



PRÉFET DE MAINE-ET-LOIRE

Direction

Départementale

des

Territoires

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Accidentologie des motocyclistes en Maine-et-Loire (125cm³ et +)

Période 2011 - 2015



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Table des matières

1- Définitions :.....	5
2- Gravité :.....	5
2-1 : En France.....	6
2-2 : En Maine-et-Loire.....	6
3- Caractéristiques des accidents en Maine-et-Loire :.....	7
3-1 : Comportement des usagers.....	7
3-2 : Localisation.....	8
3-3 : Temporalité et environnement.....	8
4- La tendance :.....	9
5- Conclusion :.....	9

Accidentologie des motos en Maine-et-Loire période 2011-2015

1- Définitions :

Les définitions qui suivent sont celles de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière.

Un **accident corporel** (mortel ou non mortel) de la circulation routière :

- provoque au moins une victime c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique
- implique au moins un véhicule

Cyclomoteur : 2 roues à moteur $\leq 50 \text{ cm}^3$

Moto légère : 2 roues à moteur $> 50 \text{ cm}^3$ et $\leq 125 \text{ cm}^3$

Moto lourde : 2 roues à moteur $> 125 \text{ cm}^3$

Gravité ou **indice de gravité** : nombre de tués pour 100 accidents.

Les tués :

- Toute personne qui décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident.

Les blessés hospitalisés :

- Victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures.

Victimes graves : tués + blessés hospitalisés.

2- Gravité :

Au niveau national, entre 2011 et 2015, les tués à moto sont en baisse constante.

Cette mortalité chez les motards représente environ 18 % des usagers tués en 2015.

En **Maine-et-Loire**, la situation, en volume d'accident entre 2011 et 2015, s'est améliorée comparativement à la période 2005-2009, que ce soit pour l'ensemble des accidents corporels du département (-23 % d'accidents corporels tout usager confondu), ou pour les accidents impliquant un motard (-34 %).

Le nombre de motards tués entre 2011 et 2015 (28) est moins important que pour la période 2005-2009 (51), ainsi que le nombre de motards victimes graves (-33 %).

Ces 5 dernières années, 28 motards ont perdu la vie et on en compte 3 pour l'année 2016 (au 10/12/2016). En 2009, il y avait eu 15 tués à moto sur les 55 tués tout usager confondu.

En parallèle, le nombre de permis moto délivrés en Maine-et-Loire entre 2011 et 2015, toutes cylindrées confondues, est en baisse depuis 4 ans.

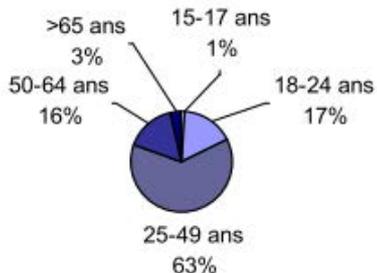
	2011	2012	2013	2014	2015
Nombre de reçus au permis	1517	1551	1389	1205	1190

2-1 : En France

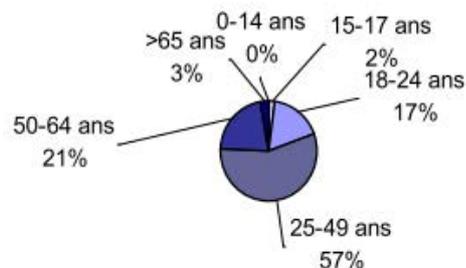
La mortalité des motocyclistes évolue (125cm³ et +)

- La part de mortalité des 50-64 ans passe de 16 % en 2014 à 21 % en 2015
- La part de mortalité des 18-24 ans est à 17 % depuis 2 ans, pour 24 % en 2013

