



PRÉFET
DE SEINE-ET-MARNE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

2016 à
2020

Étude accidentalité routière des deux-roues motorisés (2RM)

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE **VIVRE,
ENSEMBLE**

SOMMAIRE

DÉFINITIONS

PAGE 3

ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ
DES DEUX-ROUES MOTORISÉS

PAGE 4

ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS

PAGE 4

ÉVOLUTION DES PERSONNES TUÉES

PAGE 4

ÉVOLUTION DES PERSONNES BLESSÉES

PAGE 5

LES ACCIDENTS IMPLIQUANT
DES DEUX-ROUES MOTORISÉS

PAGE 5

RÉPARTITION DES ACCIDENTS EN
AGGLOMÉRATION/HORS AGGLOMÉRATION

PAGE 5

RÉPARTITION DES VICTIMES PAR
RÉSEAU ROUTIER (usagers blessés et usagers tués)

PAGE 6

VICTIMES 2RM SELON L'ÂGE
(usagers blessés et usagers tués)

PAGE 7

FRÉQUENCE DES ACCIDENTS CORPORELS DE 2RM

PAGE 8

FOCUS SUR LES ACCIDENTS MORTELS
DE 2018 À 2020

PAGE 9

TYPE DE 2RM

PAGE 10

AVEC OU SANS TIERS

PAGE 11

LA COLLISION

PAGE 12

FACTEURS D'ACCIDENTS

PAGE 11

ANCIENNETÉ DU PERMIS

PAGE 13

EQUIPEMENT

PAGE 14

ACTIONS 2RM RÉALISÉES
DANS LE DÉPARTEMENT EN 2018 ET 2021

PAGE 15

AVERTISSEMENT

Les chiffres et les données de ce document sont définitives (consolidées),
à l'exception des rubriques "la collision", "facteurs accidents" "ancienneté de permis" et "équipement"

ACCIDENT CORPOREL DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

implique au moins un véhicule, survient sur voie ouverte à la circulation publique et provoque au moins une victime.

Sont donc exclus tous les accidents uniquement matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicule.

VICTIME(S)

personne(s) tuée(s) ou blessée(s) lors d'un accident corporel de la circulation routière.

TUÉ(S)

victimes décédées sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident. Cette définition est en vigueur depuis le 1er janvier 2005.

BLESSÉ(S)

victimes nécessitant une hospitalisation.

BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels)

rapport établi par le service de police ou de gendarmerie compétent pour tout accident corporel de la circulation routière dont ils ont connaissance.

CYCLOMOTEUR(S)

(appelés également cyclos) : c'est un deux-roues ou trois-roues motorisé d'une cylindrée inférieure ou égale à 50 cm³.

La conduite d'un cyclomoteur est autorisée à partir de 14 ans en étant titulaire de la catégorie AM du permis de conduire.

MOTOCYCLETTE(S) LÉGÈRE(S) (véhicule de catégorie L3e, sans side-car et L4e, avec side-car)

- c'est un deux-roues dont la puissance est inférieure ou égale à 11 kW de 125 cm³ maximum ;

- un tricycle d'une puissance inférieure ou égale à 15 kW.

Pour conduire une motocyclette légère, il faut avoir :

- 16 ans et avoir obtenu le permis A1 ;

- avoir le permis B depuis plus de deux ans et suivre une formation de sept heures qui permet d'obtenir le permis A1 par équivalence ;

- avoir le permis le permis A

- avoir le permis A2 obtenu à partir du 19 janvier 2013

MOTOCYCLETTE(S) LOURDE(S) (véhicule de catégorie L3e, L4e et L5e)

deux-roues ou trois-roues motorisées dont la cylindrée est supérieure à 125cm³, comprenant à la fois les motocyclettes d'une puissance maximum de 34 chevaux et les motocyclettes lourdes pouvant atteindre une puissance maximum de 100 chevaux.

Pour conduire une motocyclette lourde, il faut avoir :

- 18 ans et avoir obtenu le permis A2 ;

- le permis A.

Le permis A2 permet de conduire une moto (avec ou sans side-car) d'une puissance n'excédant pas 35 kW (47,5 ch), dont le rapport puissance/poids est inférieur ou égal à 0,2 kW/kg.

Pour conduire une moto de plus de 35 kW (47,6 CV) dont le rapport puissance/poids excède 0,20 kW par kg, il faut être titulaire du permis A.

