



PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE

Liberté
Égalité
Fraternité

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

OBSERVATOIRE RÉGIONAL

Mobilité et Sécurité routière

DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Février 2026

L'accidentalité des cyclomoteurs dans la région Occitanie

De 2020 à 2024

En 5 ans :
qui ont provoqué :

1 673 accidents

63 tués

1 886 blessés



Définitions

Accident : il provoque au moins une victime (tué ou blessés), survient sur une voie ouverte à la circulation publique et implique au moins un véhicule.

L'accident grave : comporte au moins un tué ou un blessé hospitalisé.

L'accident mortel : comporte au moins un tué.

Tués : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident.

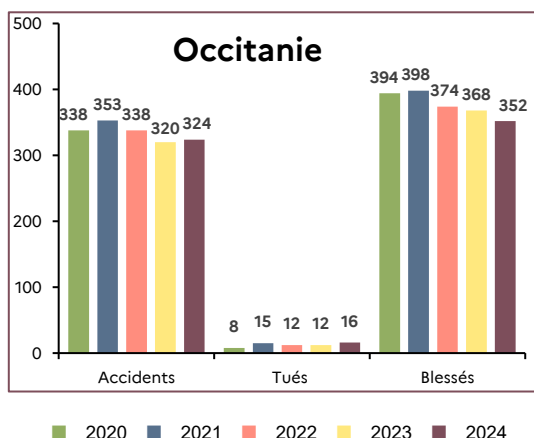
Blessés : on distingue les blessés hospitalisés (blessés nécessitant plus de 24 heures d'hospitalisation) et les blessés légers (victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises à l'hôpital plus de 24 heures).

Dans ce document, le terme blessés regroupe les blessés hospitalisés et les blessés légers.

Cyclomoteur : deux roues motorisé dont la cylindrée est inférieure à 50 cm³, y compris les scooters. Les cyclomoteurs peuvent être conduits à partir de 14 ans.

Dans ce document, le terme cyclomoteur ou cyclo regroupe les cyclomoteurs et les scooters. L'accidentalité des motocyclettes (2 roues motorisés ≥ 50 cm³) est traitée dans une autre plaquette.

Évolution de l'accidentalité des cyclomoteurs



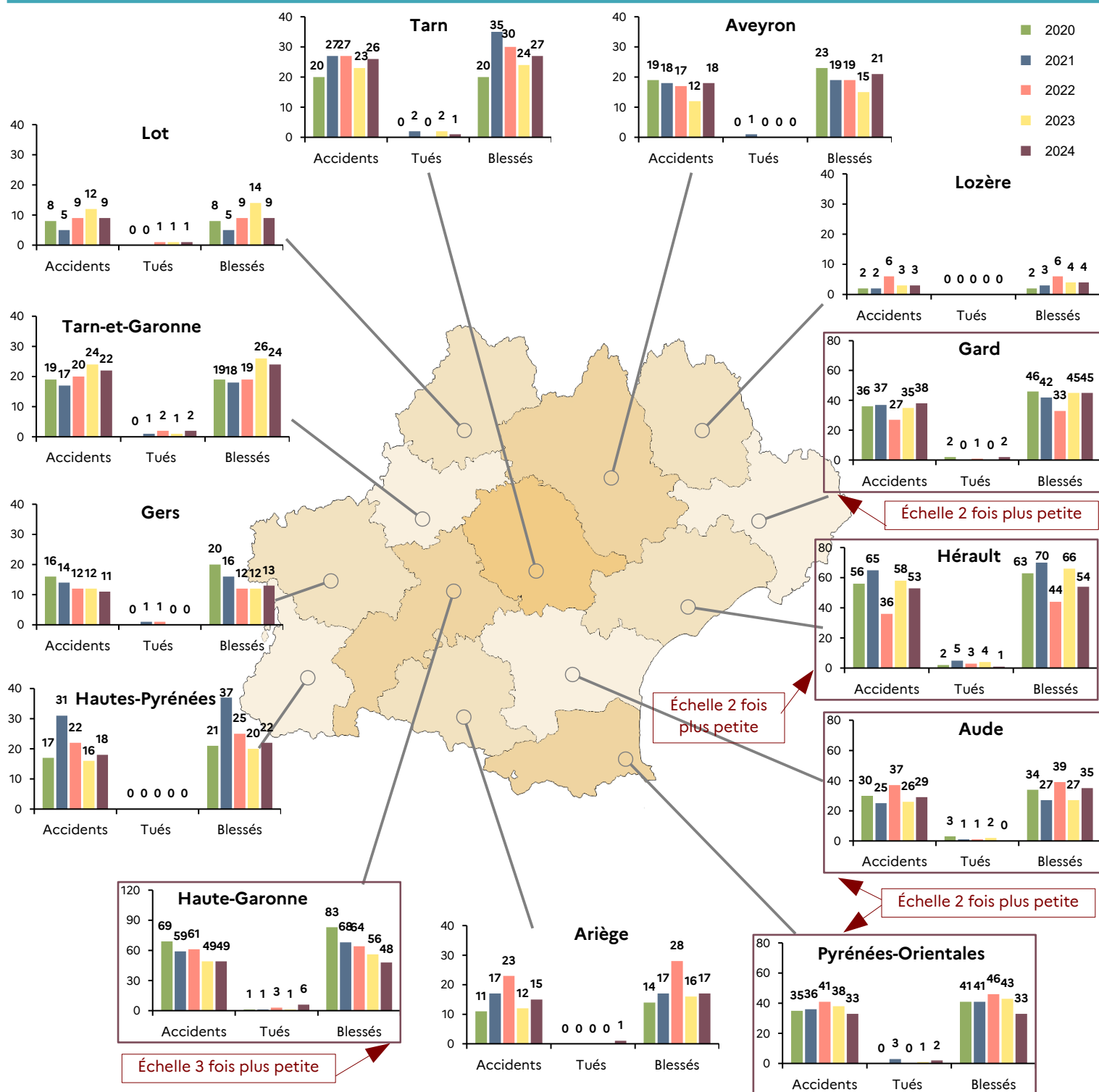
Après deux années de baisse consécutives (2022 et 2023), le nombre d'accidents impliquant un cyclomoteur se stabilise en 2024.