**Mortalité moto par âge
France 2014**

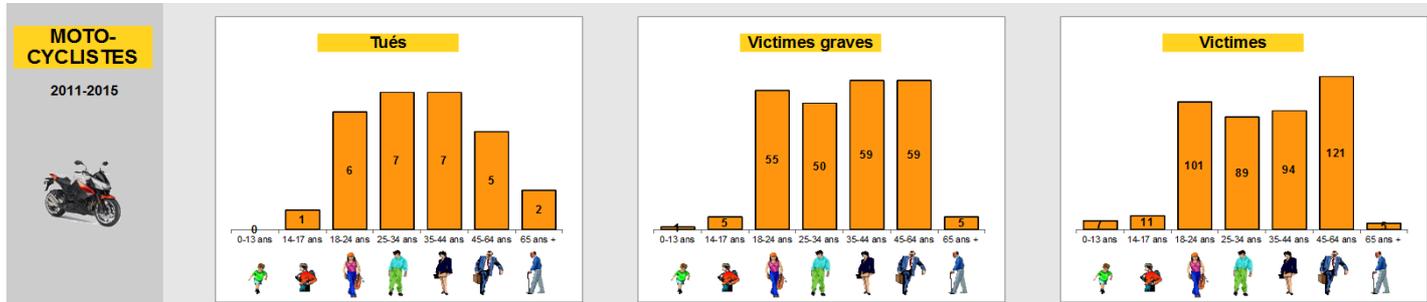


**Mortalité moto par âge
France 2015**

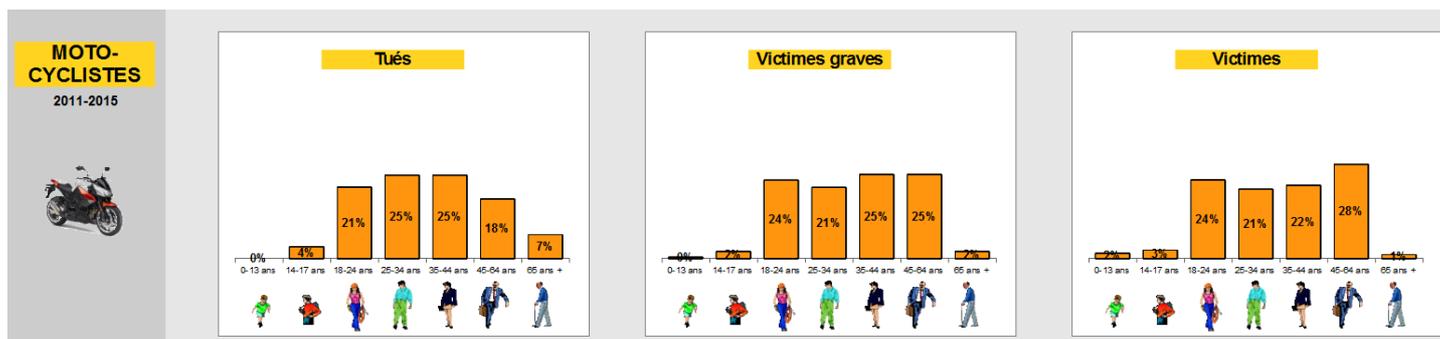


2-2 : En Maine-et-Loire

Répartition des victimes à moto par tranche d'âge (en nombre)



Répartition des victimes à moto par tranche d'âge (en %)



3- Caractéristiques des accidents en Maine-et-Loire :

L'analyse de l'accidentalité des motos réalisée dans cette étude l'a été à partir de l'exploitation des données d'accidentologie du département et de 26 procès verbaux **d'accidents mortels**.

L'**accident corporel** de moto type pour la période 2011-2015 implique :

- un homme comme conducteur du 2RM (94 % des impliqués),
- circulant de jour (77 % des accidents),
- en agglomération (60 % des accidents),
- en conflit avec un autre véhicule (66 % des accidents), hors intersection (66 % des accidents),
- un taux d'alcoolémie illégal pour 8 % des conducteurs

Le motard est seul en cause dans 1 accident corporel sur 3.

Et l'**accident mortel** de moto type pour la même période, implique :

- un homme (92 % des impliqués),
- circulant de jour (77 % des accidents), identique au taux national 2014,
- hors agglomération (81 % des accidents), 66 % au niveau national en 2014,
- en conflit avec un autre véhicule (58 % des accidents), hors intersection (81 % des accidents),
- un taux d'alcoolémie illégal pour 27 % des conducteurs

3-1 : Comportement des usagers

- Alcool

L'alcool est présent dans les accidents **corporels** de moto (8 % des conducteurs), dans une proportion équivalente à l'ensemble des accidents corporels du département (11 %).

Dans les accidents **mortels** de moto, le motard présente une alcoolémie illégale dans 27 % des cas (21 % au niveau national en 2014).

