



**PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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

OBSERVATOIRE RÉGIONAL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE L'accidentalité des motos dans la région Occitanie De 2019 à 2023

Mobilité et Sécurité routière

Octobre 2024



En 5 ans :
qui ont provoqué :

3 900 accidents
349 tués
4 241 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.

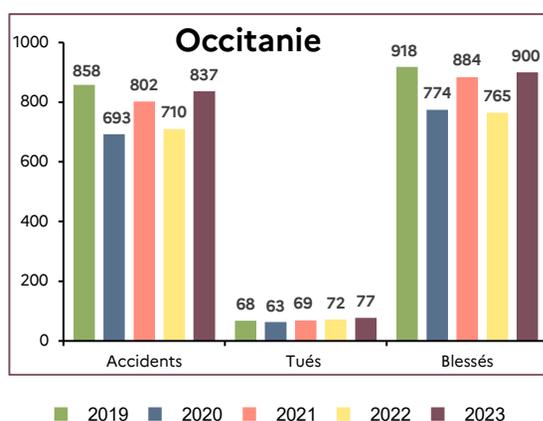
Blessés : on distingue les **blessés hospitalisés** (blessés nécessitant plus de 24 heures d'hospitalisation) et les **blessés légers** (victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises à l'hôpital plus de 24 heures).

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.

Évolution de l'accidentalité des motocyclettes de 2019 à 2023



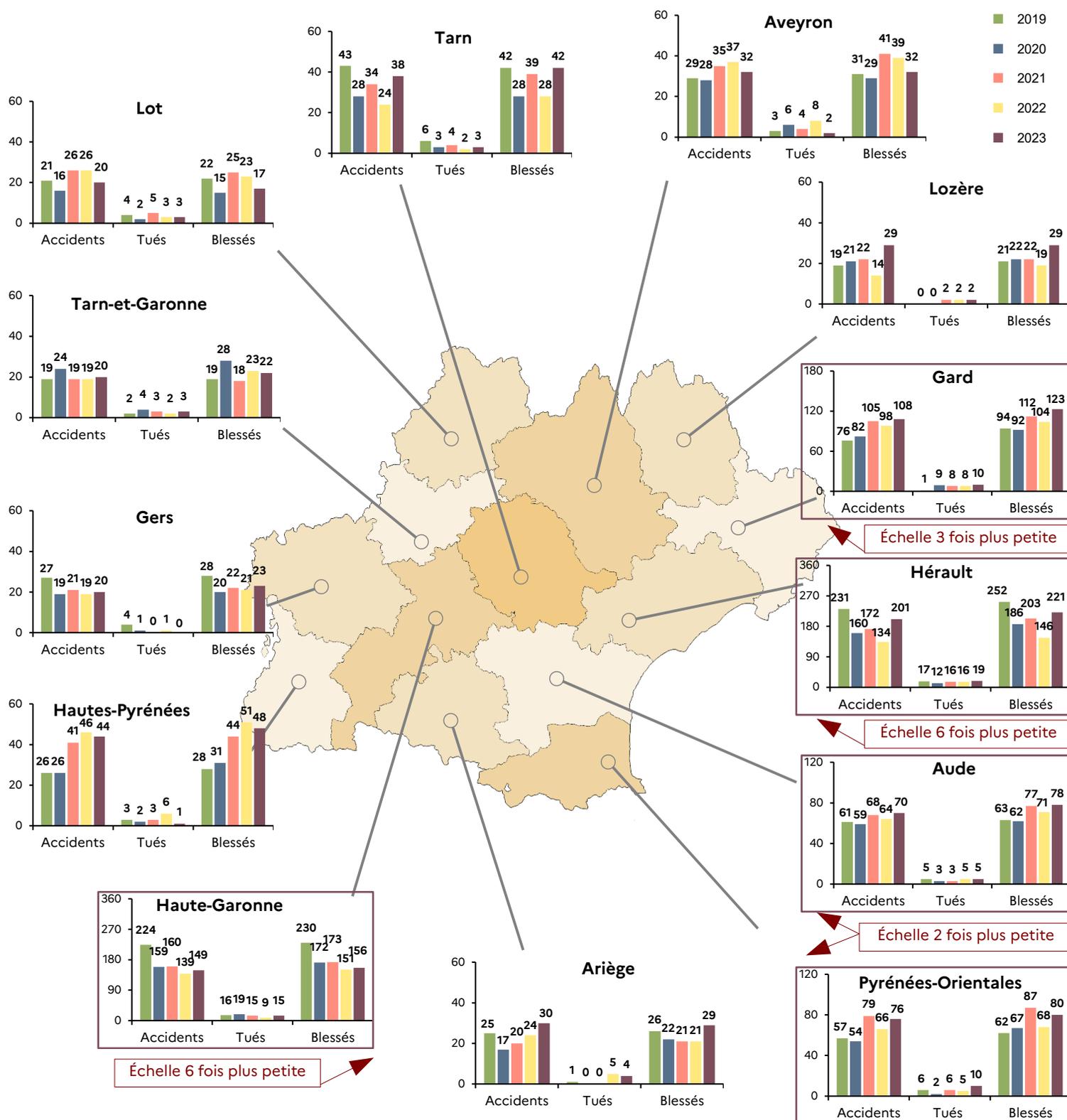
Par rapport à l'accidentalité générale et sur la période d'étude, on constate que les motos sont impliquées dans 22 % des accidents, 20 % des tués et 18 % des blessés, alors que leur part dans le trafic est estimée à moins de 2 %.