Après une hausse du nombre des tués en 2021, la faible évolution sur les années suivante et compte tenu des faibles valeurs, il reste délicat de tirer des conclusions.

En 2024, la tendance à la baisse, du nombre des blessés, amorcée en 2022 se confirme.

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE

Évolution de l'accidentalité des cyclomoteurs par département



Sur ces cinq dernières années, les valeurs des trois indicateurs – accidents, tués, blessés – de la plupart des départements sont trop faibles ou trop variables, d’une année sur l’autre, pour dégager une tendance.

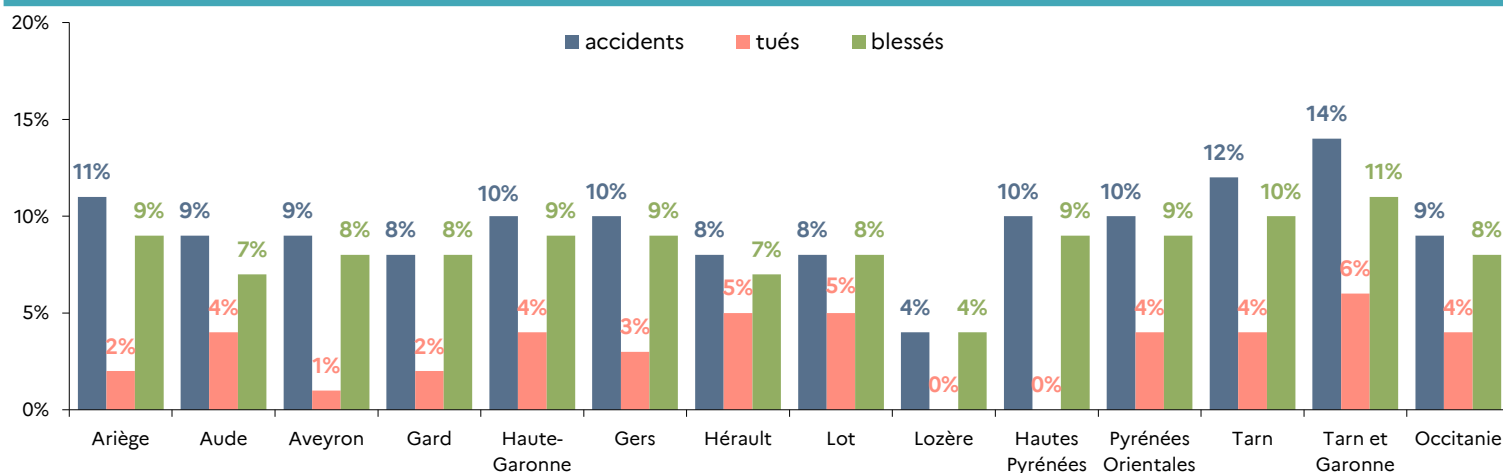
Le département des Pyrénées-Orientales présente, sur les deux dernières années, une baisse des accidents et des blessés, ainsi qu’une hausse des tués. La Haute-Garonne connaît une baisse du nombre de blessés sur toute la période d’étude.