Depuis le 2 juin 2016, le titulaire du permis A2 doit attendre 2 ans à l'obtention de ce permis et suivre une formation de sept heures pour obtenir le permis A.

ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ DES DEUX-ROUES MOTORISÉS

Pour chacun des indicateurs (accidents corporels, tués, blessés), l'année 2020 enregistre une baisse conséquente, étroitement liée à la mise en place de deux confinements et aux restrictions de déplacements.

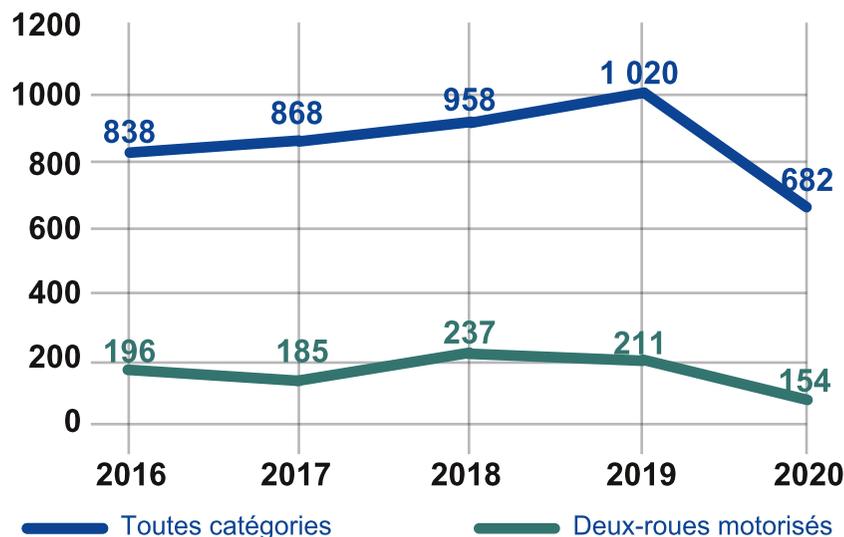
Entre 2016 et 2019, l'évolution du nombre d'accidents corporels de 2RM (+8 %) ainsi que celle du nombre de personnes blessées (+10 %) est en légère augmentation. Le nombre de personnes décédées en 2RM reste relativement stable.

En moyenne, sur cette période, les usagers de 2RM représentent un ratio d'une personne décédée sur 4 et d'une personne blessée sur 6.

La catégorie la plus représentée dans les 3 indicateurs (accidents, tués, blessés) est la moto lourde.

On observe également que le nombre d'accidents en moto légère est généralement moins important que ceux en cyclomoteur mais globalement plus grave.

ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS



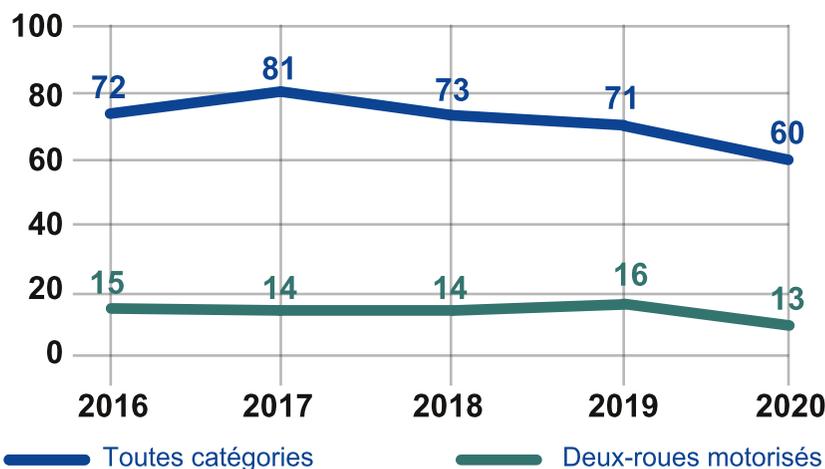
Entre 2016 et 2020

67% des accidents 2RM se produisent avec une moto lourde (cylindrée >125cm³)

15% des accidents 2RM se produisent avec une moto légère (cylindrée >50cm³ et <= à 125cm³)

18% des accidents 2RM se produisent avec un cyclomoteur (cylindrée <=50 cm³)