- Visibilité

Souvent, les autres usagers n'ont pas vu le motard ou ont été surpris de voir les phares de la moto seulement au moment de leur manœuvre :

- ➔ Soit le motard est, au moment de l'accident, en cours de manœuvre : dépassement d'un véhicule qui tourne à gauche (avec avertissement préalable : clignotant) ou bien arrive en face et coupe le virage (passage sur la voie de gauche lors d'une courbe à gauche).
- ➔ Soit l'autre véhicule est lui-même en cours de manœuvre (dépassement, tourne à gauche, traversée d'une voie) et coupe la trajectoire de la moto.

- Responsabilité

Dans les accidents **mortels** de moto, le motard est présumé responsable de l'accident dans 65 % des cas*. Sa responsabilité est engagée notamment au vu de sa manœuvre précédant l'accident :

- ➔ le motard perd le contrôle seul en courbe ou ligne droite (11 tués sur 5 ans),

Mais il n'est pas toujours responsable :

- ➔ Collision avec un autre véhicule (qui tourne à gauche, fait demi tour sur la voie ou traverse la voie (5 tués sur 5 ans)

1 tué sur 4 avait moins de 25 ans.

* Dans les accidents **mortels** où le motard est seul impliqué (pas d'autre véhicule impliqué), le motard est présumé responsable si l'enquête ne peut prouver le contraire. (source : Procès Verbaux des accidents mortels)

3-2 : Localisation

Les accidents **corporels** de moto sont plus nombreux en agglomération mais les plus graves se produisent hors agglomération : 81 % des accidents **mortels** ont lieu hors agglomération et sur routes départementales.

Pour les accidents **corporels** de moto, 66 % se produisent hors intersection et 79 % sur une section rectiligne. Pour les accidents **mortels** de moto on passe à 81 % hors intersection et 60 % en section rectiligne.

58 % des accidents **mortels** de moto ont lieu sans que le motard ait changé de direction, mais dans 15 % des cas, il a heurté un véhicule qui le précédait, roulant dans le même sens, sur la même voie, et qui s'apprêtait à tourner à gauche (4 tués sur 5 ans).

Dans ce cas, la vitesse inadaptée de la moto est la cause principale de l'accident :

- ➔ ne lui permettant pas de percevoir à temps le clignotant du véhicule qui tourne, sa couleur pouvant se confondre avec celle des feux stop allumés.
- ➔ ne lui permettant pas de s'arrêter à temps ou de réagir dans de bonnes conditions pour éviter la collision.

3-3 : Temporalité et environnement

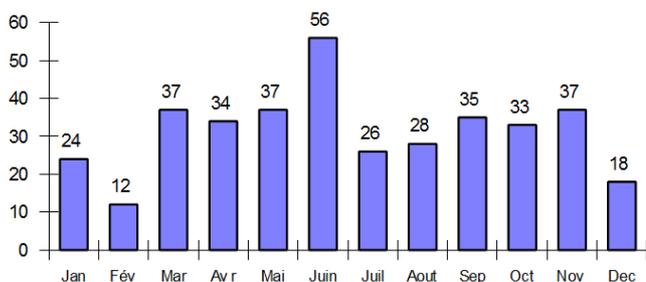
On constate une régularité des accidents du printemps à l'automne avec un pic en juin (56 accidents) et une nette baisse en hiver sur la période 2011-2015.

Les accidents du **week-end** (*y compris les vendredis, veilles et jours fériés*) sont plus nombreux (197 accidents sur 5 ans soit 52 %) que les jours ouvrables (180 accidents sur 5 ans soit 48 %) mais sont également plus graves (18 tués sur les 5 ans soit 64 % des tués à moto).

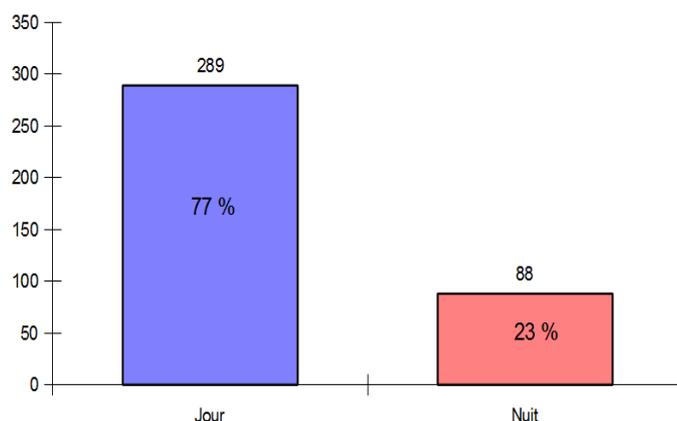
23 % des accidents corporels et mortels de moto se produisent **de nuit** (29 % pour l'ensemble des accidents du département).