Deux départements présentent une mortalité nulle sur la période d’étude, il s’agit de la Lozère et des Hautes-Pyrénées. La Lozère est le département qui présente, pour les cyclos l’accidentalité la plus faible d’Occitanie pour les cyclos.

Dans les accidents impliquant un cyclo, le Gard, la Haute-Garonne et l’Hérault représentent 44 % des accidents et des blessés, ainsi que 51 % des tués.

Attention, les évolutions des petits chiffres sont très sensibles aux variations. C’est pourquoi les tendances doivent être analysées dans la durée.

Part de l'accidentalité avec un cyclomoteur par rapport à l'accidentalité générale



La part des cyclos dans l'accidentalité générale en Occitanie représente 9 % des accidents, 4 % des tués et 8 % des blessés.

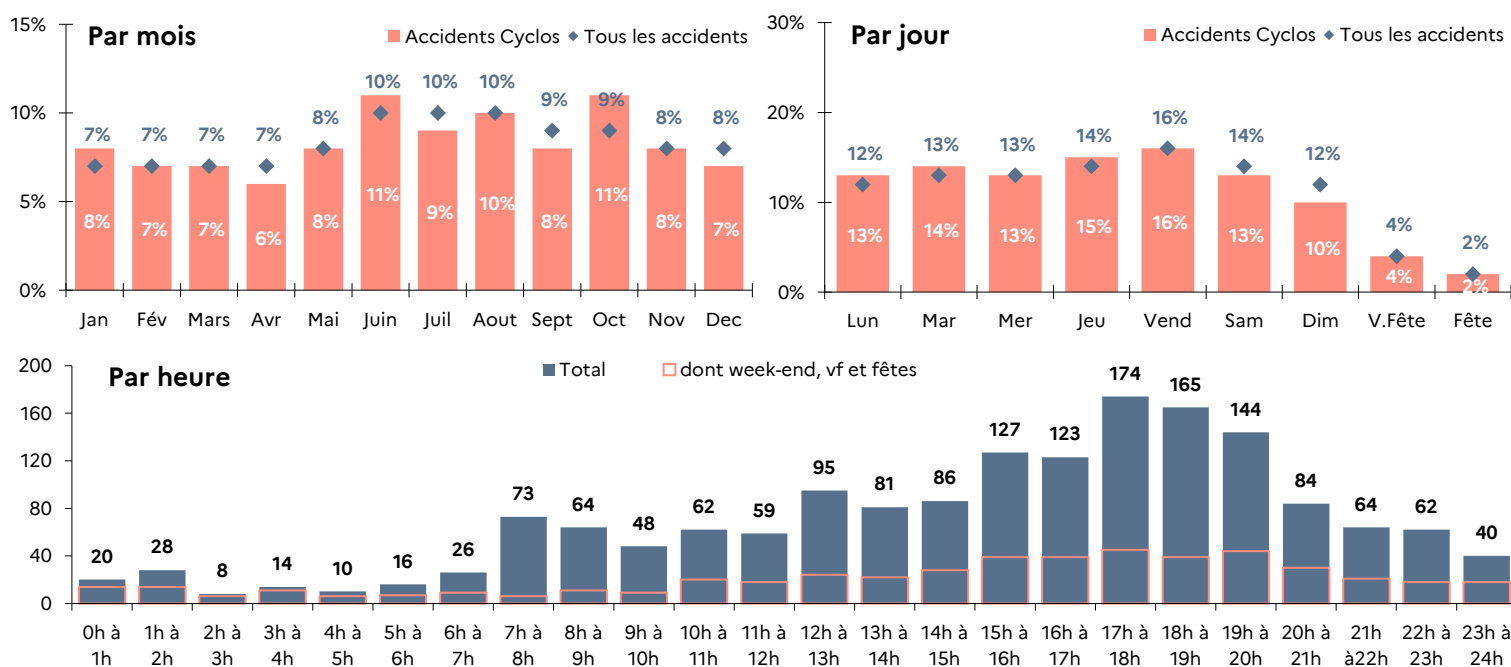
Le Tarn-et-Garonne présente les plus fort taux pour les trois indicateurs par rapport aux moyennes régionales à savoir, + 5 points pour les accidents, + 2 points pour les tués et + 3 points pour les blessés. Il est suivi par :

Pour les accidents : le Tarn (+ 3 points), l'Ariège (+ 2 points), la Haute-Garonne, le Gers, les Hautes-Pyrénées et les Pyrénées-Orientales (+ 1 point).