ÉVOLUTION DES PERSONNES TUÉES



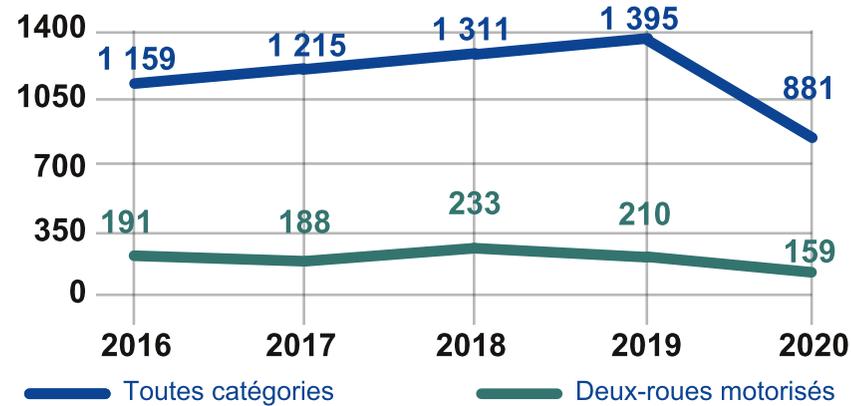
Entre 2016 et 2020

78% des personnes tuées avec une moto lourde (cylindrée >125cm³)

14% des personnes tuées avec une moto légère (cylindrée >50cm³ et <= à 125cm³)

8% des personnes tuées avec un cyclomoteur (cylindrée <=50 cm³)

ÉVOLUTION DES PERSONNES BLESSÉES



Entre 2016 et 2020

67% des personnes blessées avec une moto lourde (cylindrée >125cm³)

14% des personnes blessées avec une moto légère (cylindrée >50cm³ et <= à 125cm³)

19% des personnes blessées avec un cyclomoteur (cylindrée <=50 cm³)

LES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES DEUX-ROUES MOTORISÉS



Les accidents corporels de cyclomoteuristes ont majoritairement lieu en agglomération. Pour autant, les accidents mortels ont autant lieu en agglomération que hors-agglomération. Les accidents corporels et mortels se produisent majoritairement hors-intersection.



Les accidents corporels ainsi que les accidents mortels de motocyclistes interviennent principalement :
 - hors-agglomération ;
 - hors-intersection.

RÉPARTITION DES ACCIDENTS EN AGGLOMÉRATION/HORS AGGLOMÉRATION

ACCIDENTS CORPORELS



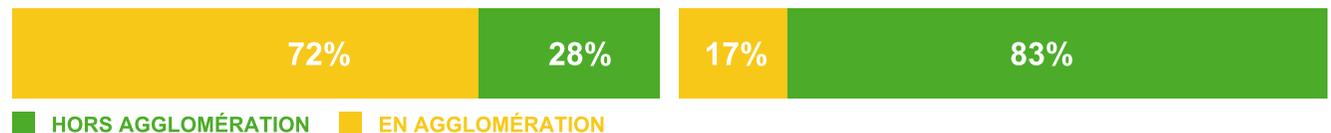
ACCIDENTS MORTELS



ACCIDENTS CORPORELS



ACCIDENTS MORTELS



Quel que soit le réseau, l'obstacle mobile le plus identifié que rencontre les 2RM dans un accident est un autre véhicule.



La glissière (métallique, béton ou autre) est le type d'obstacle le plus rencontré sur autoroutes et routes nationales dans les accidents de motocyclettes.

Les obstacles verticaux (arbre, signalisation verticale, poteau) sont les types d'obstacles les plus rencontrés sur routes départementales et voies communales dans les accidents de motos.



Un véhicule en stationnement est le type d'obstacle fixe le plus rencontré dans les accidents de cyclomoteurs.



VICTIMES 2RM SELON L'ÂGE (usagers blessés et usagers tués)



Les **15-17** ans sont les plus touchés dans les accidents impliquant un cyclomoteur.

Les personnes décédées en cyclomoteurs représentent **8 %** des tués en 2RM.



Au guidon des motos légères et des motos lourdes, ce sont les **25-44** ans qui sont les plus représentés.

