

I - Analyse de l'accidentologie des conducteurs de 2 roues motorisés et des actions de prévention

1 - Préambule

En 2011, l'étude de l'origine des accidents de 2 roues motorisés en Essonne montrait que ces derniers, qui ne représentent que 2% du trafic routier, étaient fortement impliqués dans les accidents mortels avec une prédominance des usagers de la tranche d'âge des 18/24 ans (8 sur les 14 usagers tués en 2 RM).

Depuis le début de l'année 2012, au niveau national, la mortalité des conducteurs de RM connaît une tendance à la baisse. Sur une année glissante (novembre 2011 / novembre 2012), la mortalité des motocyclistes cumulée sur les douze derniers mois connaît une baisse importante de -13% : on dénombre 648 motocyclistes tués au 30 novembre 2012 en France contre 749 l'année précédente.

Contrairement à la tendance nationale, en région Île de France le taux de mortalité des 2 RM est à la hausse (+3,7%). En Essonne, les données de l'accidentologie confirment la vulnérabilité des conducteurs de 2 RM : 18 conducteurs 2 RM tués au 15 décembre 2012 contre 14 en 2011. L'étude de la typologie des 44 accidents mortels survenus depuis le début de l'année montre une augmentation du nombre des tués parmi les usagers vulnérables que sont les piétons (11), les cyclistes (3), et surtout des conducteurs de 2 RM représentant 40% des tués depuis le début de l'année 2012.

Ils ne représentaient que 33% des tués en 2011 et 32 % sur la période 2009 à 2011.

Répartition des tués selon le type d'usager	Usagers vulnérables				Véhicules légers
	piétons	vélos	2 RM	Total	
Janvier au 15 décembre 2012	24%	6%	40%	70%	29%
Année 2011	12%	2%	33%	47%	53%
Année 2009 à 2011	18%	3%	32%	53%	47%

Il convient d'analyser les causes de ces accidents et définir les actions de sécurité routière à renforcer ou à mettre en œuvre pour diminuer le nombre des motards tués sur les routes de l'Essonne.

2 – Analyse des accidents mortels de 2 RM

Depuis le début de l'année 2012, on dénombre 19 accidents de 2 RM provoquant la mort de 18 motards et d'un piéton (une fillette de 2 ans renversée par un motard).

Les circonstances des accidents

Dans 2 cas, ce sont les conducteurs d'un véhicule léger (VL) et d'un véhicule utilitaire (VU) qui sont responsables de l'accident pour non respect des règles de sécurité.

Dans tous les autres cas, l'accident est lié au comportement du motard, soit :

- la non maîtrise de la moto (4 cas - par exemple : le 2 RM vient percuter des véhicules en stationnement ou à l'arrêt, chute du conducteur qui venait de dérober la moto),
- le non respect des règles de sécurité (5 cas - par exemple : vitesse, franchissement de ligne continue, collision d'un véhicule venant en sens inverse en doublant, un cas d'alcoolémie),
- la vitesse mal adaptée ou non réglementaire (4).

Pour 4 accidents, les causes restent indéterminées à ce jour.

De plus,

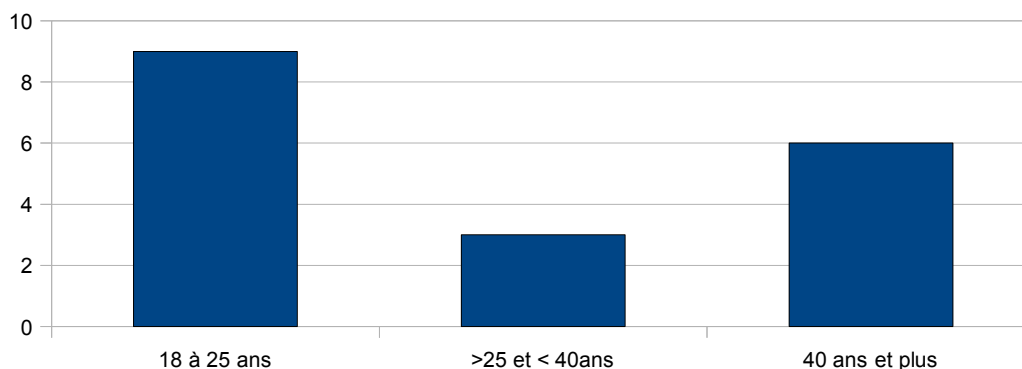
- 8 conducteurs de 2 RM se sont tués seuls,
- 5 accidents ont eu lieu de nuit,
- 4 sur voies rapides,
- 2 sur voies communales, 13 sur routes départementales et 2 sur le réseau État,
- ils se déroulent essentiellement en zone agglomérée,
- un seul accident en zone rurale à Dannemois où le conducteur du VL auteur de l'accident n'aurait pas respecté les règles de priorité.

L'âge et sexe des victimes

Ce sont tous des hommes.

La moyenne d'âge des 18 motards tués est de 32 ans.

La répartition par tranche d'âge figure sur le graphique ci-après :



La tranche d'âge des 18/25 ans comptabilise le plus grand nombre de victimes soit la moitié des tués (9 sur 18).

Type de déplacements

Les motifs des déplacements de 16 conducteurs de véhicules impliqués dans un accident mortel sur une année, dont 13 motards, ont pu être repérés.

Trajet « promenade-loisir »

C'est sur les déplacements « promenade-loisirs » qu'ont eu lieu majoritairement les accidents mortels de conducteurs de 2 RM, soit 10 accidents. Un piéton a été renversé et tué par un motard sur ce même type de trajet.

On relève que 4 accidents mortels sur les 16, provoqués par le motard, ont eu lieu le week-end.

Trajet « domicile-travail »

Le profil des usagers, auteurs des 4 accidents mortels sur leur trajet domicile/travail, est le suivant.

Hormis le conducteur de véhicule utilitaire qui a coupé la route d'un motard en agglomération, motard qui selon les témoins roulait à une vitesse inadaptée :

- Un motard cadre moyen/employé qui a glissé sur la boue présente sur la bande d'arrêt d'urgence
- un motard qui freine brutalement en roulant entre la voie centrale et la voie de gauche et chute
- un motard qui glisse sur une plaque d'huile dans des circonstances qui restent à déterminer.

La profession ¹

Parmi les motards tués ont été dénombrés : 4 étudiants, 3 cadres moyen ou employé, 1 sans profession (1).

L'origine

Les motards tués résidaient sur les départements suivants :

- Essonne : 14
- Haut de Seine : 3
- Val de Marne : 1

En résumé :

- Les motards tués sont des hommes, plutôt jeunes et résidant en Essonne.
- Les accidents ont lieu de jour, en zone urbaine et sur le trajet promenade loisirs.
- Ils sont liés principalement au comportement du motard :
 - qui maîtrise souvent mal son véhicule
 - qui ne respecte pas les règles de sécurité (remontées de file, vitesse, chevauchement de ligne continue, alcool).

3 - Conclusion : les inflexions possibles des actions de sécurité routière

Les prochaines actions de sécurité routière devront donc s'orienter prioritairement vers la cible ci dessus, mais sans exclusive, compte tenu de la fragilité d'une analyse portant sur une année et de la variabilité des comportements :

- **en renforçant les actions de communication**, ciblées sur les rappels au respect des règles de sécurité et particulièrement celles des limitations de vitesse, et sur la dangerosité des trajets de loisir-promenade particulièrement en zone urbaine,

1- La rubrique est peu renseignée dans les remontées des forces de l'ordre

- au niveau régional, la hausse des accidents des conducteurs de 2RM et en particulier des jeunes n'étant pas strictement essonnienne, et les médias étant régionaux,
 - en direction des jeunes de 18 à 25 ans en Essonne, dans les lycées et collèges ainsi que dans les facultés des métiers, CFA, association d'étudiants.
- **en renforçant les contrôles routiers**, sur autoroutes, sur les routes départementales, et dans les zones urbaines, de répression des infractions comportementales (vitesse, franchissement de lignes continues, alcool).

Il conviendra d'intégrer ces éléments dans le programme d'actions du nouveau document général d'orientations 2013/2017 (DGO), et des prochains plans d'actions de sécurité routière (PDASR) et plan de contrôles routiers (PCR) élaborés pour l'année 2013.

Par ailleurs, la nouvelle réglementation sur le passage du permis de conduire moto a pour objectifs principaux de former les conducteurs de cyclomoteur de moins de 50 cm³ et favoriser la progressivité dans l'utilisation de grosses cylindrées. Elle contribuera progressivement à l'évolution des comportements.

II - Analyse de l'accidentologie et actions de contrôle et de prévention

1 - La vitesse

A/ L'accidentologie

La vitesse est un facteur aggravant des accidents : le choc est plus important, les possibilités de manœuvre sont réduites pour éviter le choc, et la distance d'arrêt se trouve elle aussi réduite.

Qu'il s'agisse de vitesse inadaptée ou de non respect de la vitesse réglementaire, elle est la cause principale de 20% des accidents mortels relevés sur les années 2010 et 2011.

Au 15 décembre 2012, 7 des 44 accidents mortels (20%) sont directement liés à une vitesse excessive (10 accidents sur 41 en 2011).

En 2012, sur la zone couverte par la gendarmerie et située dans la partie la moins urbanisée de l'Essonne, la majorité des 134 accidents est due à la non maîtrise du véhicule, soit 46 accidents et la vitesse est la cause de 13 des accidents soit 10% des accidents corporels.

B/ Le contrôle de la vitesse

En Essonne, au 30 novembre 2012 :

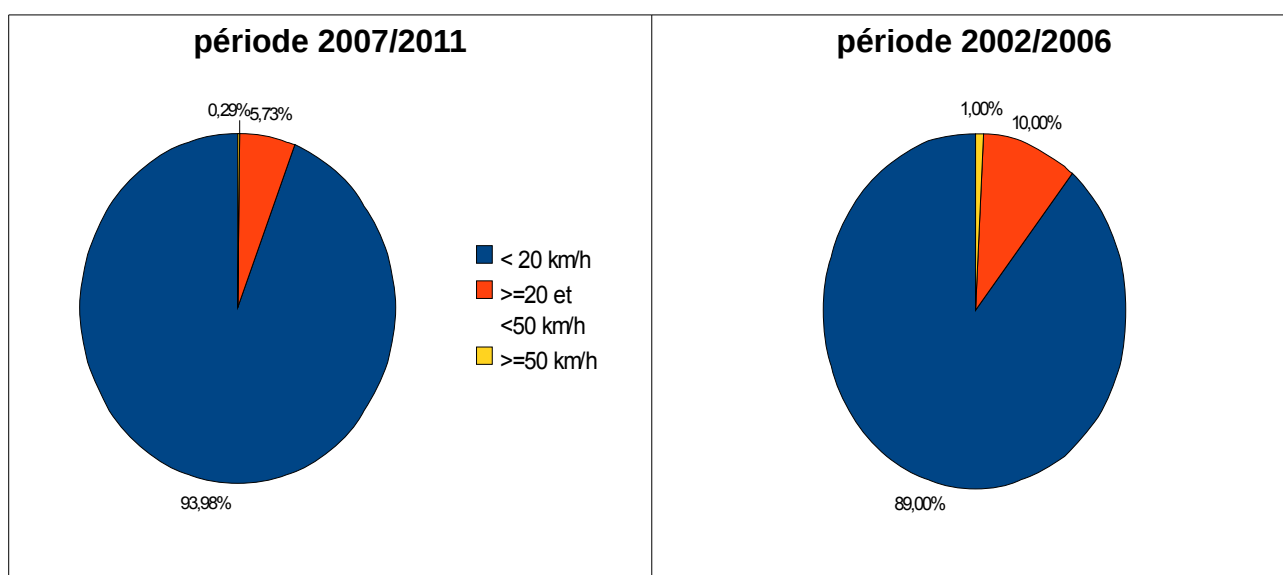
- 5 289 opérations de contrôles vitesse ont été menées par les forces de l'ordre soit une augmentation de 20% par rapport à novembre 2011,
- le nombre des dépassements sanctionnés en 2012 au droit des **radars mobiles** est de 155 425 (contre 135 634 en 2011) soit une hausse de 15% par rapport à 2011.

Le département de l'Essonne compte actuellement 28 **radars fixes**. Le nombre des infractions constatées au 30 novembre 2012 est de 483 177 dépassements de vitesse sur les radars fixes contre 463 761 au 30 novembre 2011 où 27 radars étaient en activité, soit une augmentation de 4, 18% du nombre des infractions.

Il convient de relever que la production moyenne par radar est en très légère hausse (+0,5%) en 2012 par rapport à 2011 ; simultanément le nombre des tués est en hausse (+3 tués au 30 novembre)

Les 2 graphiques ci-dessous font état des excès de vitesse enregistrés sur une période de 5 ans avant et après l'année 2007. Le pourcentage des infractions pour les petits dépassements est en augmentation par rapport à celui des infractions des dépassements supérieurs à 20 Km/h des vitesses réglementées.

Évolution des infractions vitesse au droit des radars fixes sur une période de 5 ans



Dans le rapport publié le 27 novembre 2012, l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) a estimé que les radars sont à l'origine de 75% des 36 000 vies épargnées depuis 2002.

Une étude sur l'accidentologie avant et après l'implantation de 4 radars en Essonne, et sur un secteur de 4 km avant et après l'équipement, a permis d'observer que la baisse des accidents est plus ou moins importante, mais générale après la pose du radar. Le nombre des accidents est au moins divisé par 2 après la pose dans les secteurs après le radar et un peu moins marquée dans le secteur avant le radar.

Si le nombre des accidents a diminué au voisinage des 4 radars analysés, les efforts doivent se poursuivre pour convaincre les usagers de respecter les limitations de vitesse au delà des secteurs contrôlés.

2 - L'alcool

L'alcool est la première cause de mortalité sur les routes en France et est responsable de 31% des décès (données de l'ONISR).

A/ Le taux de mortalité lié à l'alcool

En Essonne, sur les 42 usagers tués au 30 novembre 2012, 6 ont été contrôlés positifs. En 2011, 10 contrôles positifs sur les 40 tués comptabilisés.

En 2012, sur la zone couverte par la gendarmerie située dans la partie la moins urbanisée de l'Essonne, si la majorité des 134 accidents corporels est due à la non maîtrise du véhicule, soit 46 accidents, l'alcool est la cause de 16 des accidents soit 12%.

B/ Le contrôle de l'alcoolémie

Le nombre des opérations de contrôles de l'alcoolémie est en baisse en 2012 : 2 915 opérations réalisées au 30 novembre 2012 contre 3 644 à la même date en 2011.

En Essonne, le pourcentage de contrôles positifs par rapport aux contrôles pratiqués reste constant sur les 3 dernières années, soit 4% d'usagers contrôlés positifs : au 30 novembre 2012, sur les 96 941 contrôles effectués, 4177 se sont révélés positifs à l'alcool.

3 - Les actions de prévention

La lutte contre la **vitesse** excessive et contre la conduite sous l'emprise d'**alcool** sont deux des 5 enjeux du prochain document général d'orientation (DGO) au même titre que la sécurité des **conducteurs de 2 roues motorisés** et des **jeunes**, et la protection des **piétons**.

Le DGO 2013/2017 définit les orientations d'actions de sécurité routière des prochains plans annuels d'actions, à savoir :

- favoriser l'auto-contrôle de son taux d'alcool lors de l'organisation de manifestations festives,
- impliquer de nouveaux partenaires dans la prévention routière sur le thème de la lutte contre la vitesse excessive et/ou mal adaptée,
- cibler et renforcer les contrôles routiers sur les critères vitesse et alcool,
- multiplier les actions de formation sur la lutte contre l'insécurité routière en particulier sur ces deux thèmes,
- améliorer la communication auprès des usagers.