Pour les tués : l'Hérault et le Lot (+ 1 point).

Pour les blessés : le Tarn (+ 2 points), l'Ariège, la Haute-Garonne, le Gers, les Hautes-Pyrénées et les Pyrénées-Orientales (+ 1 point)

Répartition des accidents de cyclomoteurs dans le temps

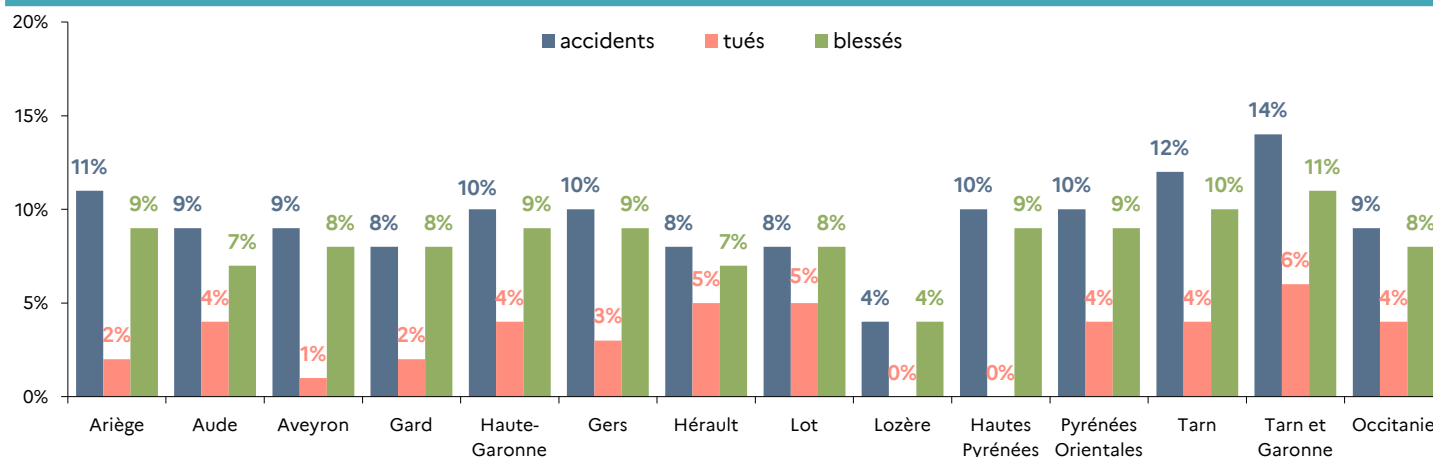


Le mois d'**avril** est le mois le moins accidentogène avec une accidentalité à **6 %** suivi par les mois de **février, mars et décembre** avec **7 %**, alors que les autres mois de l'année oscillent entre **8 et 11 %**, avec un **maximum de 11 %** pour les mois de **juin et octobre**. Cette variation est plus marquée que pour l'accidentalité générale.

Comme pour l'accidentalité générale, le vendredi est le jour de la semaine où l'on recense le **plus d'accidents**.

C'est sur la plage horaire comprise entre 17 h et 20 h que l'on note le plus d'accidents. Il est à noter que sur la plage de minuit à 7 h, 55 % des accidents ont lieu les week-ends, les veilles de fêtes et les jours de fêtes.

Part de l'accidentalité avec un cyclomoteur par rapport à l'accidentalité générale



La part des cyclos dans l'accidentalité générale en Occitanie représente 9 % des accidents, 4 % des tués et 8 % des blessés.