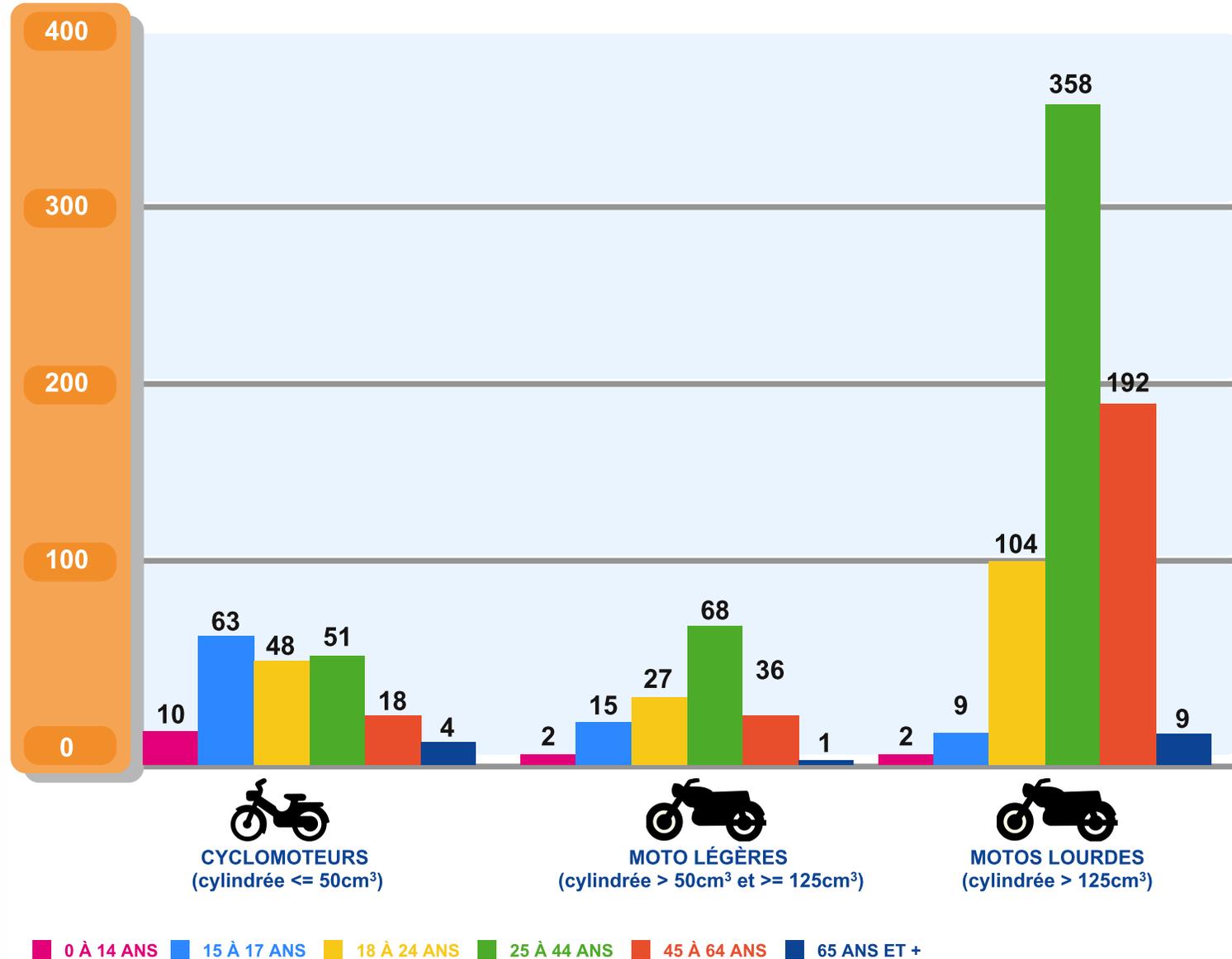
Pour autant, dans les accidents mortels impliquant une moto légère, ce sont les **18-24** ans qui sont majoritairement tués.

Les personnes décédées en motos légères représentent **14 %** des tués en 2RM.

Les personnes décédées en motos lourdes représentent **78 %** des tués en 2RM.

Parmi les victimes de moins de **18** ans dans la catégorie des motos lourdes, **10** des **11** victimes sont passagers du véhicule, dont 1 tué.

