	TOTAL	En Agglo	% Agglo
Année 1995	10	90	680	780	375	48%
Année 1996	12	87	642	741	347	47%
Année 1997	14	107	710	831	388	47%
Année 1998	8	137	756	901	391	43%
Année 1999	9	147	745	901	391	43%
Année 2000	6	120	760	886	388	44%
Année 2001	7	147	857	1 011	400	40%
Année 2002	5	135	833	973	379	39%

On voit sur ce tableau qu'il y a une augmentation du nb total des tués mais pas en agglo où proportionnellement on baisse de 95 à 2002 de 48 à 39% pareil en 2003 (tués total 875 en agglo 353 tgs 40% du total acc 2RM) en ayant une faible variation en valeur absolue du nb de tués .

Ceci représente plus de 22% des tués en agglo (entre eb10 et eb20) pour une part modale de moins de 2% sauf à Paris et Paca.

A première vue c'est le nombre et la jeunesse des tués qui choque. Cependant il faut avoir conscience du grand nombre de blessés grave qui resteront pour partie handicapés toute leur vie et pour lesquels aucun suivi statistique n'est assuré actuellement. Les seuls éléments dont nous disposons sont d'ordre qualitatifs :

- la durée de vie des blessés graves qui conservent un handicap s'allonge
- la prise en charge (humaine, physique, psychologique, financière...) est inadaptée sur des durées importantes

Cette problématique dépasse de loin la sécurité routière mais est bien un problème de santé publique voir de choix de société.