PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE
Liberté
Égalité
Fraternité

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

OBSERVATOIRE RÉGIONAL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Mobilité et Sécurité routière

Février 2023

L'accidentalité des motos dans la région Occitanie

De 2017 à 2021

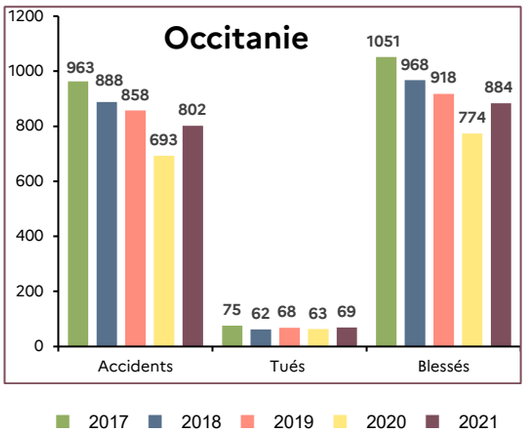
En 5 ans :
qui ont provoqué :

4 204 accidents
337 tués
4 595 blessés

Définitions

Accident : il provoque au moins une victime, 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.
Motocyclette : On distingue les **motocyclettes légères** dont la cylindrée est comprise entre 50 cm³ et 125 cm³ (y compris les scooters et scooters 3 roues) qui peuvent être conduites à partir de 16 ans, et les **motocyclettes lourdes** (y compris les scooters et scooters 3 roues) dont la cylindrée excède 125 cm³ qui peuvent être conduites à partir de 18 ans.
Dans ce document les termes motocyclettes ou motos regroupent les motocyclettes légères et lourdes.
L'accidentalité des cyclomoteurs (2 roues motorisés < 50 cm³) est traitée dans une autre plaquette.

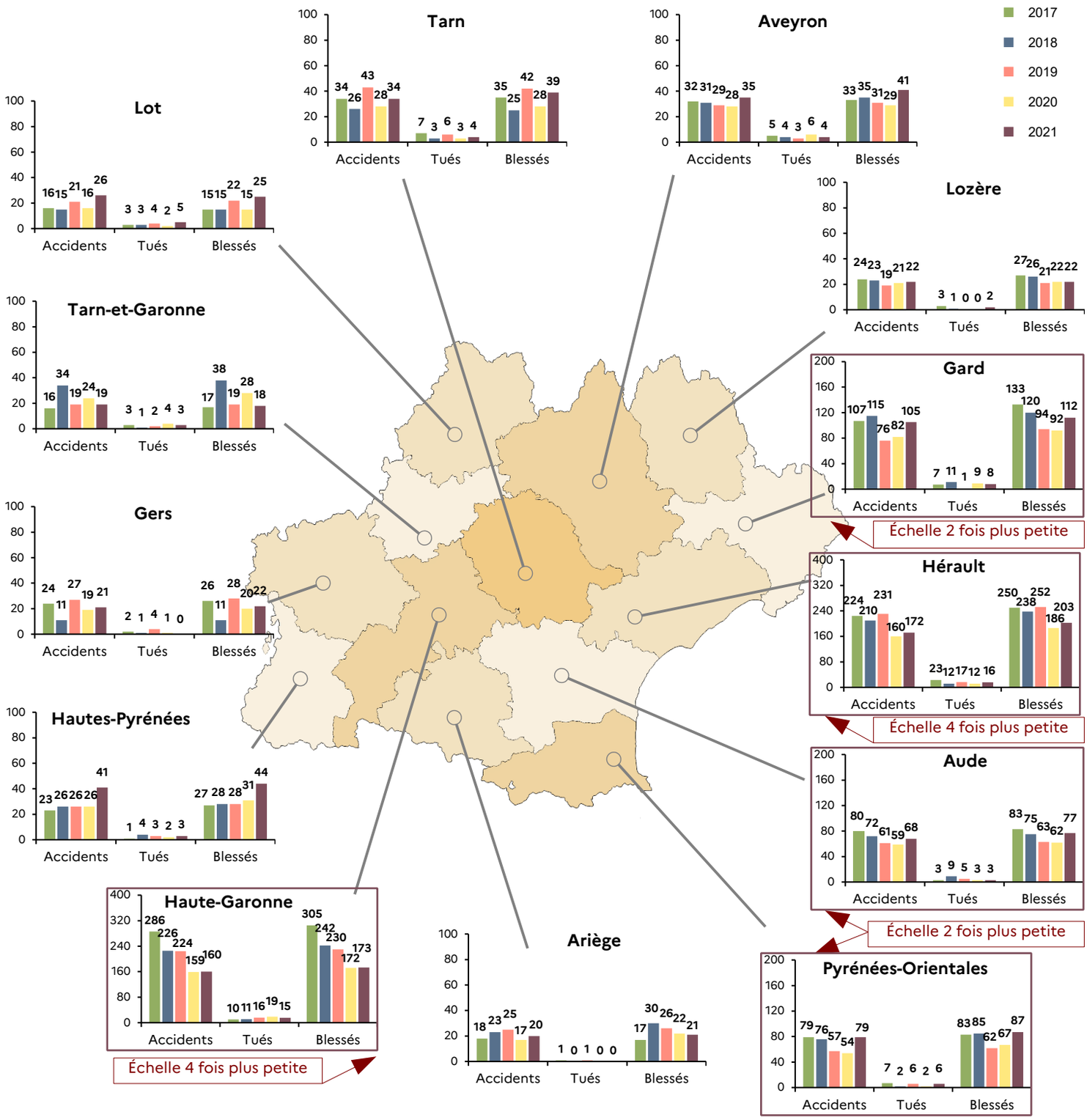
Evolution de l'accidentalité des motocyclettes de 2017 à 2021