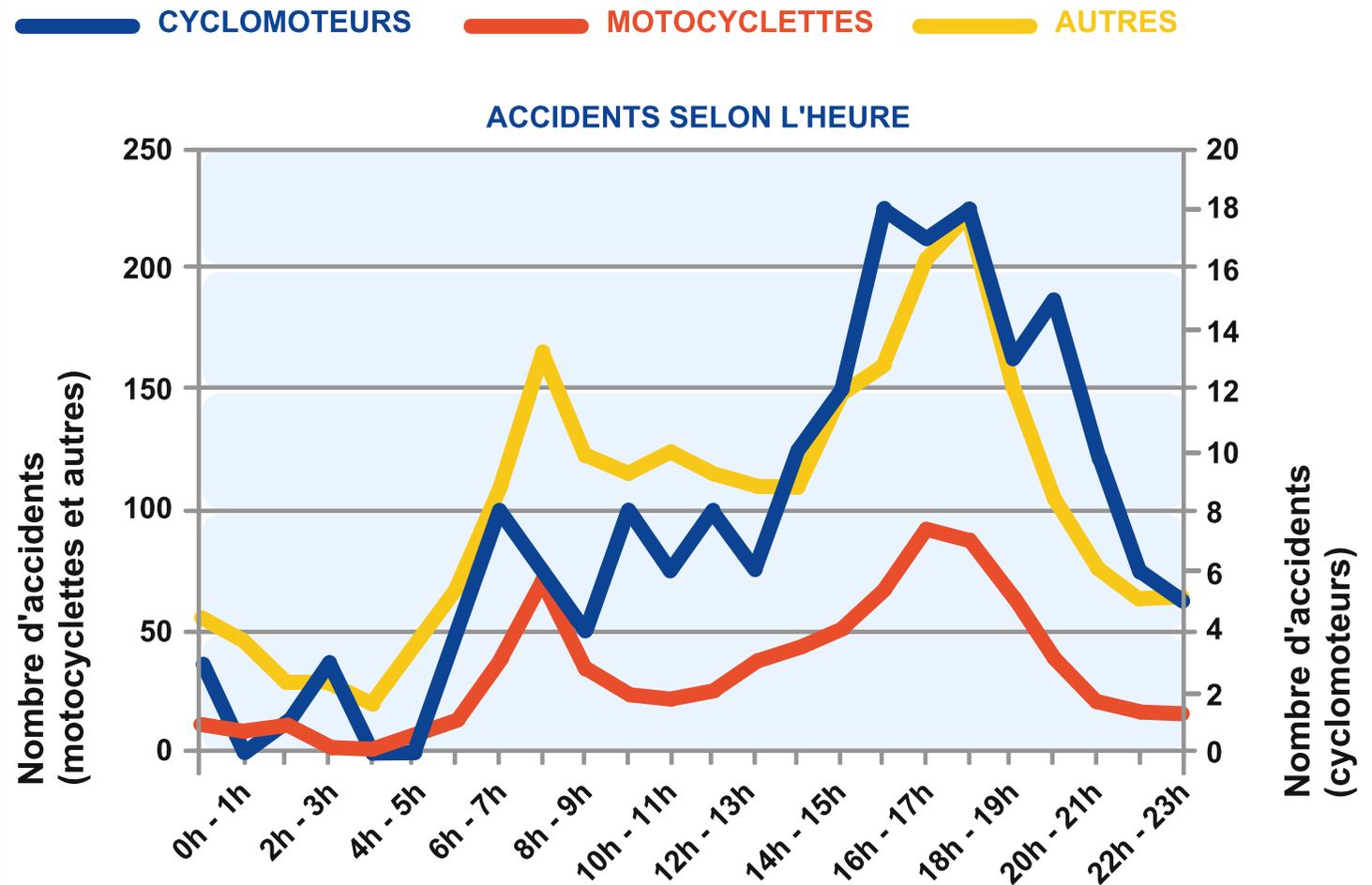
VICTIMES



80% des accidents corporels en cyclos et **88%** des accidents corporels en motos ont lieu avec une météo favorable.

78% des accidents corporels en cyclos et **84%** des accidents corporels en motos ont lieu avec une chaussée sèche.

Globalement, les accidents de motos ont lieu aux mêmes heures que les accidents impliquant une autre catégorie de véhicules. Les accidents de cyclomoteurs suivent à peu près la tendance.



Pour toutes les catégories, et particulièrement pour les motos, le vendredi est le jour le plus accidentogène.