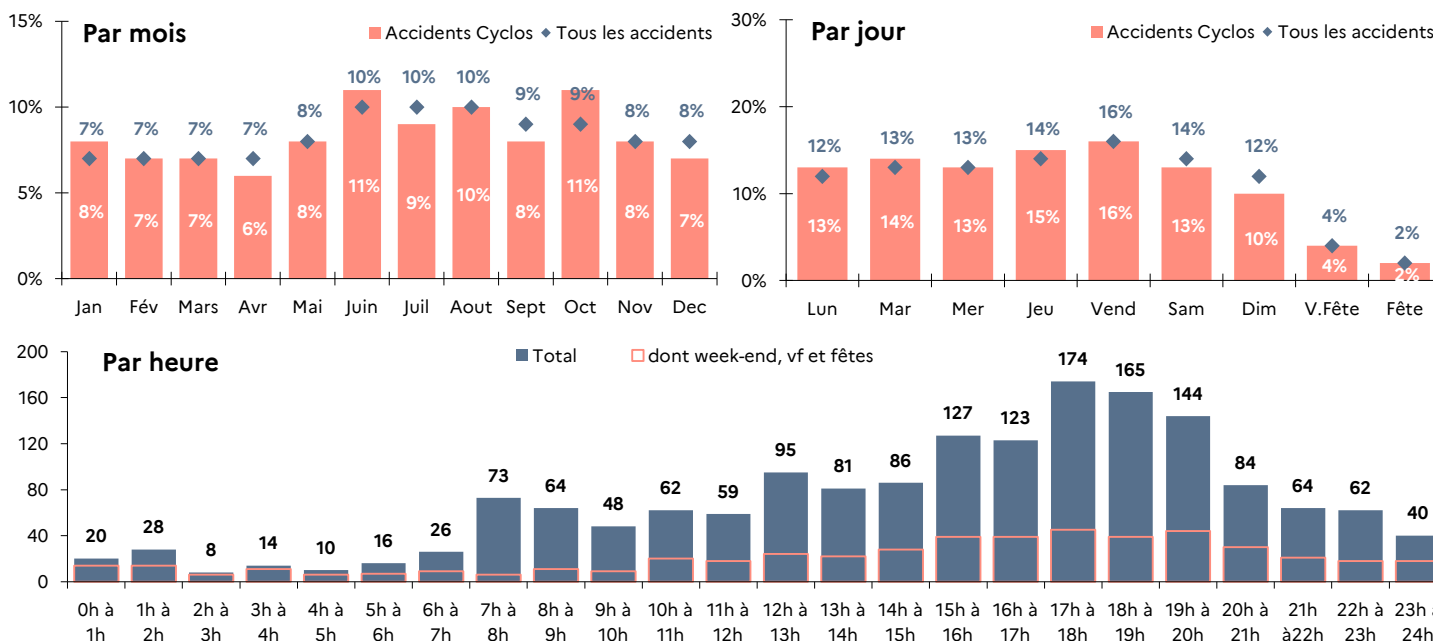
Le Tarn-et-Garonne présente les plus fort taux pour les trois indicateurs par rapport aux moyennes régionales à savoir, + 5 points pour les accidents, + 2 points pour les tués et + 3 points pour les blessés. Il est suivi par :

Pour les accidents : le Tarn (+ 3 points), l'Ariège (+ 2 points), la Haute-Garonne, le Gers, les Hautes-Pyrénées et les Pyrénées-Orientales (+ 1 point).

Pour les tués : l'Hérault et le Lot (+ 1 point).

Pour les blessés : le Tarn (+ 2 points), l'Ariège, la Haute-Garonne, le Gers, les Hautes-Pyrénées et les Pyrénées-Orientales (+ 1 point)