Dans 18 % des accidents de moto, mortels ou non, la chaussée est mouillée ou son état est inhabituel (gravillonnage, chaussée glissante...).

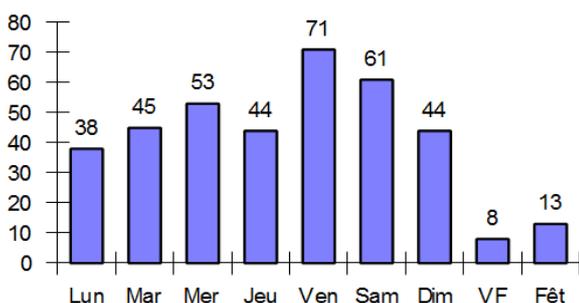
Répartition des accidents par mois (2011/2015)



Répartition des accidents selon la luminosité (en nombre et % d'accidents - 2011/2015)



Répartition des accidents par jours de la semaine (2011/2015)



4- La tendance :

Sur l'ensemble de l'année 2015, 5 motards sont décédés dans un accident de la circulation, et en 2016, ce sont 3 motards (au 10/12//16) qui ont perdu la vie sur les routes de Maine et Loire.

5- Conclusion :

Les impliqués dans les accidents corporels ou mortels de moto sont représentés dans toutes les catégories d'âge et non plus principalement par les " jeunes " hommes de moins de 40 ans. 50 % des victimes graves ont entre 35 et 64 ans.

Les accidents corporels de moto se produisent de jour, en agglomération. Mais la gravité des accidents est accrue hors agglomération, hors intersection, de nuit ou quand la moto est seule impliquée.

Les motards qui se tuent sont les principaux responsables de leur accident (18 accidents mortels sur 26 en Maine-et-Loire).

Cependant, lors d'un conflit avec un autre véhicule, le motard est très souvent mal perçu par l'automobiliste qui lui refuse la priorité, d'où l'intérêt de se rendre visible pour le motard par le port de vêtements plutôt clairs.

En effet, en raison du gabarit réduit des 2 roues à moteur et de leur faible proportion dans le trafic, l'automobiliste recherche principalement la présence d'une autre automobile et ne perçoit pas la présence du motard.

En Maine et Loire, dans les accidents impliquant un motard et un autre véhicule :

- quand le motard est présumé responsable de l'accident, c'est souvent parce qu'il n'a pas anticipé la manœuvre des autres usagers et ne modifie pas nécessairement sa conduite en fonction de la situation : lorsque la voiture qui le précède tourne à gauche, notamment.
- quand l'automobiliste est présumé responsable de l'accident, c'est parce qu'il n'a pas " vu " le motard arriver, malgré son éclairage allumé. L'automobiliste s'est donc engagé dans sa manœuvre.

En Maine et Loire, quand le motard est seul impliqué dans l'accident, le facteur prédominant, est la " non maîtrise " de son véhicule, principalement dans les accidents mortels se produisant en courbe. Une vitesse inadaptée au contexte, diminuant fortement les capacités de réactivité de la moto, ne permet pas au motard de rattraper la situation et l'amène à l'accident.

L'alcool et la vitesse sont 2 facteurs régulièrement présents dans les accidents mortels de moto, surtout dans les accidents mortels impliquant une moto seule.

Direction Départementale des Territoires de Maine-et-Loire

Service Sécurité Routière et Gestion de Crise

Unité Transports, Ingénierie de Crise et Sécurité Routière

Cité administrative – Bâtiment M

15 bis, rue Dupetit Thouars

49047 ANGERS Cédex 01

Tel. 02 41 86 64 51

Fax. 02 41 86 64 97

Courriel : ddt-srgc-ticsr-odsr@maine-et-loire.gouv.fr