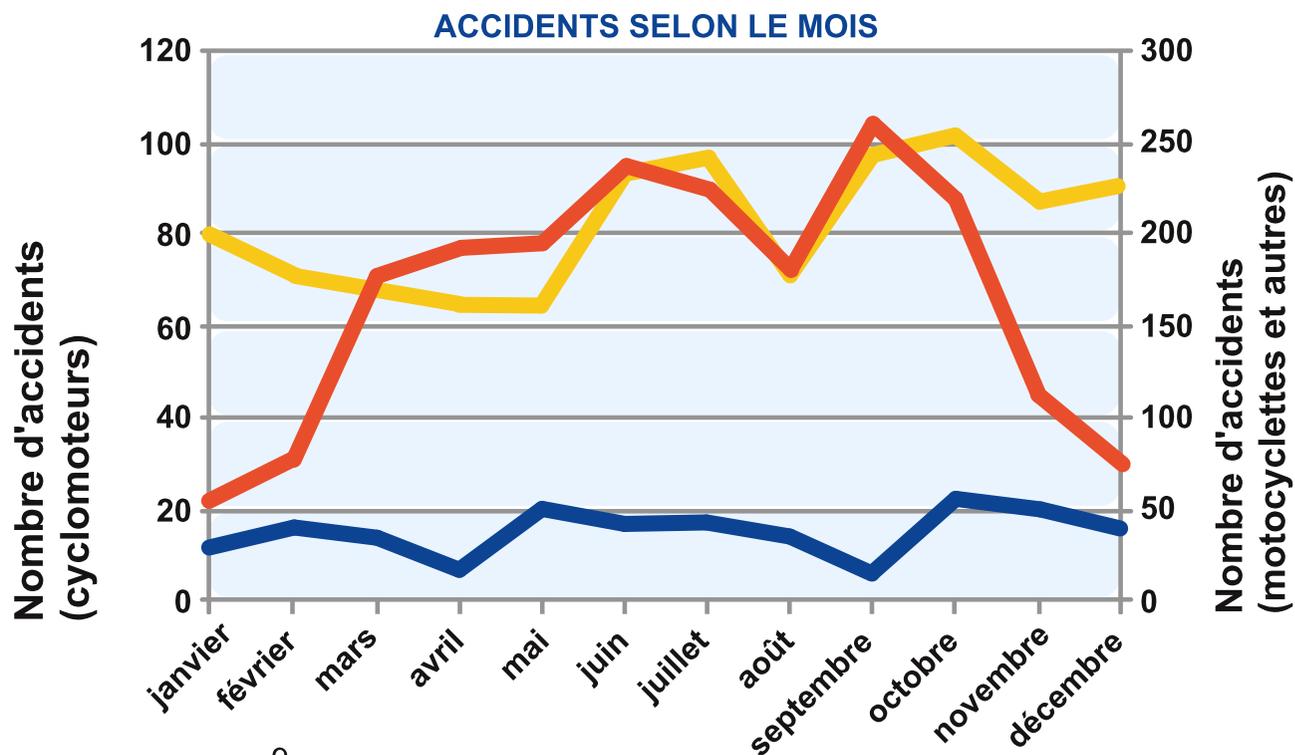
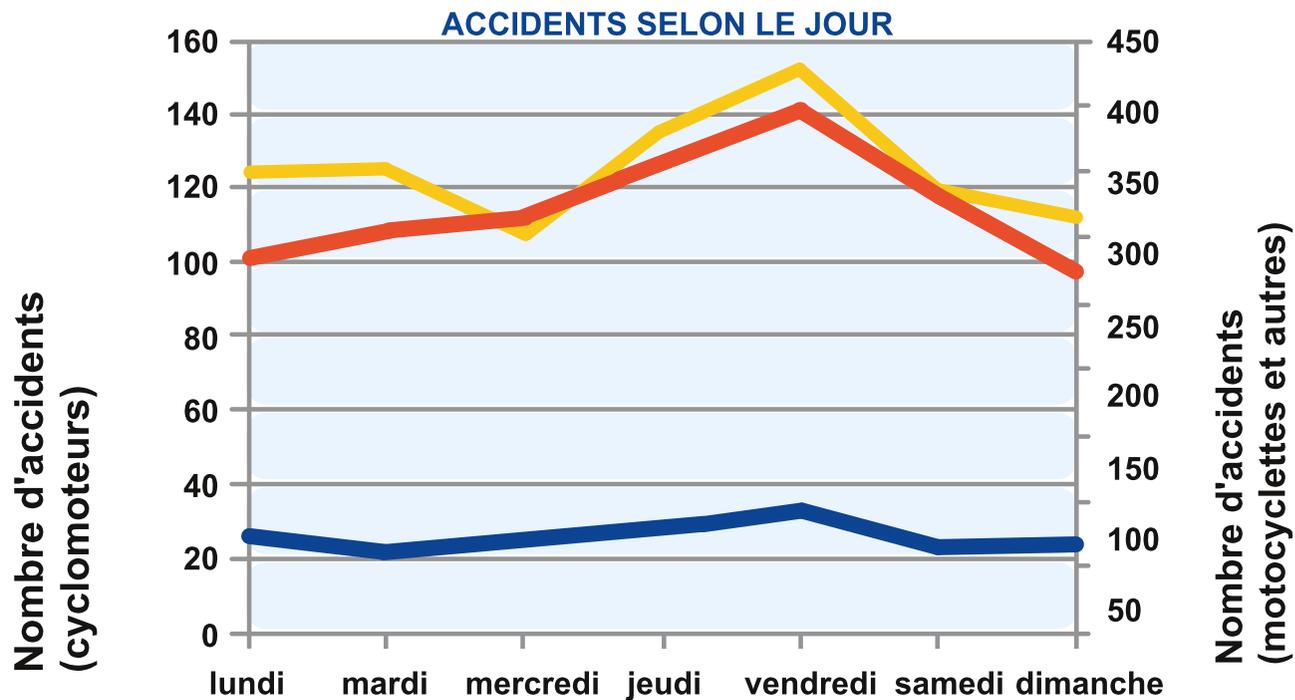