Répartition des accidents de cyclomoteurs dans le temps

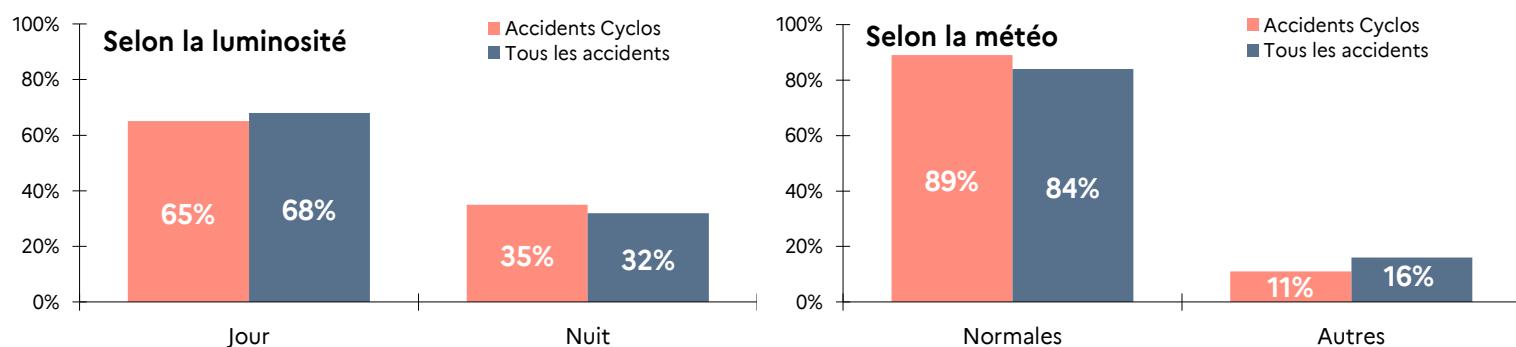


Le mois d'**avril** est le mois le moins accidentogène avec une accidentalité à **6 %** suivi par les mois de **février, mars et décembre** avec **7 %**, alors que les autres mois de l'année oscillent entre **8 et 11 %**, avec un **maximum de 11 %** pour les mois de **juin et octobre**. Cette variation est plus marquée que pour l'accidentalité générale.

Comme pour l'accidentalité générale, le vendredi est le jour de la semaine où l'on recense le **plus d'accidents**.

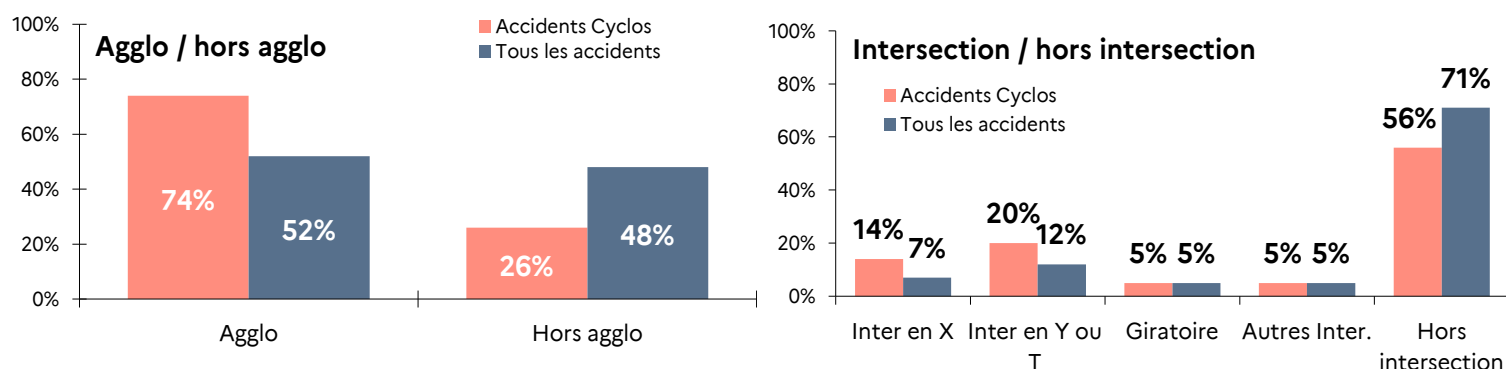
C'est sur la plage horaire comprise entre 17 h et 20 h que l'on note le plus d'accidents. Il est à noter que sur la plage de minuit à 7 h, 55 % des accidents ont lieu les week-ends, les veilles de fêtes et les jours de fêtes.

Répartition des accidents de cyclomoteurs selon les circonstances



Les accidents avec un cyclo, sur la région, se produisent **majoritairement de jour**. On note trois points de moins que pour l'accidentalité générale. Ils se produisent également dans des **conditions atmosphériques normales** (supérieur de cinq points à l'accidentalité générale).

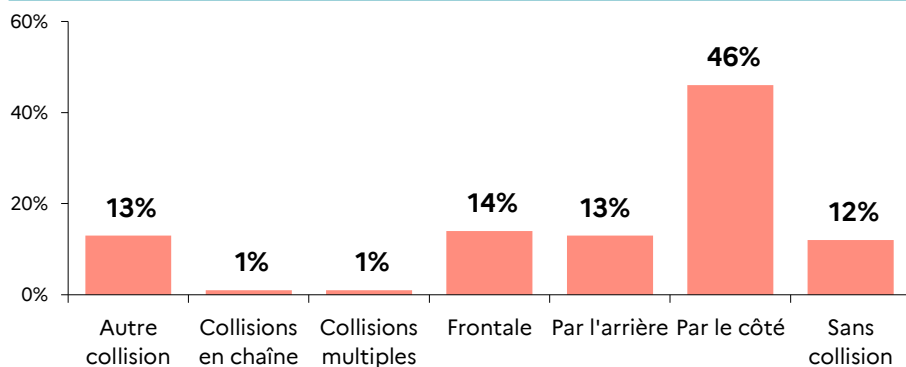
Répartition des accidents de cyclomoteurs suivant la localisation



Les accidents de cyclomoteurs se produisent principalement en **agglomération** (22 points de plus que pour l'accidentalité générale) et **hors intersection** (15 points de moins que pour l'accidentalité générale). Toutefois, on note une surreprésentation des accidents en Intersection en X, Y et en T.

En ce qui concerne les accidents aux carrefours, les **intersections en Y ou en T** enregistrent **le plus d'accidents** (20 %), soit huit points de plus que pour l'accidentalité générale. Viennent ensuite les **intersections en X** (14 %).

Les types de collisions dans les accidents de cyclomoteurs

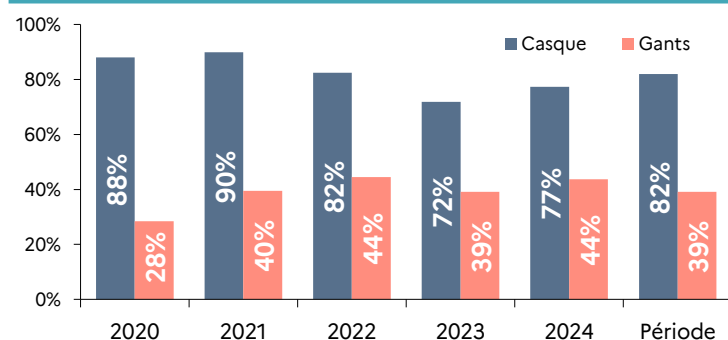


Lors d'un accident impliquant un cyclo, on note majoritairement un conflit entre véhicules. Toutefois, pour 12 % des accidents aucun tiers n'est identifié.

Les collisions par le côté, avec 46 %, sont les plus nombreuses, viennent ensuite les collisions frontales (14 %) puis les collisions par l'arrière (13 %).

À noter que dans 13 % des accidents, le type de collision n'est pas renseigné (Autre collision).

Utilisation des équipements de sécurité obligatoires dans les accidents de cyclomoteurs



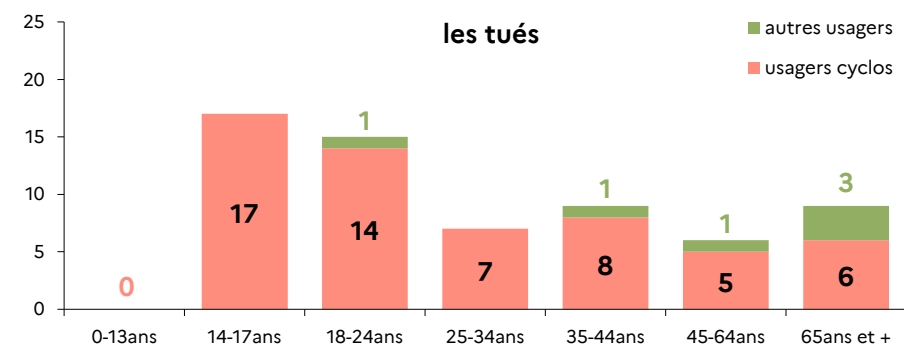
Sur la période d'étude, le port du casque est constaté dans 82 % dans les accidents de cyclo et les gants dans 39 %. La tendance au port du casque semble décroissante tandis que celle des gants semble en progression.

Toutefois ces pourcentages restent faibles.

Pour les cyclos, le port du casque, en et hors agglomération est obligatoire depuis 1980. l'obligation pour les gants date de novembre 2017.

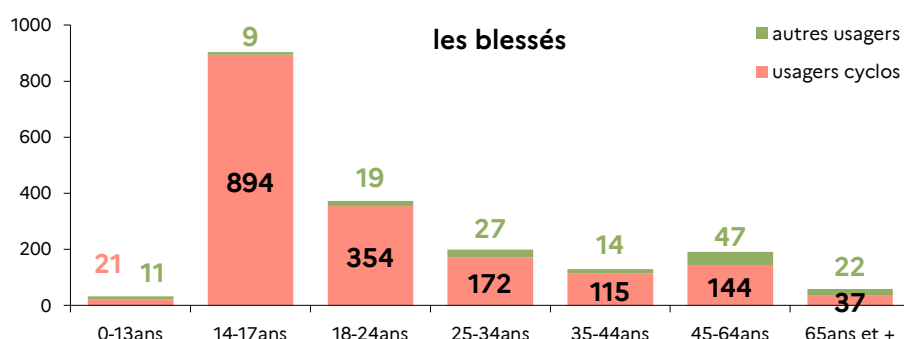
Les impliqués dans les accidents cyclomoteurs

... selon la classe d'âge



Parmi les 63 tués impliqués dans les accidents de cyclos, 57 sont les usagers de cyclos, soit 90 %.