La baisse des accidents et des victimes que l'on note en 2020 pourrait être due aux restrictions de circulation liées à la crise sanitaire.
Par rapport à l'accidentalité générale, les motos sont impliquées dans 22 % des accidents. De plus, 19 % des tués et des blessés sont des utilisateurs de motos, alors que la part de ces derniers dans le trafic est estimée à moins de 2 % par rapport au trafic général.
Après trois années de baisse des accidents et des blessés, on constate en 2021 une hausse de ces deux items. Le nombre de tués est également en hausse en 2021 et atteint un niveau supérieur à celui de 2019.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE, ENSEMBLE

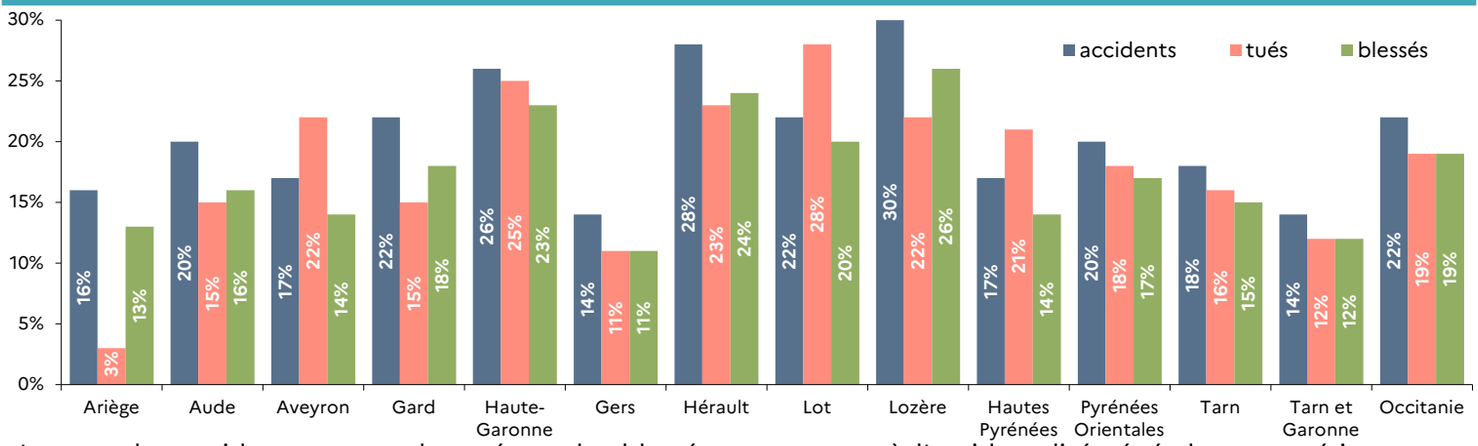
Evolution de l'accidentalité des motocyclettes par département



Les fluctuations, d'une année sur l'autre, des trois indicateurs – accidents tués et blessés - ne permettent pas de définir une tendance.
Le Gard, la Haute-Garonne et l'Hérault représentent 60 % des accidents, 55 % des tués et 61 % des blessés de la région. Le Lot présente les nombres d'accidents et de blessés les plus bas, tandis que l'Ariège a le nombre de tués le plus faible.
En 2021, cinq des treize départements présentent une hausse des trois indicateurs, il s'agit de l'Hérault, du Lot, des Hautes-Pyrénées, des Pyrénées-Orientales et du Tarn. Pour trois d'entre eux - le Lot, le Hautes-Pyrénées et les Pyrénées-Orientales - cette augmentation ramène aux valeurs d'avant la crise sanitaire voire même les dépasse. Seul, le Tarn-et-Garonne voit ses trois indicateurs orientés à la baisse.