Pour les motos, on constate une nette différence entre les mois les moins accidentogènes et les plus accidentogènes. En effet, les conditions météorologiques ont un impact sur le choix du mode de déplacement.



Pour les cyclomoteurs, cette différence existe également. Pour autant, celle-ci est moins marquée et plus linéaire (peu d'autres alternatives de mode de déplacement).

CYCLOMOTEURS **MOTOCYCLETTES** **AUTRES**



FOCUS SUR LES ACCIDENTS MORTELS DE 2018 À 2020

TYPE DE 2RM

AVEC OU SANS TIERS



CYCLOMOTEURS
(cylindrée $\leq 50\text{cm}^3$)

5

accidents mortels,
5 conducteurs décédés



MOTO LÉGÈRES
(cylindrée $> 50\text{cm}^3$ et $\geq 125\text{cm}^3$)

4

accidents mortels,
3 conducteurs et 1 passager décédés



MOTOS LOURDES
(cylindrée $> 125\text{cm}^3$)

34

accidents mortels,
34 conducteurs et 1 passager décédés

43 accidents mortels au total

12

se sont produits sans tiers impliqué (soit 28%)

25

impliquaient un véhicule de tourisme

5

impliquaient un véhicule lourd
(2 poids-lourds, 1 tracteur agricole et 1 convoi exceptionnel)

1

impliquait une autre moto

sur **43** accidents mortels

30 collisions avec un autre véhicule au choc initial

16 collisions par le côté

9 collisions par l'arrière
(choc arrière sur le 2RM ou bien par le 2RM sur l'autre véhicule impliqué)

5 collisions frontales

13 collisions avec un obstacle fixe

4 collisions contre des glissières
(2 bétons, 2 métalliques)

3 collisions avec le sol (sans obstacle connu)

2 collisions avec une bordure de trottoir

1 collision avec un bâtiment d'habitation en agglomération

1 collision contre un arbre sur un accotement

1 collision contre un îlot refuge

1 avec un animal sauvage

CONDUCTEURS IMPLIQUÉS DANS LES ACCIDENTS DE 2RM

CONDUCTEURS DE 2RM

NOMBRE DE CAS	FACTEUR	NOMBRE DE CAS	FACTEUR
13	vitesse excessive ou inadaptée	2	contresens
9	alcool	2	non respect des distances de sécurité
8	stupéfiants	1	changement de file
4	inattention	1	malaise
3	non respect de la priorité	1	suicide
3	dépassement dangereux	1	éblouissement
3	autres causes (dont 1 animal sauvage)		

AUTRES CONDUCTEURS

NOMBRE DE CAS	FACTEUR
10	non respect de la priorité
7	inattention
2	vitesse excessive ou inadaptée
1	changement de file

Sur les 43 accidents mortels, 18 conducteurs de deux-roues motorisés cumulent au moins 2 facteurs d'accidents.

sur les **43** accidents mortels

5 concernent un cyclomoteur
(ne nécessitant pas de permis)

5 ne sont pas vérifiables
(dont 1 permis étranger)

EN 2019

5 302 permis obtenus

EN 2020

4 594 permis obtenus

Parmi les **34** conducteurs identifiés

4 étaient en défaut de permis au moment de l'accident, soit 12%

3 avaient le permis depuis moins de 1 an

5 avaient le permis depuis moins de 2 ans

1 avait le permis depuis moins de 3 ans

4 avaient le permis depuis 3,4 ou 5 ans

17 avaient le permis depuis plus de 6 ans, soit 51%

60% ont également le permis B

Pour les **40** accidents mortels où l'équipement est renseigné, on constate

1 motard ne portait aucun équipement
(accident avec une moto lourde en agglomération)

2 motards portaient un équipement complet
(dont un portant un gilet airbag)

39 motards portaient un casque
Nota : pour être efficace, le casque doit être adapté à votre taille et correctement attaché

24 motards portaient des gants (soit 60%)

14 motards portaient un blouson moto (soit 35%)

7 motards portaient des bottes de moto (soit 18%)

2 motards portaient des un pantalon renforcé
(soit 5%)

LÉSIONS LES PLUS FRÉQUENTES

Tête 11%

Thorax 10%

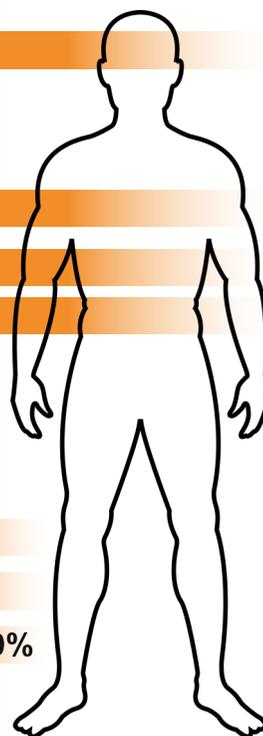
Colonne 10%

Abdomen 5%

Face 6%

Cou 4%

Zone externe 19%



Membres
supérieurs
45%

Membres
inférieurs
63%

14

LÉSIONS LES PLUS GRAVES (AIS 4+)

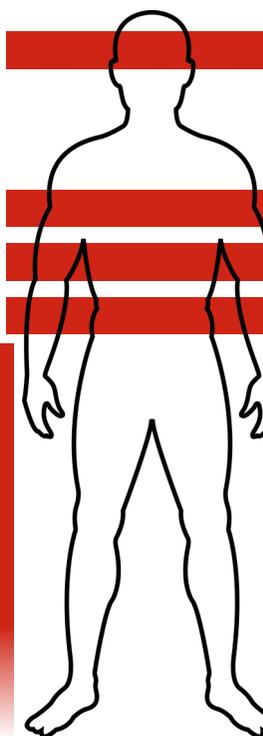
Tête 44%

Thorax 44%

Colonne 10%

Abdomen 11%

Membres
inférieurs
4%



Année	Action	Cible
2018	Rallye CRS	Motards du quotidien
	Safran	2RM/risque professionnel durant la quinzaine des usagers vulnérables
	JNMM	Motards du quotidien
	2 journées de reprise de guidon	Motards reprenant la conduite ou jeunes conducteurs
2019	2 journées de reprise de guidon	Motards reprenant la conduite ou jeunes conducteurs
	1 journée de guidon d'automne	Motards reprenant la conduite ou jeunes conducteurs
	JNMM	Motards du quotidien
2020	2 journées de reprise de guidon	Motards reprenant la conduite ou jeunes conducteurs
	2 journées de guidon d'automne	Motards reprenant la conduite ou jeunes conducteurs
	Sensibilisation aux équipements 2RM	Elèves du lycée Joliot Curie – Dammarie-les-Lys
	Gilet airbag avec GPAM – offre partenariat	Offre diffusée aux services de l'État et lors des actions « reprise de guidon » à destination de toute personne intéressée - 100 gilets vendus
2021	1 Journée de sensibilisation à destination des motardes	Motardes exclusivement à l'occasion de la journée internationale des droits de la femme
	3 journées de sensibilisation à la conduite d'un deux-roues motorisé	Motards reprenant la conduite ou jeunes conducteurs
	1 journée de guidon d'automne	Motards reprenant la conduite ou jeunes conducteurs

Par ailleurs, le simuscooter et les gilets airbags ont été utilisés de nombreuses fois au cours de différentes actions de sensibilisation