Sur les cinq dernières, les courbes d'accidents et de blessés suivent des évolutions similaires, avec cependant des valeurs inférieures à 2019, année de référence.

Par contre, hormis 2020 (année de pandémie COVID 19, ayant entraînée des restrictions de circulation), le nombre de tués est en hausse constante.

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

Évolution 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 à eux trois, 56 % des accidents de moto, 54 % des tués en moto et 57 % des blessés en moto de la région. La Lozère et le Gers enregistrent les nombres d'accidents et de tués en moto les plus faibles. Le Lot est le département ayant le plus faible nombre de blessés en moto.

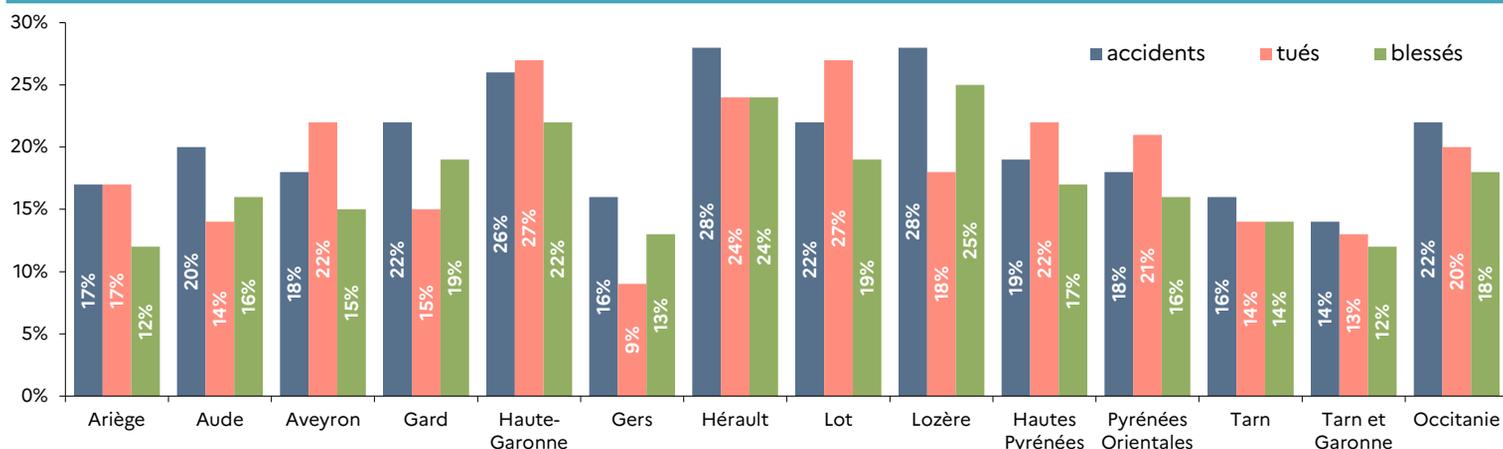
En 2023 et par rapport à l'année précédente, on note une hausse de l'ensemble des indicateurs de l'accidentalité moto pour cinq départements : le Gard, la Haute-Garonne, l'Hérault, les Pyrénées-Orientales et le Tarn.

L'Aveyron voit, en 2023, ses trois indicateurs relatifs à l'accidentalité moto orientés à la baisse, par rapport aux deux années précédentes.

On observe une hausse des accidents moto sur les trois dernières années dans le département de l'Ariège.

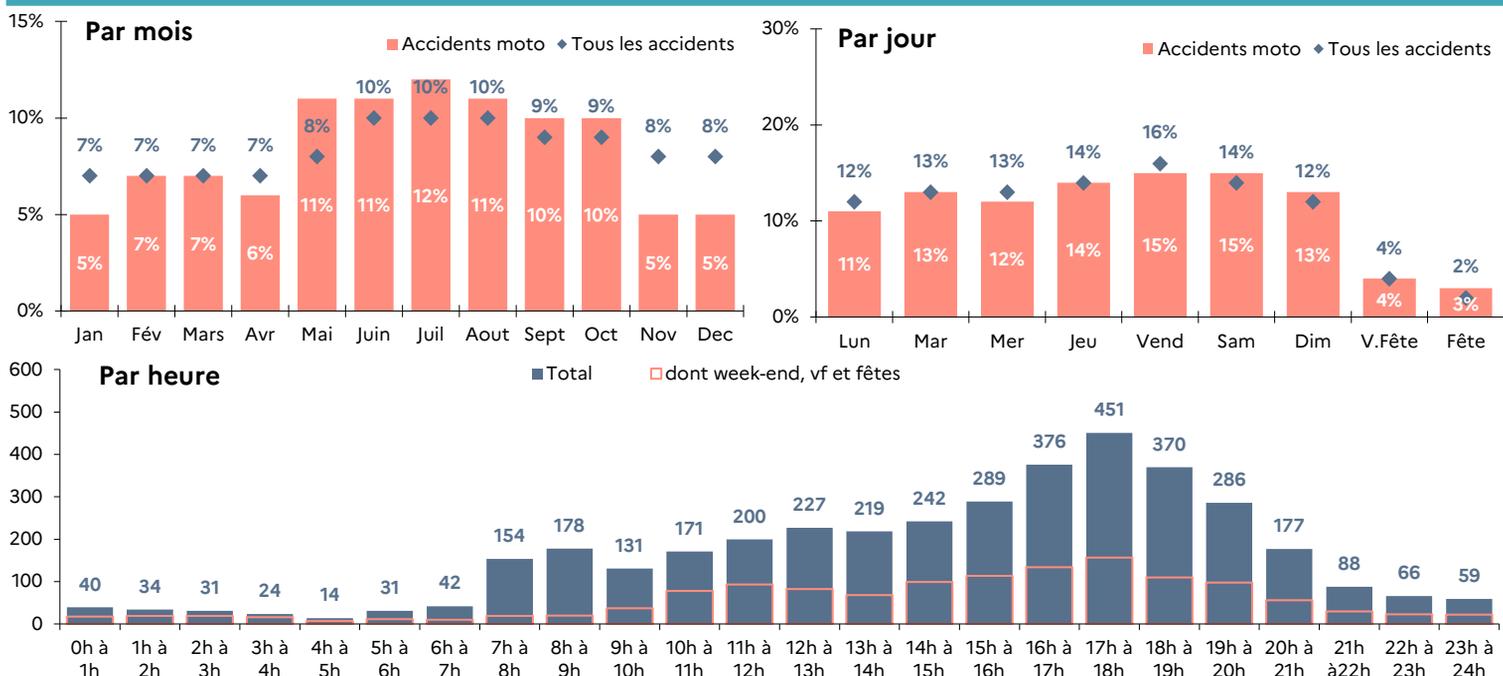
Attention, les évolutions des petits chiffres sont très sensibles aux variations. C'est pourquoi les tendances doivent être analysées dans la durée.

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



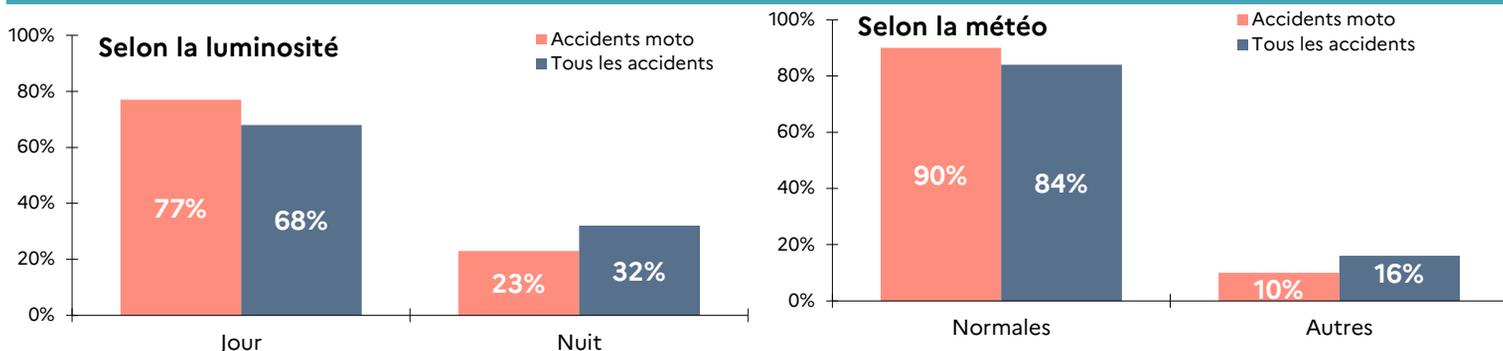
La part des accidents, tués et blessés en moto, par rapport à l'accidentalité générale est supérieure aux valeurs régionales, en Haute-Garonne et dans l'Hérault. La part des tués en Aveyron, dans le Lot, les Hautes-Pyrénées et les Pyrénées-Orientales est également supérieure aux valeurs régionales. Pour la Lozère, ce sont les parts d'accidents et de blessés qui sont supérieures aux valeurs régionales. Le Gers présente le plus faible taux de tués, tandis que le Tarn-et-Garonne affiche les plus faibles taux d'accidents et de blessés.

Répartition des accidents motos dans le temps



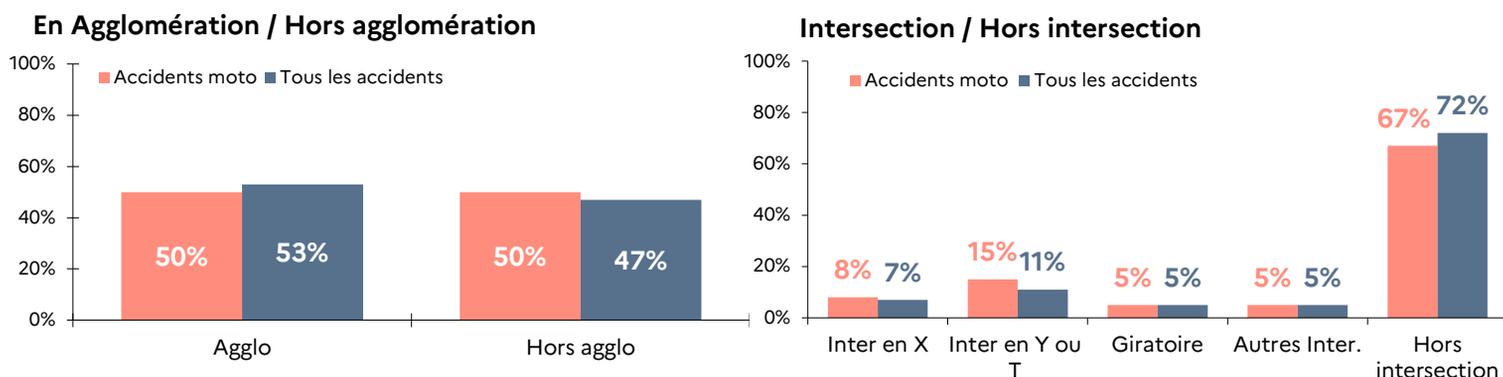
Le nombre d'accidents impliquant une moto est au plus bas entre novembre et janvier (entre -2 à -3 points par rapport à l'accidentalité générale). Il est au plus haut de mai à octobre, avec un maximum (12 %) pour le mois de juillet. En semaine, on note une sous représentation des accidents moto, les lundis et mercredis, et une sur représentation les week-ends et jours de fêtes. La plage horaire la plus accidentogène se situe entre 16h et 19h. Entre 0h et 7h, 47 % des accidents se produisent le week-end, la veille, ou un jour de fête.

Répartition des accidents motos selon les circonstances



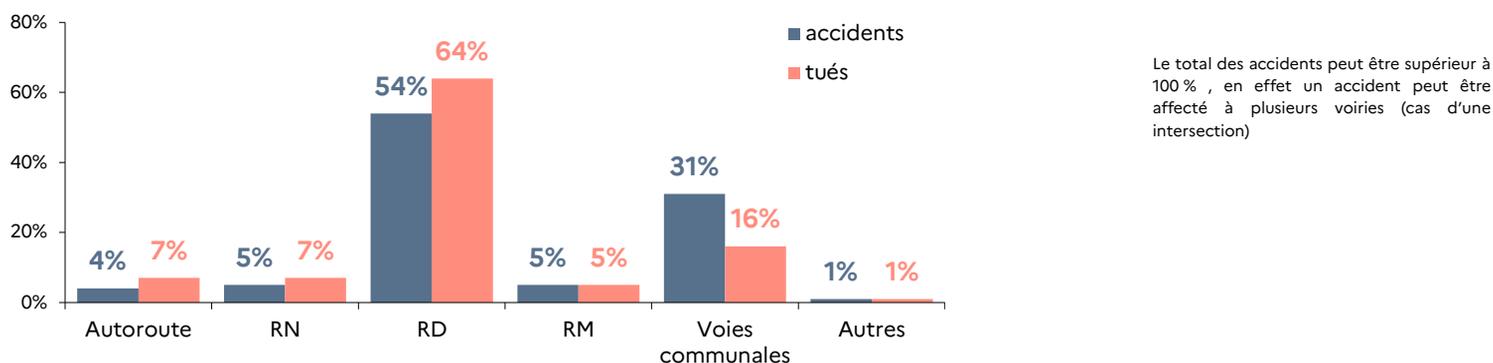
Comme pour l'accidentalité générale, les accidents moto se produisent majoritairement de jour et dans des conditions atmosphériques normales, avec toutefois respectivement neuf et six points de plus que pour l'accidentalité générale.

Répartition des accidents motos suivant la localisation



La proportion des accidents motos, sur la région, est identique en et hors agglomération, **ce qui n'est pas la cas pour l'accidentalité générale**. Les accidents impliquant une moto ont lieu principalement hors intersection (67%). Ils sont surreprésentés par rapport à l'accidentalité générale dans les intersections en Y ou en T (+ 4 points), et les intersections en X (+ 1 point).

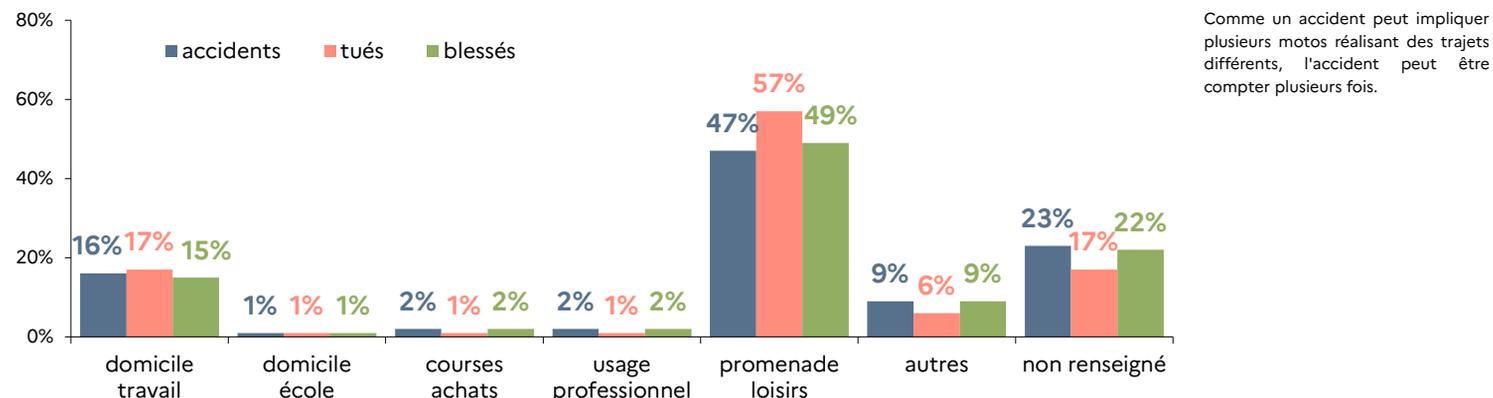
Répartition des accidents motos selon le type de voirie



Le réseau départemental concentre 54 % des accidents et 64 % des tués, vient ensuite le réseau communal avec 31 % des accidents et 16 % des tués.

Il convient d'aborder avec précaution la faible part de l'accidentalité sur les routes métropolitaines (RM), car 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. Par rapport à la période précédente (2018-2022) on observe une évolution de + 2 points pour les accidents et + 1 point pour les tués.

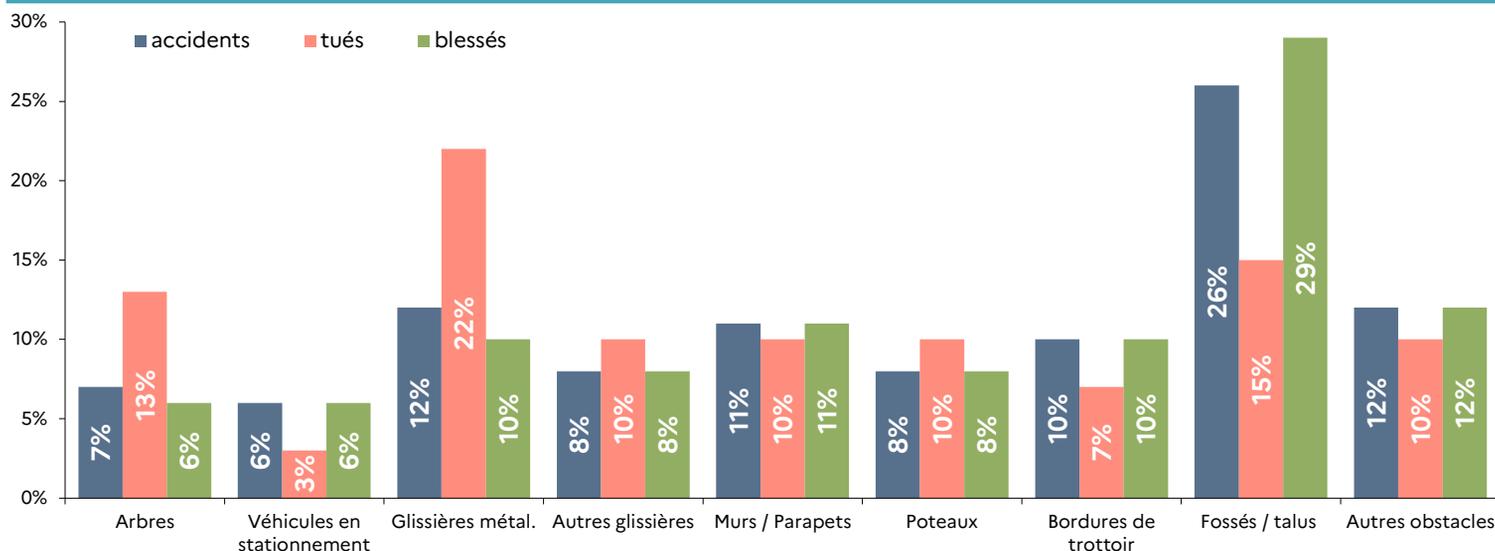
Répartition des accidents motos selon le type de trajet



Les trajets de type **promenade et loisirs** sont à l'origine de **47 % des accidents** impliquant une moto. Ils génèrent **57 % des tués et 49 % des blessés**. Les trajets **domicile-travail** représentent **16 % des accidents, 17 % des tués et 15 % des blessés**.

Il est à noter que pour **23 % des accidents** en moto, le type de trajet **n'est pas renseigné**.

Répartition des accidents motos selon le type d'obstacles fixes

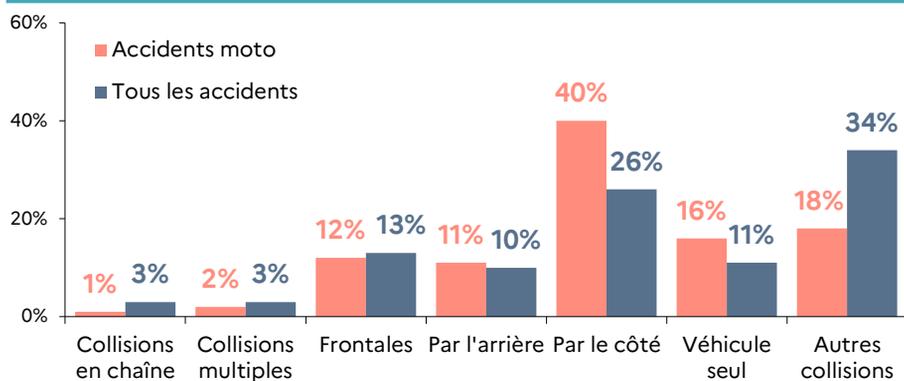


Les accidents impliquant une moto contre un obstacle fixe se produisent principalement dans un fossé ou contre un talus, soit 26 % des accidents et 28 % des blessés.

Les obstacles fixes les plus meurtriers pour les motos sont les glissières métalliques (22 %) puis les fossés et talus (15 %). 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 17 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 (66 %), dont les deux tiers sont dus à une collision par le côté (40 %).

Les pertes de contrôle d'une moto seule génèrent 16 % des accidents, soit six points de plus que pour l'accidentalité générale.

Il est à noter que les collisions par l'arrière et le côté sont sur représentées par rapport à l'accidentalité générale.

Répartition des accidents selon la cylindrée des motos

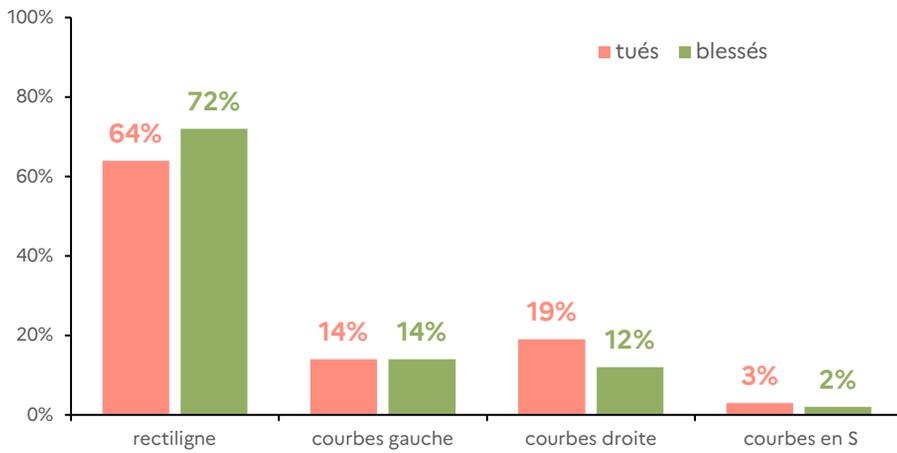
ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UNE ...	Nbre accidents (*)	% accidents par rapport à la totalité des accidents impliquant une moto	% accidents par rapport à la totalité des accidents	Nbre tués pour la catégorie (**)	Nbre blessés pour la catégorie (**)
Motocyclettes légères (> = 50 et <= 125 cm3)	1 014	26%	5,7 %	68	956
Motocyclettes lourdes (> 125 cm3)	2 905	74 %	16,3 %	269	2 861

(*) 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 quatre fois plus élevé que dans les accidents impliquant une moto « légère ».

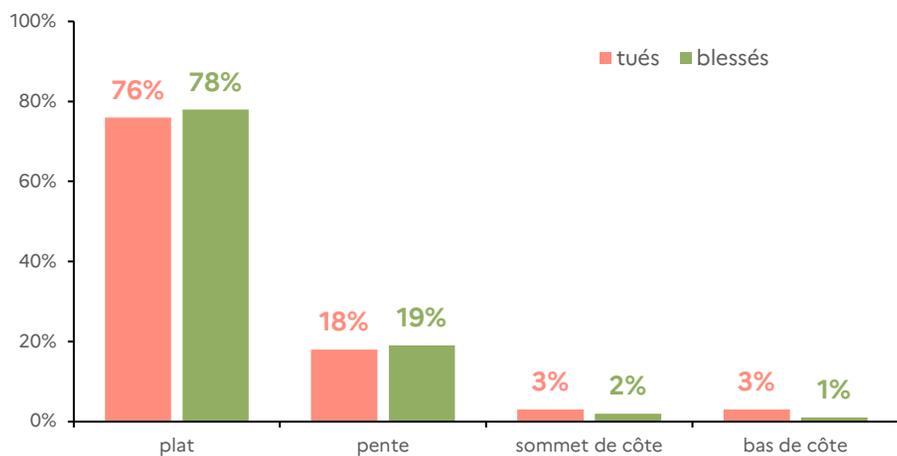
Répartition des victimes dans les accidents motos selon le tracé en plan de la route



Lors d'un accident impliquant une moto sur les routes d'Occitanie, 64 % des tués et 72 % des blessés sont la conséquence d'un accident sur une partie rectiligne de la route.

Les accidents en virage engendrent 36 % des tués et 28 % des blessés. Parmi eux, 3 % des tués et 2 % des blessés le sont dans des courbes en « S ».

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



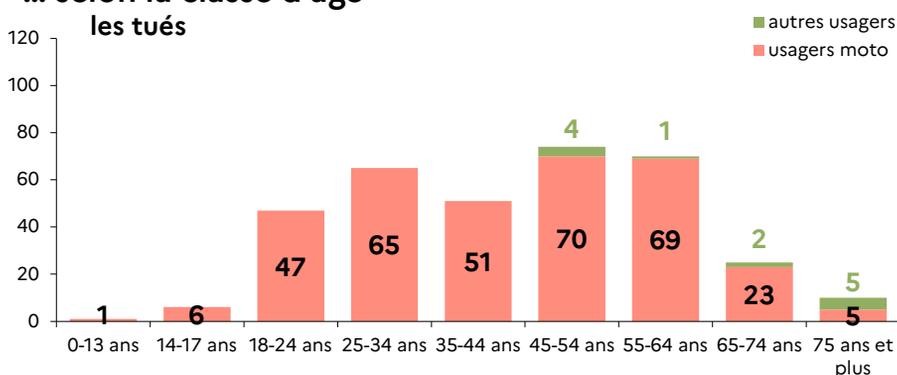
Dans les accidents impliquant une moto, 76 % des tués et 78 % des blessés le sont sur une portion plane de la route.

Les accidents sur une route en pente enregistrent 18 % des tués et 19 % des blessés.

Les sommets et bas de côte totalisent 6 % des tués et 3 % de blessés.

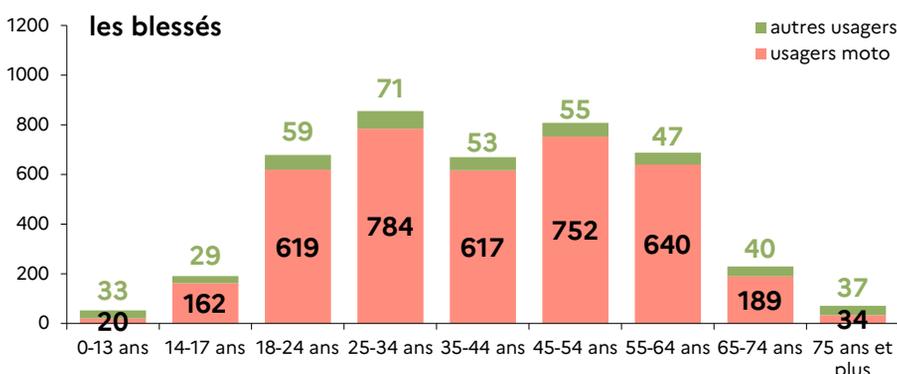
Les impliqués dans les accidents motos

... selon la classe d'âge



97 % des tués dans les accidents impliquant une moto sont les conducteurs ou passagers de la moto.

Les deux classes d'âge 45-54 ans et 55-64 ans sont celles qui présentent le plus fort taux de tués avec respectivement 21 % et 20 %. Viennent ensuite les 25-34 ans (19 %).

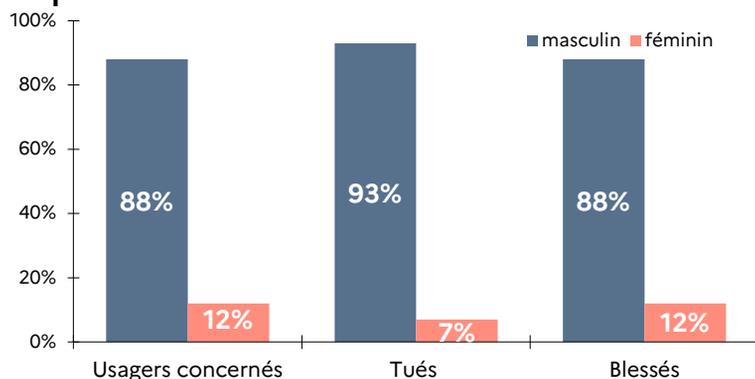


90 % des blessés dans les accidents impliquant une moto sont les conducteurs ou passagers de la moto.

La classe d'âge des 25-34 ans est la plus représentée avec 20 %, viennent ensuite les 45-54 ans avec 19 %, puis les 18-24 ans et les 35-44 ans, et enfin, les 55-64 ans avec 16 %.

Les impliqués dans les accidents motos

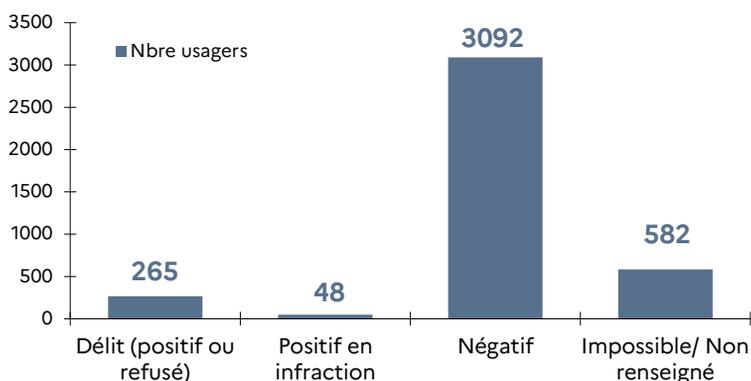
... par sexe



Parmi les usagers concernés par un accident impliquant une moto, 88 % sont de sexe masculin.

93 % des tués et 88 % des blessés sont des hommes.

... selon l'alcoolémie

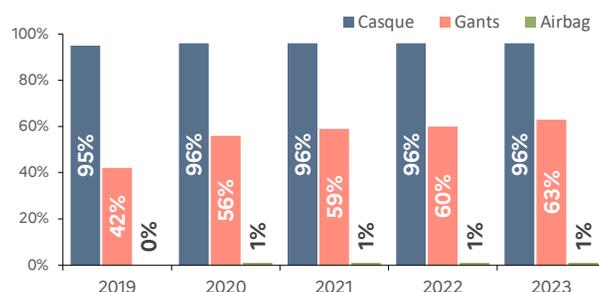
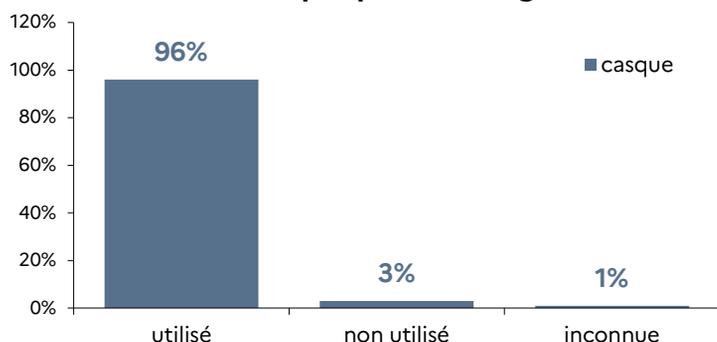


Dans 77 % des cas, les motards impliqués dans un accident ne sont pas alcoolisés.

En revanche, 85 % 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 95 à 96 % des accidents moto. On note une stabilité dans son utilisation sur la période d'étude.

On observe une utilisation croissante des gants. Il est à noter que l'utilisation des gants (pilote et passager) est obligatoire depuis novembre 2017.

L'utilisation d'un airbag individuel, bien que conseillé, reste assez confidentiel. On ne l'observe que chez 1 % des impliqués dans les accidents moto.

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

Directeur de publication : Patrick BERG — Réalisation et rédaction : Alain BENAYS, 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