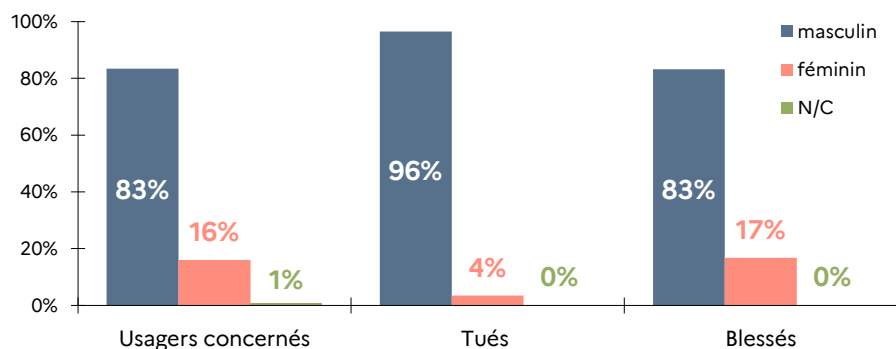
La classe d'âge 14-24 ans représente 51 % des tués, dont 27 % uniquement pour la classe d'âge 14-17 ans.



Parmi les 1 886 blessés impliqués dans les accidents de cyclos, 1 737 sont des usagers de cyclos, soit 92 %.

La classe d'âge 14-17 ans représente 48 % des blessés.

... selon le sexe (*)

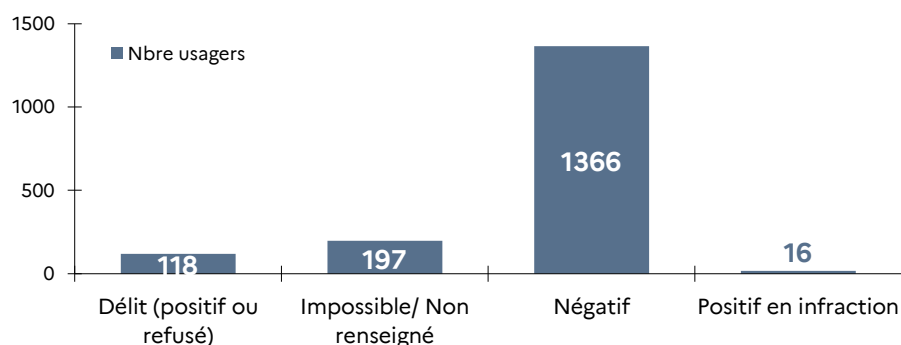


Les usagers impliqués dans les accidents de cyclos sont **majoritairement** de sexe **masculin (83 %)**.

Les hommes représentent 96 % des tués et 83 % des blessés.

(*) Ne sont pris en compte que les conducteurs et passagers d'un cyclo.

... selon l'alcoolémie (**)



Sur les 1 697 (***) conducteurs de cyclos impliqués dans un accident avec alcool, **134 conducteurs** - soit 8 % - ont été contrôlés **positifs à l'alcoolémie**.

A noter que sur les **134** conducteurs contrôlés positifs, **118** étaient en **délit** (taux d'alcool > 0,80g/l de sang) soit **88 %**.

(**) Ne sont pris en compte que les conducteurs d'un cyclo.

(** *) La différence entre le nombre de conducteur de cyclo (1 735) et le nombre d'accidents impliquant un cyclo (1 702) s'explique par quelques accidents impliquant plus d'un cyclo.

Directeur de publication : Alain MONTEIL — Rédaction et réalisation : Philippe LEGRAS, Sélim ABDI

Sources et définitions : Les données des accidents corporels de la route sont issues des relevés de la gendarmerie et de la police nationale et sont fournies par les observatoires départementaux de la sécurité routière des départements de la région Occitanie

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement,
Cité administrative 1, place Émile Blouin CS 10008 31952 Toulouse Cedex 9
www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr