



**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 2020 à 2024

Mobilité et Sécurité routière

Février 2026



En 5 ans :
qui ont provoqué :

3 950 accidents
357 tués
4331 blessés

Définitions

Accident : il provoque au moins une victime (un tué ou un blessé), 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.

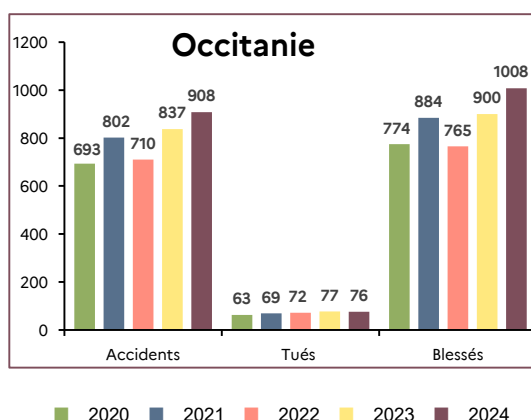
Blessés : on distingue les **blessés hospitalisés** (blessés nécessitant plus de 24 heures d'hospitalisation) et les **blessés légers** (victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises à l'hôpital plus de 24 heures).

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

Évolution de l'accidentalité des motocyclettes



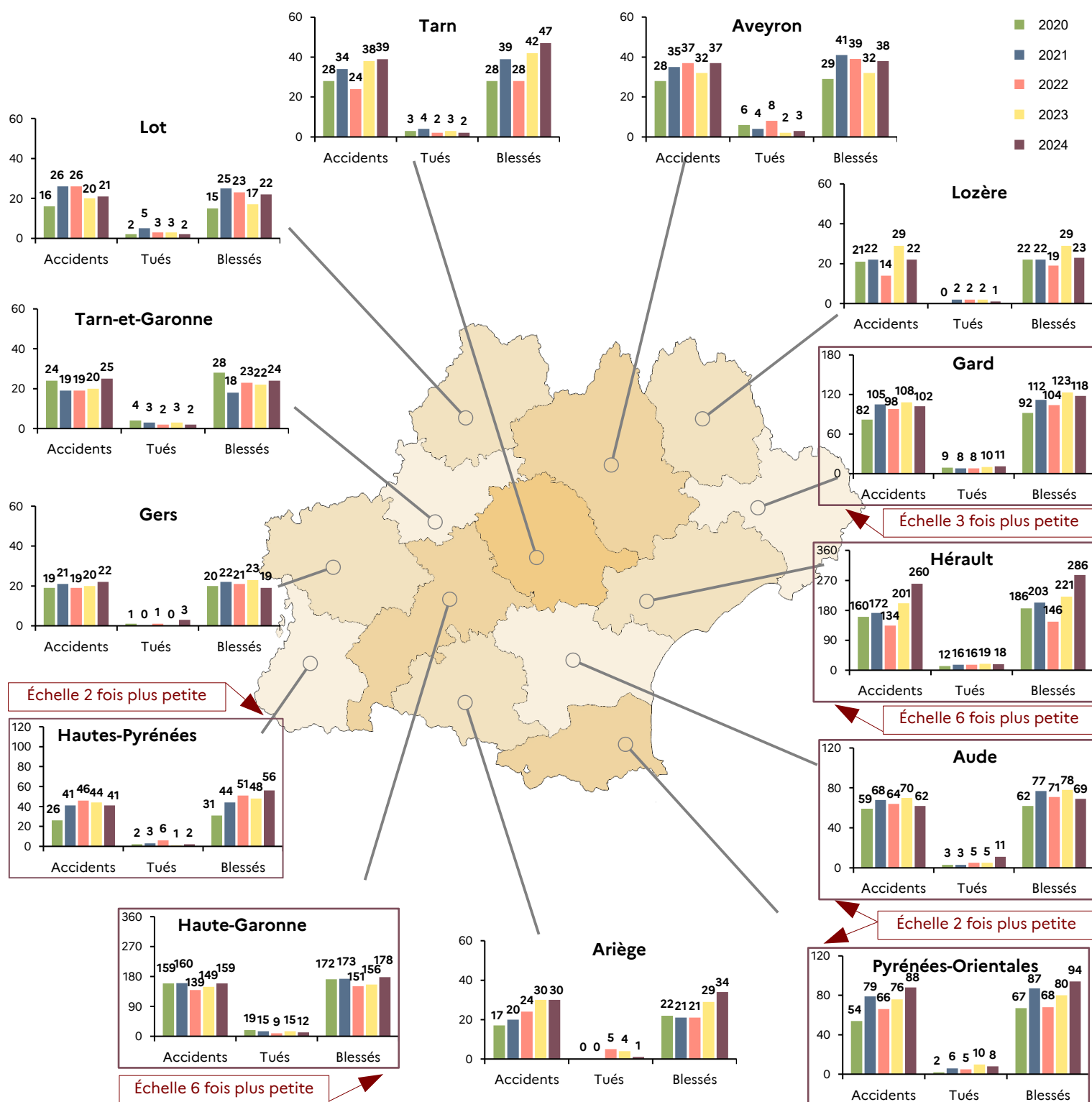
Par rapport à l'accidentalité générale et sur la période d'étude, on constate que les motos sont impliquées dans 22 % des accidents, 20 % des tués et 19 % des blessés, alors que leur part dans le trafic routier au niveau national est estimée à moins de 2 %.

Sur les cinq années d'étude, les courbes d'accidents et de blessés suivent des évolutions similaires orientées à la hausse malgré une baisse en 2022.

Après une hausse régulière des tués depuis 2020, on observe une stabilisation en 2024 par rapport à l'année précédente.

**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, 55 % des accidents et des tués et 56 % des blessés en moto de la région. 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 2024 et par rapport à l'année précédente, on note une hausse de l'ensemble des indicateurs de l'accidentalité moto en Aveyron et une baisse des tous les indicateurs en Lozère.

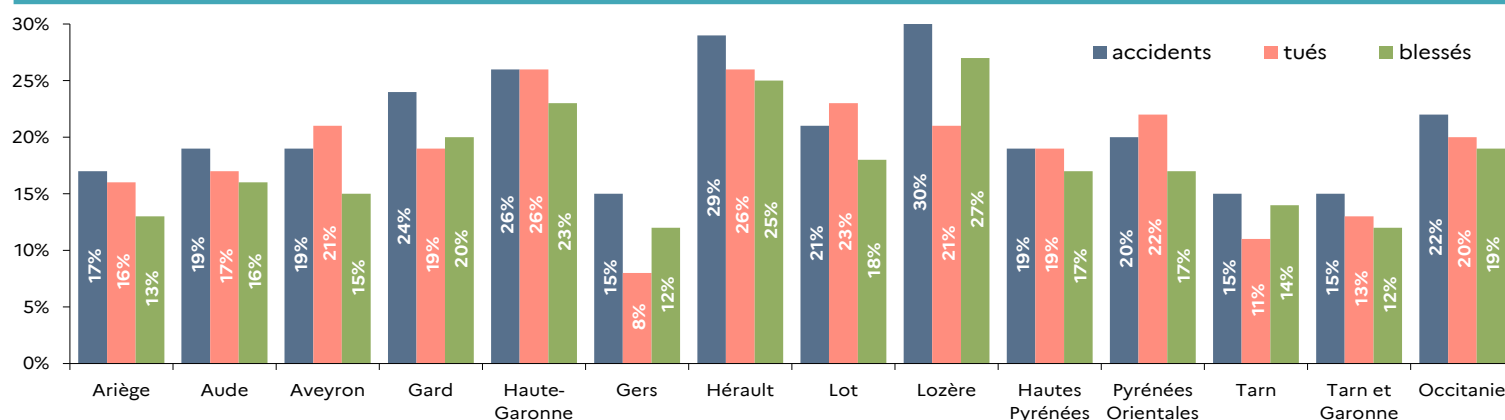
Depuis 2022, les accidents et les blessés sont en augmentation en Haute-Garonne, dans l'Hérault, les Pyrénées-Orientales et le Tarn.

Sur la dernière année de la période étudiée, l'Aude et le Gard enregistrent une hausse des tués, alors que l'on note une baisse des accidents et des blessés.

En Ariège, après trois années de hausse des accidents moto on observe une stabilisation en 2024.

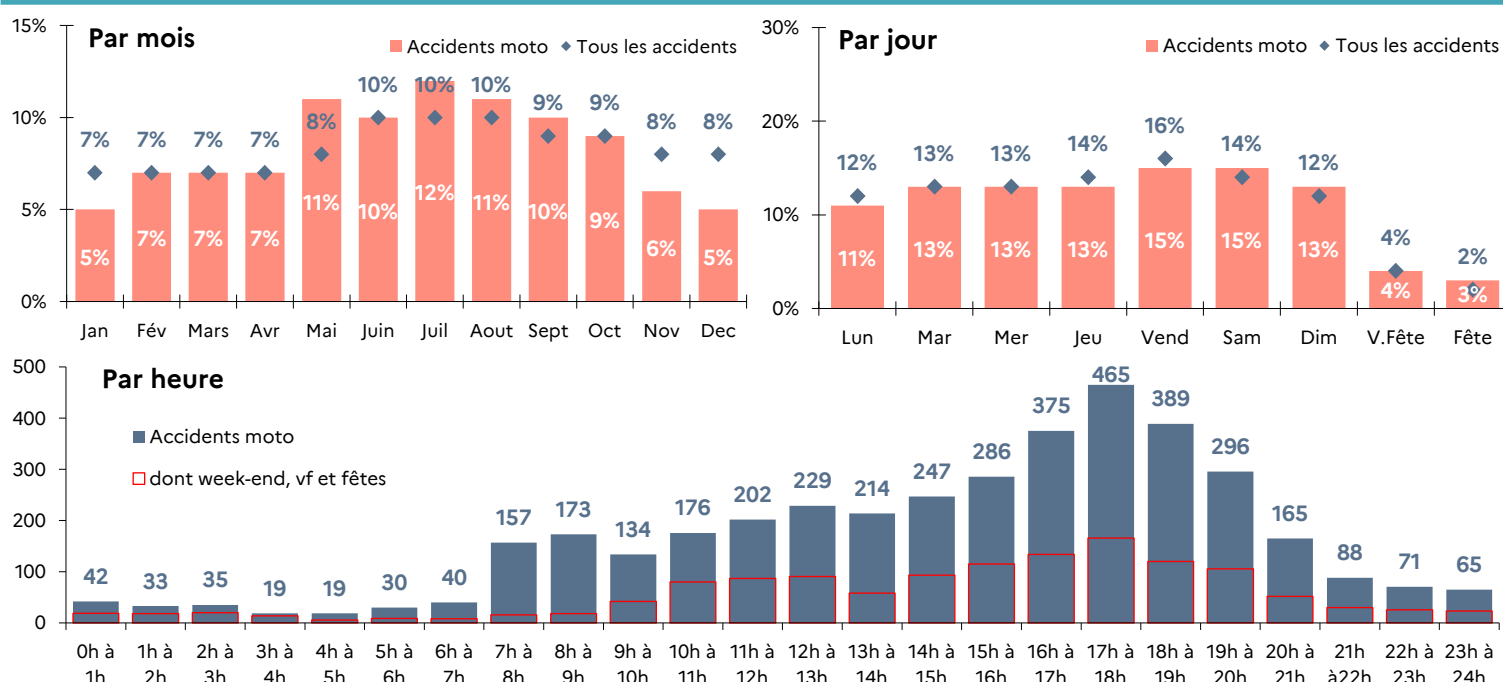
Attention, les évolutions des petits chiffres sont très sensibles aux variations. C'est pourquoi les tendances doivent être analysées dans la durée.

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



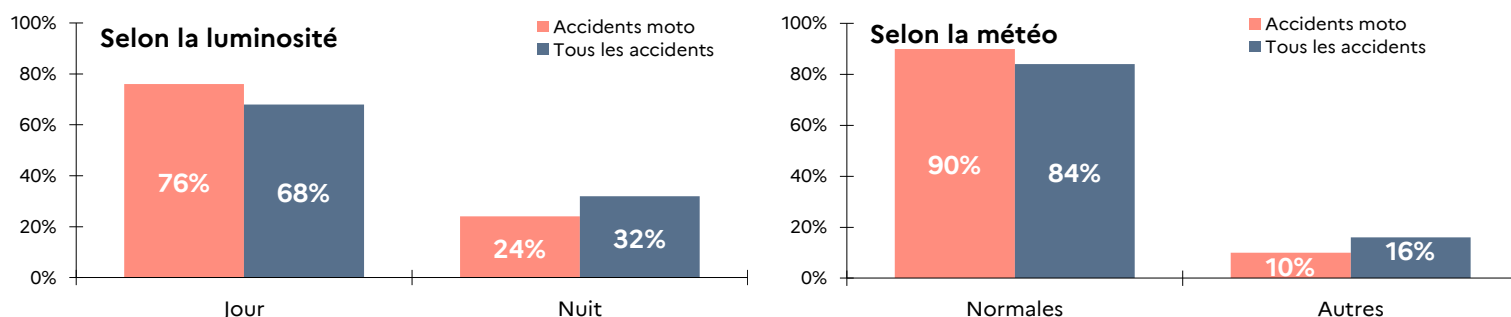
La part des accidents, tués et blessés en moto, par rapport à l'accidentalité générale est supérieure aux valeurs régionales, en Haute-Garonne, dans l'Hérault et en Lozère. La part des tués dans l'Aveyron, le Lot, la Lozère et les Pyrénées-Orientales est également supérieure à la valeur régionale. Dans six départements, l'Ariège, l'Aude, le Gers, les Hautes-Pyrénées, le Tarn et le Tarn et Garonne, on observe des valeurs inférieures aux valeurs régionales pour les trois items. Le Gers et le Tarn-et-Garonne présentent la plus faible part de tués en moto.

Répartition des accidents motos dans le temps



Le nombre d'accidents impliquant une moto est au plus bas de novembre à janvier (entre -2 et -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 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 43 % des accidents impliquant une moto se produisent le week-end, la veille ou un jour de fête.

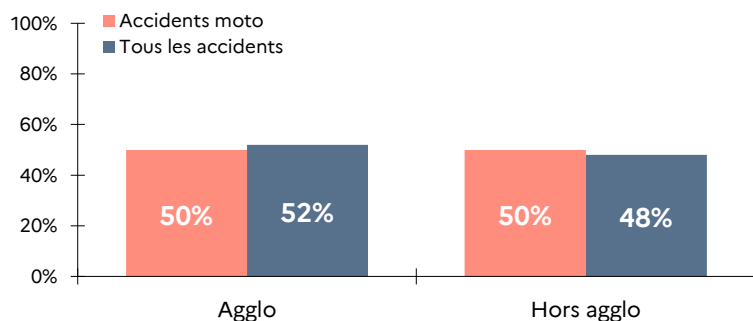
Répartition des accidents motos selon les circonstances



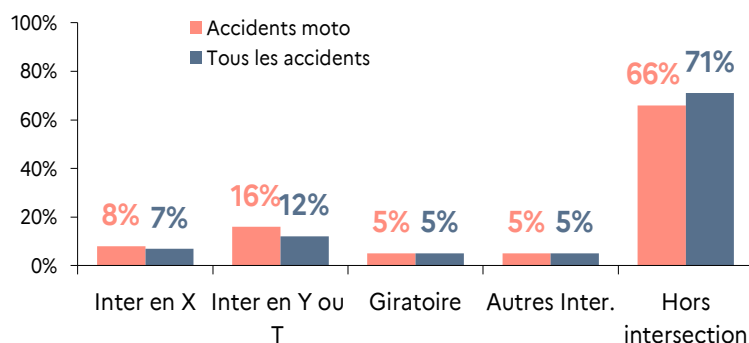
Comme pour l'accidentalité générale, les accidents moto se produisent majoritairement de jour et dans des conditions atmosphériques normales, avec toutefois respectivement huit et six points de plus que pour l'accidentalité générale.

Répartition des accidents motos suivant la localisation

En Agglomération / Hors agglomération

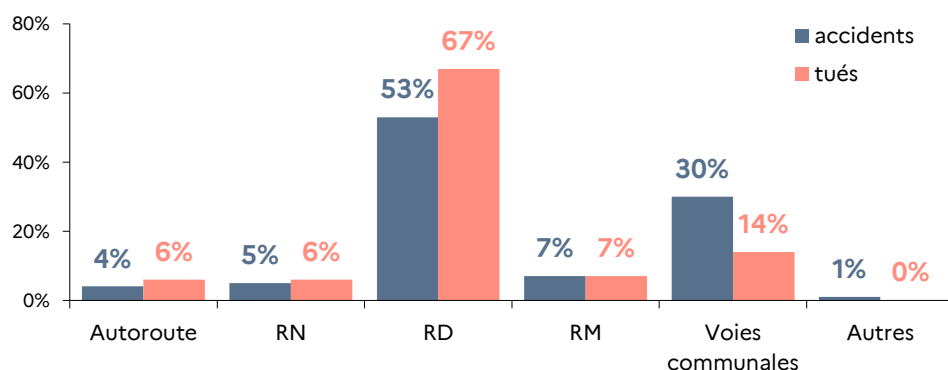


Intersection / Hors intersection



Que ce soit en agglomération ou hors agglomération, la proportion des accidents est identique. Les accidents impliquant une moto ont lieu principalement hors intersection (66 %). Ils sont sur-représentés 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

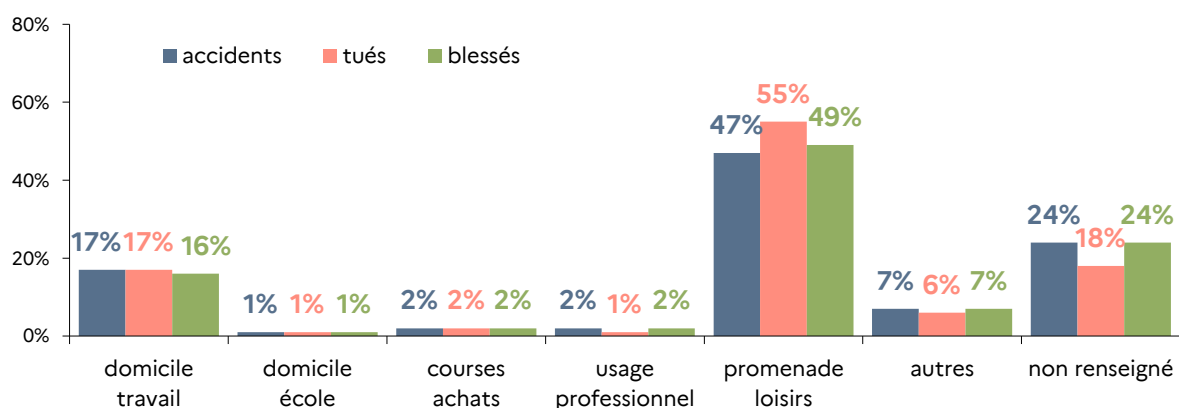


Le total des accidents peut être supérieur à 100 %, en effet un accident peut être affecté à plusieurs voiries (cas d'une intersection)

Le réseau départemental concentre 53 % des accidents et 67 % des tués, vient ensuite le réseau communal avec 30 % des accidents et 14 % 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 (2019-2023) on observe une évolution de + 2 points pour les accidents et les tués sur les RM.

Répartition des accidents motos selon le type de trajet

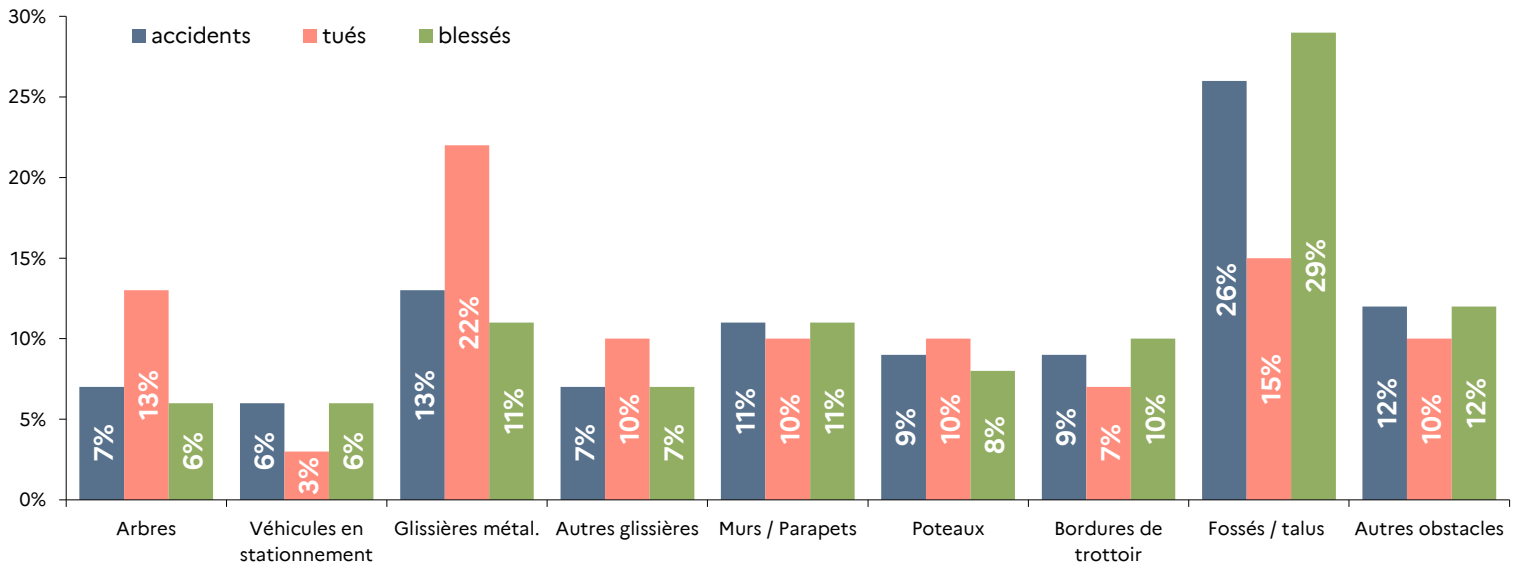


Comme un accident peut impliquer plusieurs motos réalisant des trajets différents, l'accident peut être compté plusieurs fois.

Les trajets de type **promenade et loisirs** sont à l'origine de **47 %** des accidents impliquant une moto. Ils génèrent **55 % des tués et 49 % des blessés**. Les trajets **domicile-travail** représentent **17 % des accidents et des tués et 16 % des blessés**.

Il est à noter que pour **24 %** des accidents en moto, le type de trajet **n'est pas renseigné**.

Répartition des accidents motos selon le type d'obstacles fixes

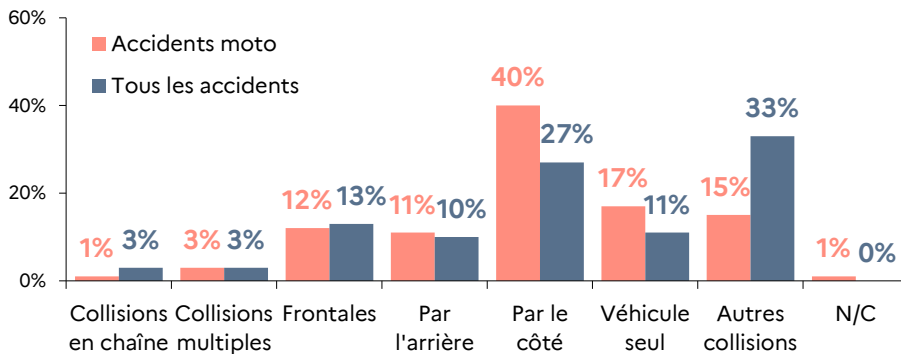


Les accidents impliquant une moto contre un obstacle fixe se produisent principalement dans un fossé ou contre un talus, soit 26 % des accidents et 29 % des blessés.

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 moto est due à une collision contre un autre véhicule (67 %), dont les deux tiers sont dus à une collision par le côté (40 %).

Il est à noter que les collisions par le côté sont sur représentées (+13 points) par rapport à l'accidentalité générale.

Les pertes de contrôle d'une moto seule génèrent 17 % des accidents, soit six points de plus que pour l'accidentalité générale.

Enfin, les collisions par l'arrière sont également sur-représentées par rapport à l'accidentalité générale.

Répartition des accidents selon la cylindrée des motos

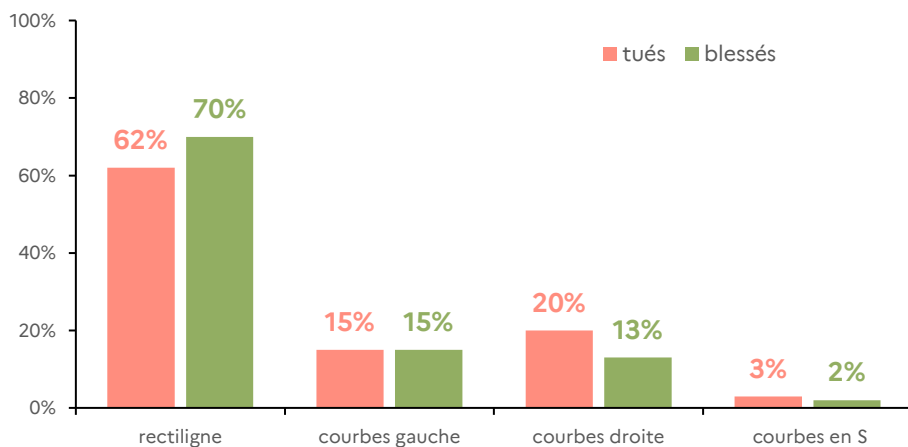
ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UNE ...	Nbre accidents (*)	% accidents par rapport à la totalité des accidents impliquant une moto	% accidents par rapport à la totalité des accidents	Nbre tués pour la catégorie (**)	Nbre blessés pour la catégorie (**)
Motocyclettes légères (>= 50 et <= 125 cm ³)	990	25 %	5,6 %	68	940
Motocyclettes lourdes (> 125 cm ³)	2 981	75 %	16,8 %	275	2 937

(*) 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 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

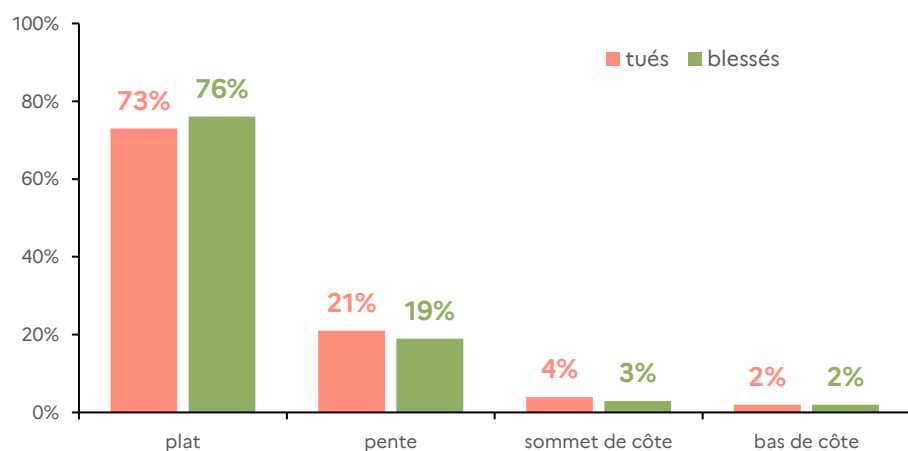


Lors d'un accident impliquant une moto sur les routes d'Occitanie, 62 % des tués et 70 % des blessés sont la conséquence d'un accident sur une partie rectiligne de la route.

Les accidents en virage engendrent 38 % des tués et 30 % des blessés. Parmi eux, 3 % des tués et 2 % des blessés le sont dans des courbes en « S ».

* Ne sont comptabilisé que les victimes, pilotes et passagers des motos

Répartition des victimes (*) dans les accidents moto selon le profil en long de la route



Dans les accidents impliquant une moto, 73 % des tués et 76 % des blessés le sont sur une portion plane de la route.

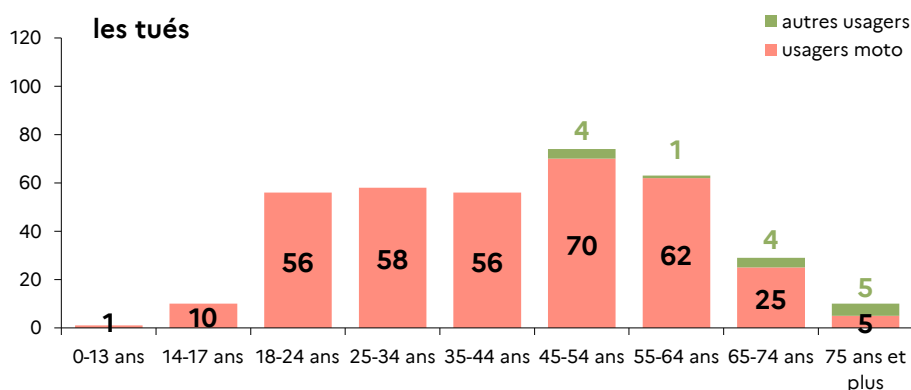
Les accidents sur une route en pente enregistrent 21 % des tués et 19 % des blessés.

Les sommets et bas de côte totalisent 6 % des tués et 5 % de blessés.

* Ne sont comptabilisé que les victimes, pilotes et passagers des motos

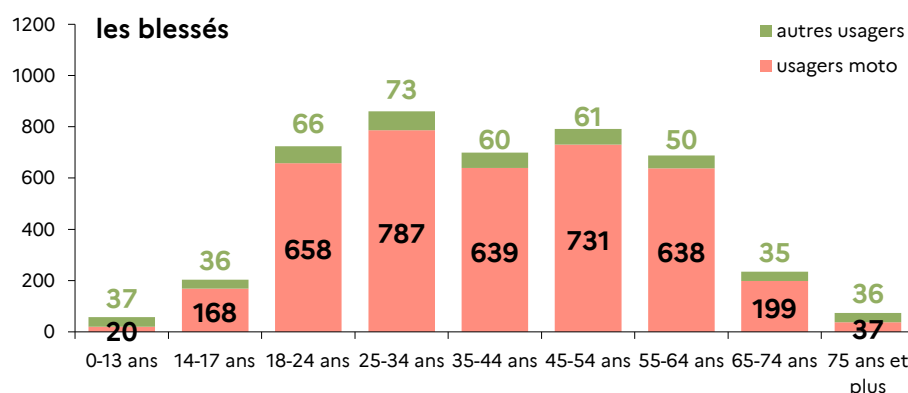
Les impliqués dans les accidents moto

... selon la classe d'âge



96 % 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 18 %. Viennent ensuite les 25-34 ans (16 %).

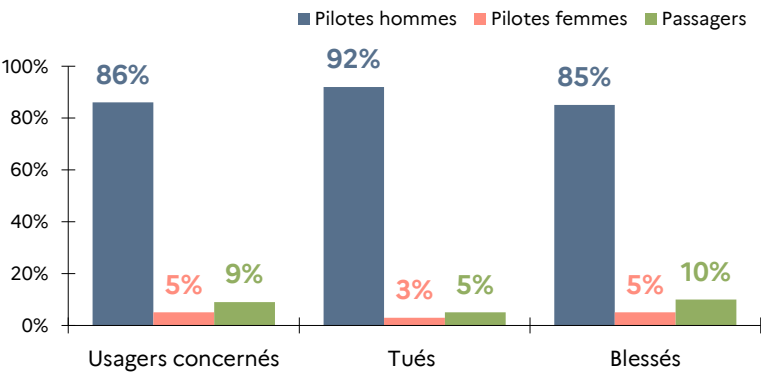


90 % des blessés dans les accidents impliquant une moto sont les conducteurs ou passagers de la moto.

La classe d'âge des 25-34 ans est la plus représentée avec 20 %, viennent ensuite les 45-54 ans avec 18 %, puis les 18-24 ans (17%), les 35-44 ans et les 55-64 ans avec 16 %.

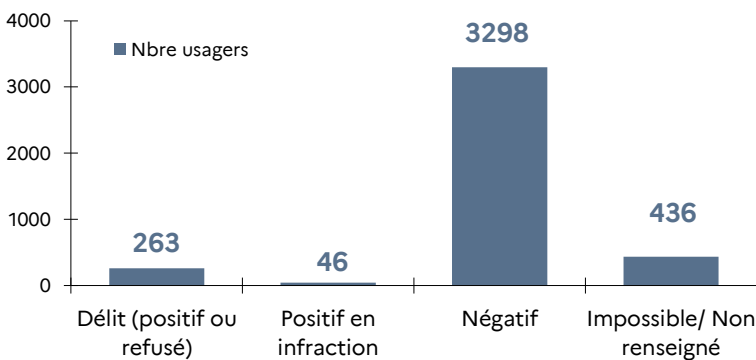
Les impliqués dans les accidents motos

... par sexe



Parmi les usagers concernés par un accident impliquant une moto, 86 % sont de sexe masculin pilote de la moto et 5 % sont des femmes pilotes. 9 % sont des passagers
Dans un accident impliquant une moto, 92 % des tués et 85 % des blessés sont des hommes pilotes, 3 % des tués et 5 % des blessés sont des femmes. Les passagers comptent pour 5 % des tués et 10 % des blessés (tous sexes confondus).

... selon l'alcoolémie

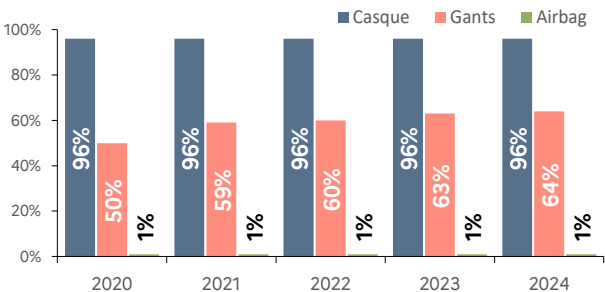
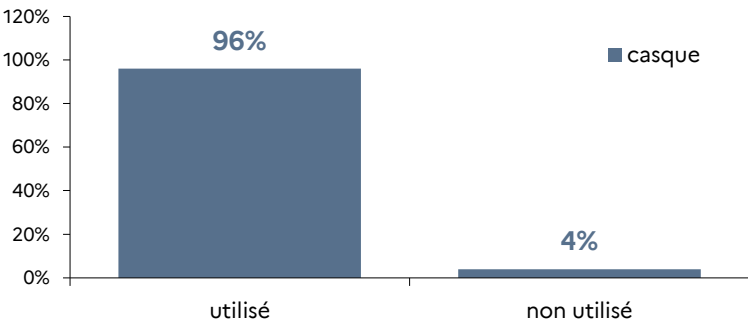


Dans 82 % des cas, les motards (*) impliqués dans un accident ne sont pas alcoolisés. En revanche, 85 % de ceux qui sont contrôlés positif à l'alcool sont en délit (taux > 0,8 g/l de sang).

* Ne sont pris en compte que les pilotes des motos

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. On note une stabilité dans son utilisation sur la période d'étude.
On observe une lente augmentation de l'utilisation 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 moto 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 : 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