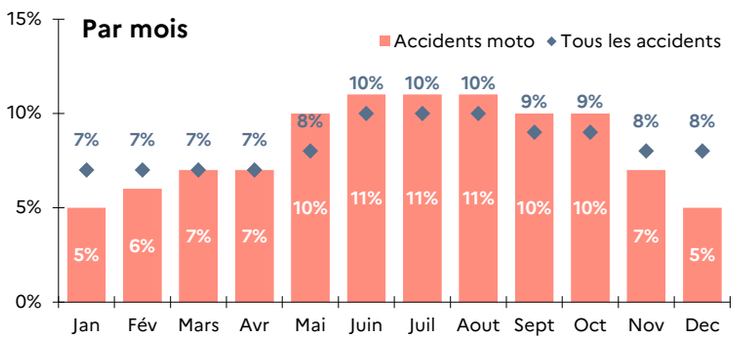
Attention, les évolutions des petits chiffres sont très sensibles aux variations. C'est pourquoi les tendances doivent être analysées dans la durée.

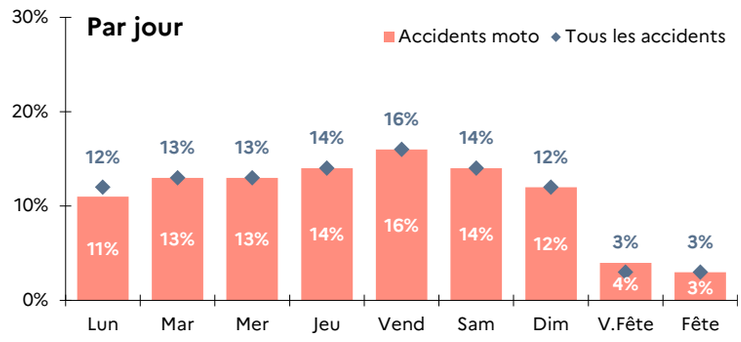
Part de l'accidentalité avec une moto par rapport à l'accidentalité générale

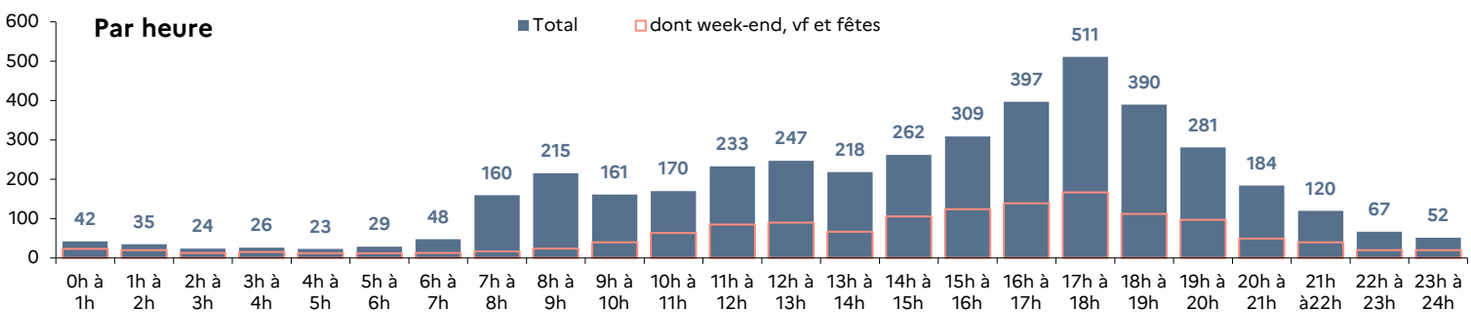


La part des accidents motos, des tués et des blessés, par rapport à l'accidentalité générale est supérieure aux valeurs régionales, en Haute-Garonne, dans l'Hérault et en Lozère. La part des tués en Aveyron, dans le Lot et dans les Hautes-Pyrénées est également supérieure à la valeur régionale.

Répartition des accidents motos dans le temps

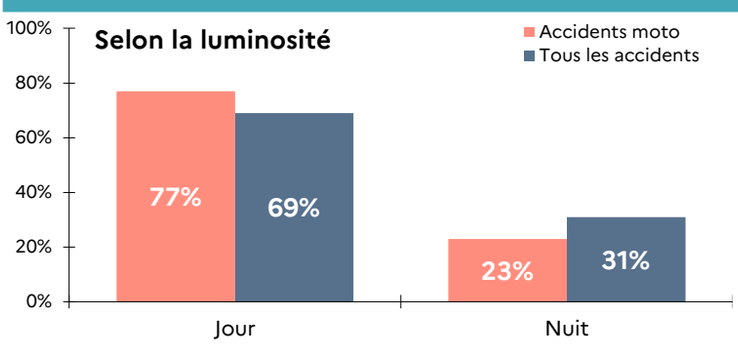


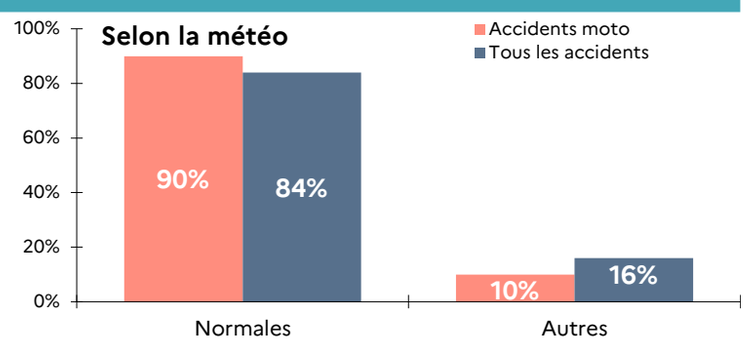




Le nombre d'accidents impliquant une moto est au plus bas en janvier et décembre (entre -2 à -3 points par rapport à l'accidentalité générale). Ils sont au plus haut de mai à octobre, avec un maximum (11%) pour les mois de juin à août. Les accidents moto sur une semaine sont assez semblables à l'accidentalité générale toutefois un point de moins le lundi et un point de plus les veilles de fête.
La plage horaire la plus accidentogène se situe entre 16h et 19h. Entre 0h et 7h, 48 % des accidents se produisent le week-end, la veille, ou un jour de fête.

Répartition des accidents motos selon les circonstances

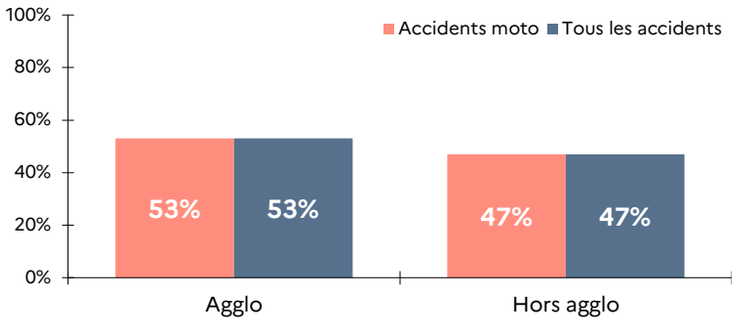




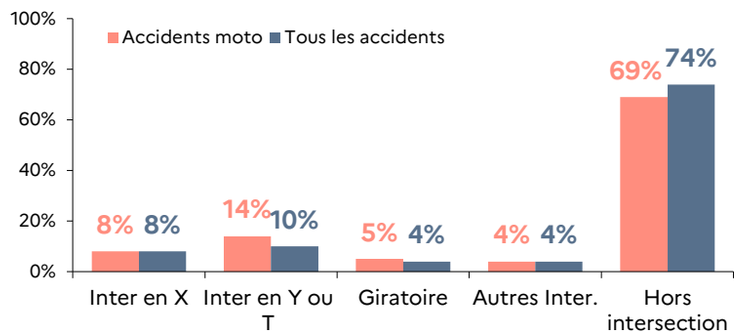
Dans la région Occitanie, les accidents se produisent, comme pour l'accidentalité générale, majoritairement de jour et dans des conditions atmosphériques normales, avec toutefois respectivement huit et six points de plus que pour l'accidentalité générale.

Répartition des accidents motos suivant la localisation

En Agglomération / Hors agglomération

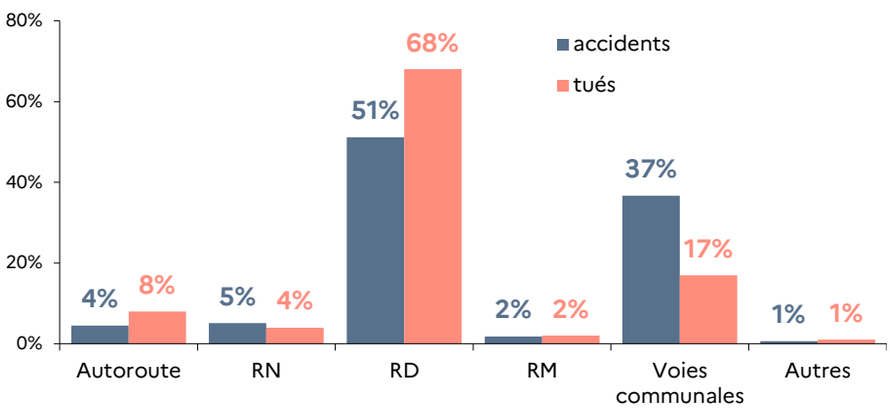


Intersection / Hors intersection



Les accidents motos, sur la région, se produisent, comme pour l'accidentalité générale, **majoritairement en agglomération** et **hors intersection** (69 %). Cependant, pour ce dernier cas de figure, l'accidentalité moto est plus faible que l'accidentalité générale (- 5 points). Les accidents impliquant une moto sont surreprésentés par rapport à l'accidentalité générale dans les intersections en Y ou en T (+ 4 points) et dans les giratoires (+ 1 point).

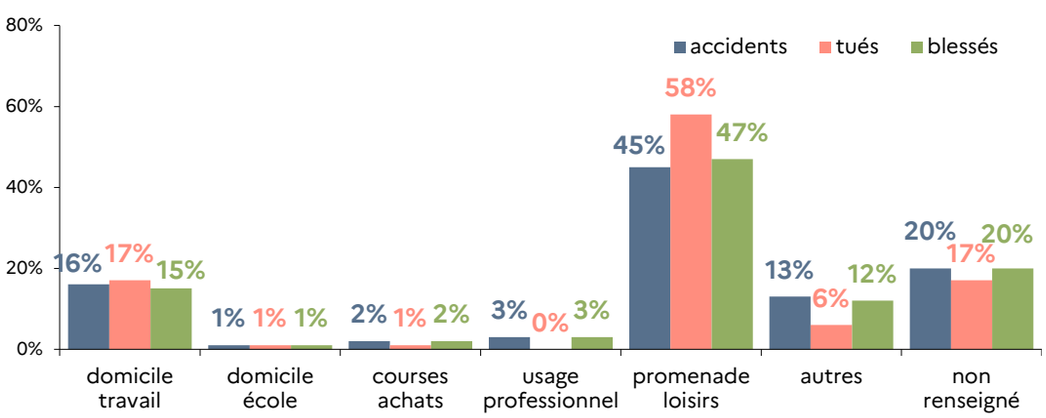
Répartition des accidents motos selon le type de voirie



Le total des accidents peut être supérieur à 100 % , en effet un accident peut être affecté à plusieurs voiries (cas d'une intersection)

Le réseau départemental concentre 51 % des accidents et 68 % des tués, vient ensuite le réseau communal avec 37 % des accidents et 17 % des tués.
Il convient d'aborder avec précaution la faible part de l'accidentalité sur les routes métropolitaines (RM), en effet elles ont été créées récemment et sont issues de la rétrocession de routes nationales, départementales ou de voiries communales. Ces chiffres devraient donc évoluer dans les prochaines années.

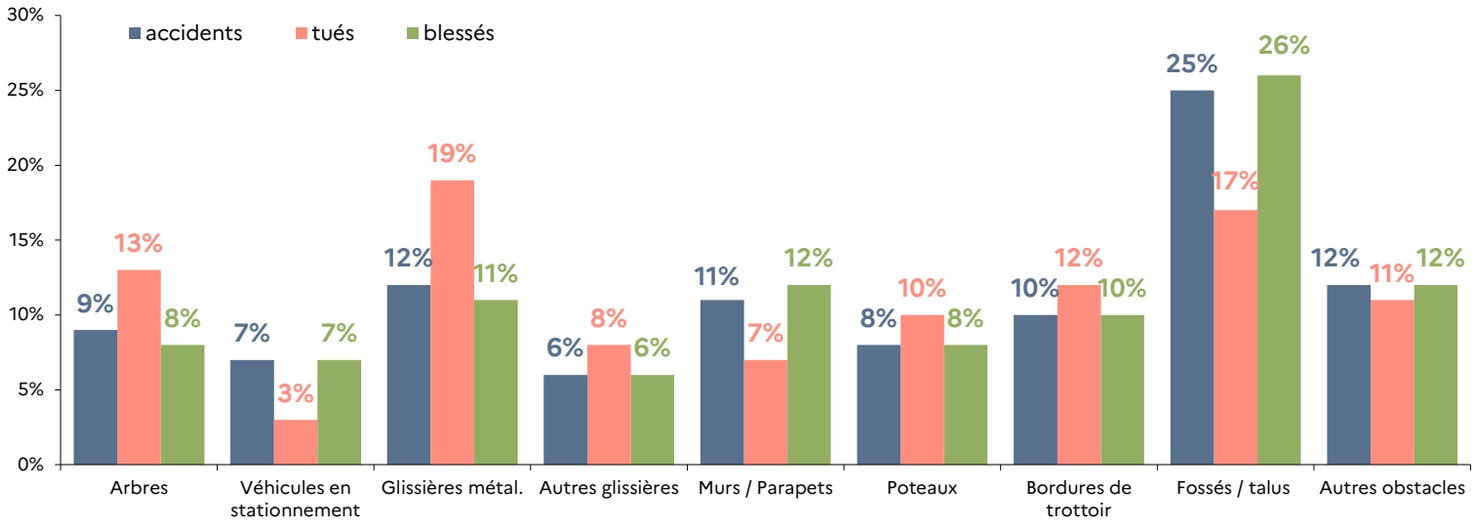
Répartition des accidents motos selon le type de trajet



Comme un accident peut impliquer plusieurs motos réalisant des trajets différents, l'accident peut être compter plusieurs fois.

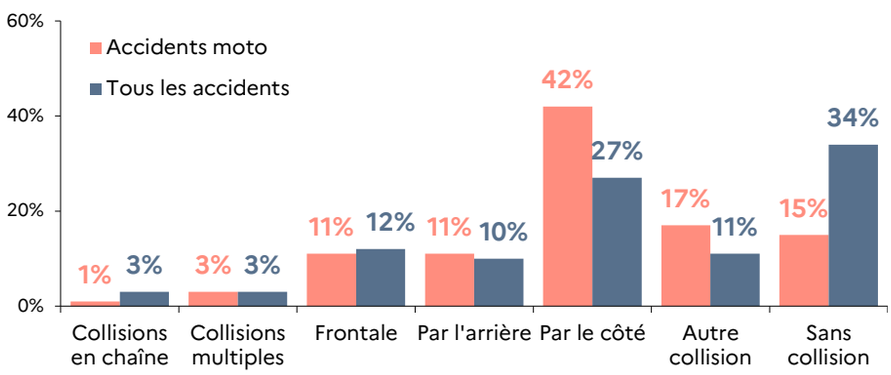
Les trajets de type **promenade et loisirs** sont à l'origine de **45 %** des accidents impliquant une moto**.** Ils génèrent **58 % des tués et 47 % des blessés.** Les trajets **domicile-travail** représentent **16 % des accidents, 17 % des tués et 15 % des blessés.**
Il est à noter que pour **un cinquième** des accidents le type de trajet **n'est pas renseigné**.

Répartition des accidents motos selon le type d'obstacles fixes



Les accidents impliquant une moto contre un obstacle fixe se produisent principalement dans un fossé ou contre un talus. Ce type d'obstacle fixe est à l'origine de 25 % des accidents et 26 % des blessés.
Les obstacles fixes les plus meurtriers sont les glissières métalliques (19 %) puis les fossés et talus (17 %). Les arbres arrivent en troisième position avec 13 % des tués.
Il est à noter que si l'ensemble des glissières représente un pourcentage d'accidents et de blessés inférieur aux « fossés et talus », le nombre de tués contre glissières (toutes catégories confondues) est supérieur de 10 points par rapport aux « fossés et talus ».

Répartition des accidents motos selon le type de collision



La grande majorité des accidents motos est due à une collision contre un autre véhicule (85 %), dont la moitié est due à une collision par le côté (42 %).
Les pertes de contrôle d'une moto seule génèrent 15 % des accidents soit 19 points de moins que pour l'accidentalité générale.

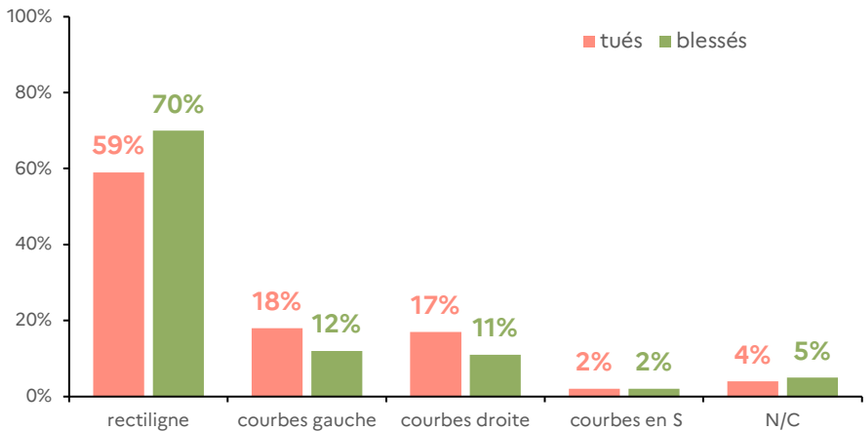
Répartition des accidents selon la puissance des motos

ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UNE ...	Nbre accidents (*)	% accidents par rapport à la totalité des accidents impliquant une moto	% accidents par rapport à la totalité des accidents	Nbre tués pour la catégorie (**)	Nbre blessés pour la catégorie (**)
Motocyclettes légères (> = 50 et <= 125 cm3)	1 091	26%	5,8 %	57	1 051
Motocyclettes lourdes (> 125 cm3)	3 131	74 %	16,7 %	267	3 101

(*) Un même accident peut être imputé sur plusieurs lignes
(**) Seules les victimes (pilotes et passagers) des motocyclettes sont pris en compte

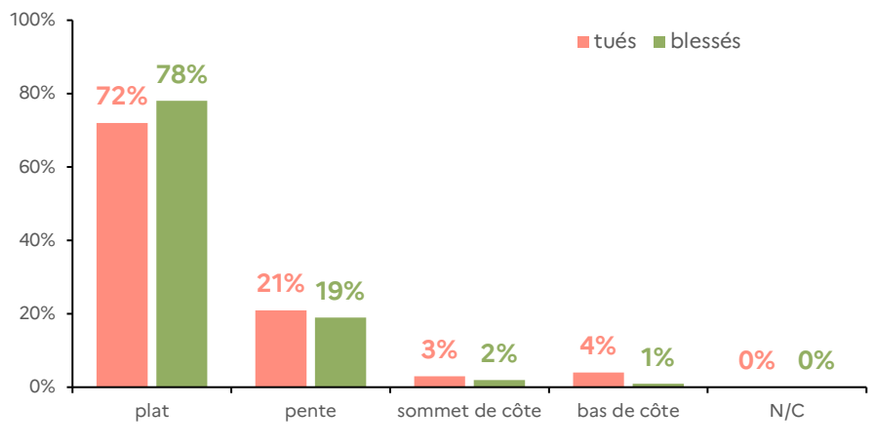
Le nombre d'accidents et de blessés en motocyclettes lourdes est presque trois fois supérieur à celui des motocyclettes légères. Le nombre de tués dans les accidents impliquant une moto « lourde » est cinq fois plus élevé que dans les accidents impliquant une moto « légère ».

Répartition des victimes dans les accidents motos selon le tracé en plan de la route



Lors d'un accident impliquant une moto sur les routes d'Occitanie, 59 % des tués et 70 % des blessés sont la conséquence d'un accident qui intervient sur une partie rectiligne de la route.
37 % des tués et 25 % des blessés sont dus à des accidents en virage dont 2 % (tués et blessés) dans des courbes en « S »

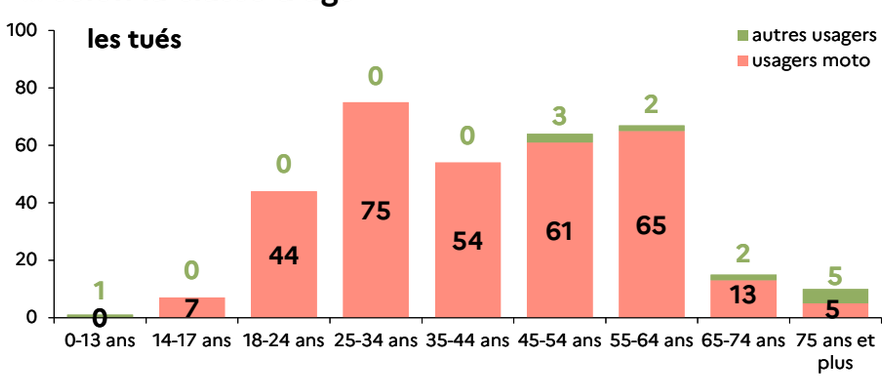
Répartition des victimes dans les accidents motos selon le tracé en long de la route



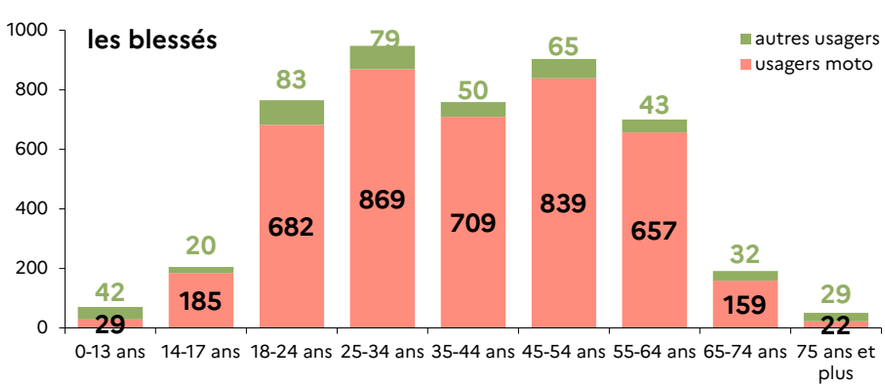
72 % des tués et 78 % des blessés - d'un accident impliquant une moto – sont la conséquence d'un accident survenant sur une partie plane de la route.
21 % des tués et 19 % des blessés sont dus à des accidents sur une route en pente.

Les impliqués dans les accidents motos

… selon la classe d'âge



La classe d'âge des 25-34 ans est celle qui présente le plus fort taux de tués dans les accidents impliquant une moto (22%). viennent ensuite les 55-64 ans (20%) puis les 45-54 ans (19%).

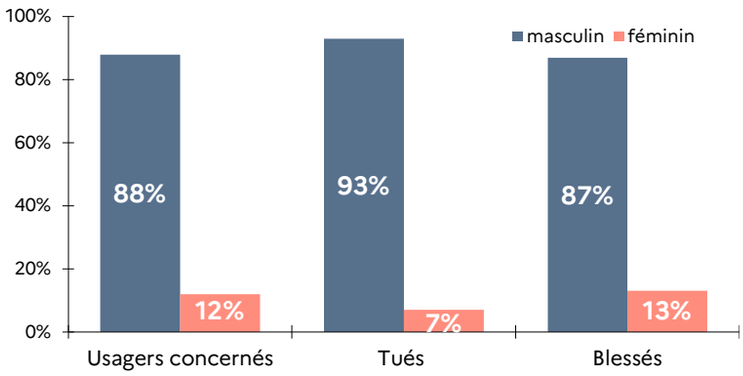


Concernant les blessés, la classe des 25- 34 ans est la plus représentée avec 21 %, viennent ensuite les 45-54 ans avec 20 % puis les 18-24 ans et les 35-44 ans avec 17 %.

Parmi les blessés on note un usager d'une moto dont l'âge est indéterminé.
Il n'apparaît pas dans le graphe si contre.

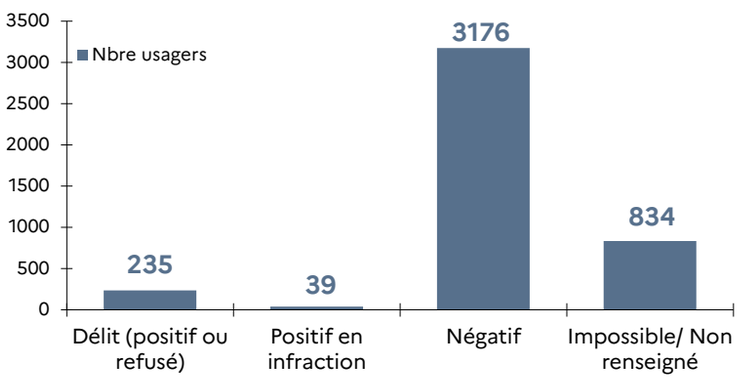
Les impliqués dans les accidents motos

... par sexe



Parmi les usagers concernés par un accident impliquant une moto, 88 % sont de sexe masculin.
93 % des tués et 87 % des blessés sont des hommes.

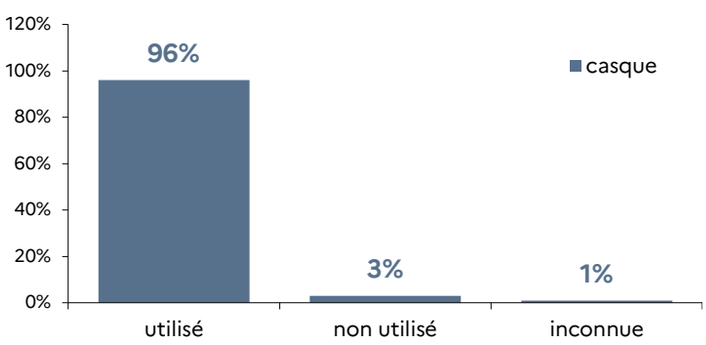
... selon l'alcoolémie



Dans 74 % des cas, les motards impliqués dans un accident ne sont pas alcoolisés.
En revanche, 87 % de ceux qui sont contrôlés positif à l'alcool sont en délit (taux > 0,8 g/l de sang).

Utilisation des équipements de sécurité et accidents motos

Utilisation du casque par les usagers motos



Le port du casque est constaté dans 96 % des accidents moto.

Ces valeurs ne concernent que les usagers motos ayant eu un accident corporel. Elles ne reflètent pas l'utilisation du casque par l'ensemble des usagers de deux roues motorisés de plus de 50 cc.

Cette donnée ne concerne que la période 2020-20221. Elle n'était pas disponible les années précédentes.

Directeur de publication : Patrick BERG — Réalisation et rédaction : 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,
1, rue de la Cité administrative, CS 80002, 31074 Toulouse Cedex 9

www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr