

Cyclomoteur : deux-roues motorisé de moins de 50 cm³.

Accidentalité des cyclomoteurs en Ille et Vilaine

Entre 2013 et 2017, 469 accidents impliquent un cyclomoteur en Ille et Vilaine sur l'ensemble des 3959 accidents corporels, soit une part de 12 % des accidents. Ces accidents ont fait 470 cyclomoteuristes blessés dont 209 hospitalisés ainsi que 13 tués. Le nombre d'accidents de cyclomoteurs a très fortement diminué jusqu'en 2013 et tend à se stabiliser jusqu'en 2017. Néanmoins, entre 2013 et 2017 le nombre de cyclomoteuristes hospitalisés augmente (+12%) tout comme le nombre de tués (+4).

| Année | Accidents | Evolution / 2017 |
|-------|-----------|------------------|
| 2000 | 309 | -247,2% |
| 2010 | 161 | -80,9% |
| 2013 | 86 | 3,4% |
| 2016 | 103 | -15,7% |
| 2017 | 89 | |

La gravité des accidents impliquant un cyclomoteur est supérieure à la moyenne. En effet, 43 % des cyclomoteuristes blessés sont hospitalisés contre 35 % tous usagers confondus.

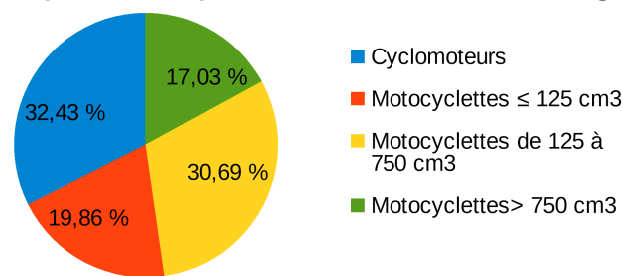
En France, les cyclomoteuristes parcourent en moyenne 2718 kilomètres par an, principalement en ville, et représentent 0,5 % de la circulation routière.

7 conducteurs de cyclomoteur sur 10 utilisent leur véhicule pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'étude faute de transports en commun.

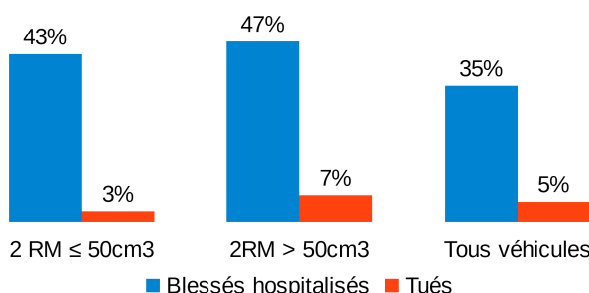
Le cyclomoteur est le type de deux-roues motorisé le plus présent en Bretagne (32 % contre 26 % du parc 2RM en France).

Sources : SOeS, enquête 2RM 2012 et Le point sur, n°156, Mars 2013

Répartition du parc de 2RM circulant en Bretagne



Part des victimes blessées hospitalisées et tuées selon le type de véhicule



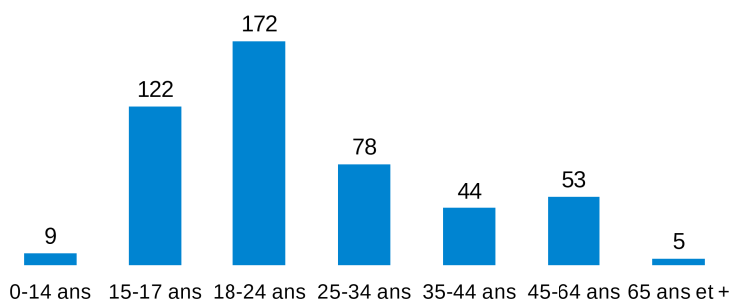
43 % des cyclomoteuristes victimes d'un accident sont gravement blessés et 3 % sont tués ce qui représente une gravité moins importante que chez les usagers de 2 roues motorisés de plus de 50 cm³ mais plus forte que pour les victimes tous types de véhicules confondus.

En 2017, alors qu'en France les cyclomoteuristes représentent 3 % des tués, ils représentent **7 % des tués en Ille-et-Vilaine.**

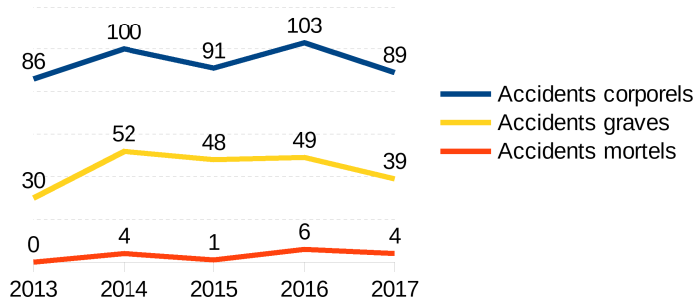
53 % des conducteurs principaux de cyclomoteurs ont moins de 25 ans.

Plus d'un tiers des cyclomoteuristes accidentés ont entre 18 et 24 ans. Ils représentent 24 % des tués ou hospitalisés. Cette part s'élève à 36 % chez les 15-17 ans alors qu'ils ne totalisent qu'un quart des personnes accidentées.

Age des cyclomoteuristes accidentés



Accidents impliquant un cyclomoteur en Ille et Vilaine



CHIFFRES CLÉS :

12 % des accidents corporels impliquent un cyclomoteur

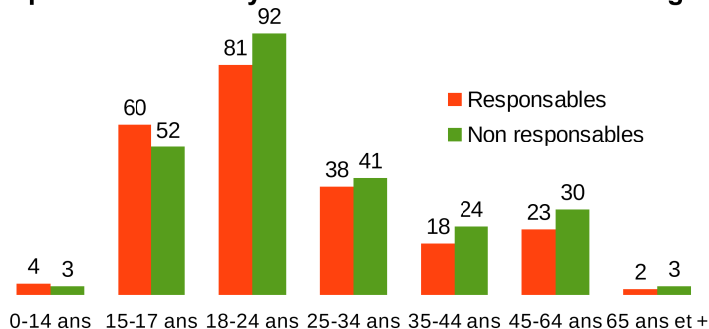
Entre 2013 et 2017, 6 % des tués sur les routes sont des usagers de cyclomoteur

Plus d'un tiers des cyclomoteuristes accidentés ont entre 18 et 24 ans

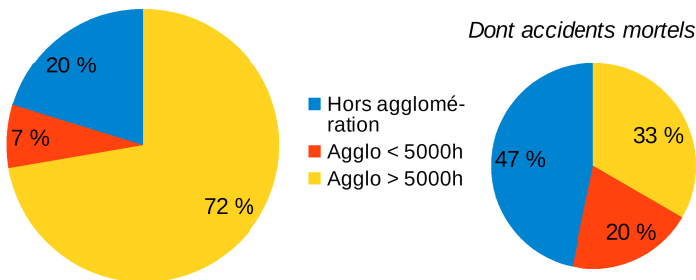
Un conducteur cyclomoteuriste sur 2 est présumé responsable de l'accident dans lequel il est impliqué.

Plus le conducteur de cyclomoteur impliqué dans l'accident est jeune, plus il est fréquemment présumé responsable (54 % des conducteurs de moins de 18 ans sont présumés responsables contre 46 % pour les plus âgés).

Responsabilité des cyclomoteuristes en fonction de l'âge



Accidents impliquant un cyclomoteur



7 accidents sur 10 ont lieu en agglomération de plus de 5000 habitants (dont 70 % dans l'agglomération rennaise). Ces accidents ne sont pas les plus meurtriers puisqu'ils représentent seulement un tiers des accidents mortels. Alors que seulement 2 accidents de cyclomoteurs sur 10 ont lieu hors agglomération, **près de la moitié des accidents mortels impliquant un cyclomoteur ont lieu hors agglomération.**

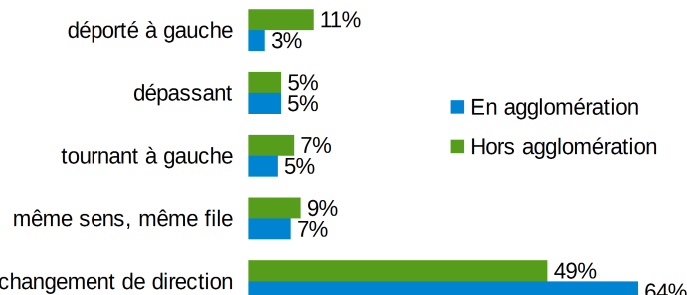
12 % des accidents ont lieu hors intersection et hors agglomération tandis que cette configuration concerne un tiers des accidents mortels.

Manoeuvres principales des cyclomoteuristes avant l'accident

Dans la majorité des accidents, le cyclomoteuriste circule sans changement de direction.

19 % des cyclomoteuristes de moins de 17 ans accidentés s'apprentent à tourner à gauche au moment de l'accident contre seulement 7 % tous âges confondus.

A l'inverse, seulement 6 % des jeunes cyclomoteuristes sont accidentés hors agglomération en se déportant à gauche contre 11 % tous cyclomoteuristes confondus.

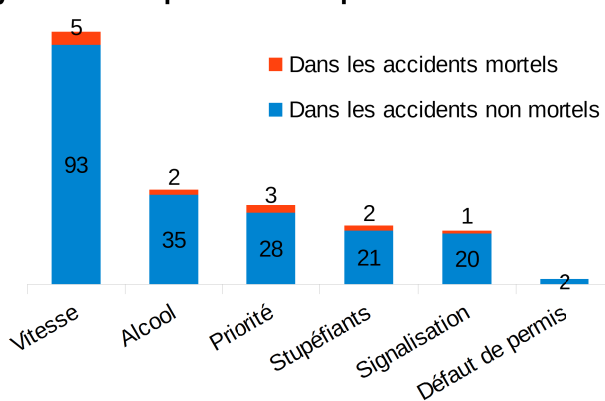


4 conducteurs de cyclomoteur présumés responsables sur 10 circulent à une vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances soit 25 % de plus que les conducteurs présumés responsables tous véhicules confondus.

L'infraction vitesse est présente dans la moitié des accidents mortels dont le conducteur de cyclomoteur est présumé responsable contre un quart tous véhicules confondus.

L'infraction liée à l'alcool est la deuxième infraction la plus fréquente chez les conducteurs de cyclomoteurs présumés responsables (16 %).

Infractions commises par les conducteurs de cyclomoteurs présumés responsables de l'accident



Un accident peut être dû à une défaillance fonctionnelle qui se décompose en cinq fonctions : perceptive, diagnostique, pronostique, décisionnelle, motrice.

Les défaillances les plus présentes chez les jeunes cyclomoteuristes accidentés sont de type perceptif (28,4 %) et de type décisionnelle (23,2%). Les défaillances de type décisionnelle sont 2,3 fois plus présentes chez les jeunes conducteurs de cyclomoteurs que chez ceux de plus de 22 ans.

Source : INRETS, *Accidentologie des cyclomoteurs*, 01/2008

CHIFFRES CLÉS :

1 cyclomoteuriste sur 2 est présumé responsable de l'accident

La première cause d'accident provoqué par un cyclomoteuriste est la vitesse (37 % des infractions)

8 accidents impliquant un cyclomoteur sur 10 ont lieu en agglomération mais près de la moitié des accidents mortels ont lieu hors agglomération

| | Tous usagers | Evolution | Cyclos | Evolution |
|---------------------|--------------|-----------|--------|-----------|
| Accidents | 3959 | +18,8% | 469 | +3,5% |
| Tués | 258 | +20,0% | 13 | +4 tués |
| Blessés | 5000 | +10,5% | 470 | -2,2% |
| Hospitalisés | 1752 | +15,7% | 209 | +11,8% |

Les conducteurs âgés de moins de 25 ans représentent 16 % des conducteurs principaux de deux-roues, véhicules qu'ils conduisent aussi bien pour leurs loisirs que pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études. Ce sont pour l'essentiel des cyclomotoristes (85 %)

Description générale

Age

Responsabilité

| Année | Accidents | Evolution / 2017 |
|-------------|-----------|------------------|
| 2000 | 309 | -71,20% |
| 2010 | 161 | -44,72% |
| 2013 | 86 | +3,49% |
| 2016 | 103 | -13,59% |
| 2017 | 89 | |

0,573560768

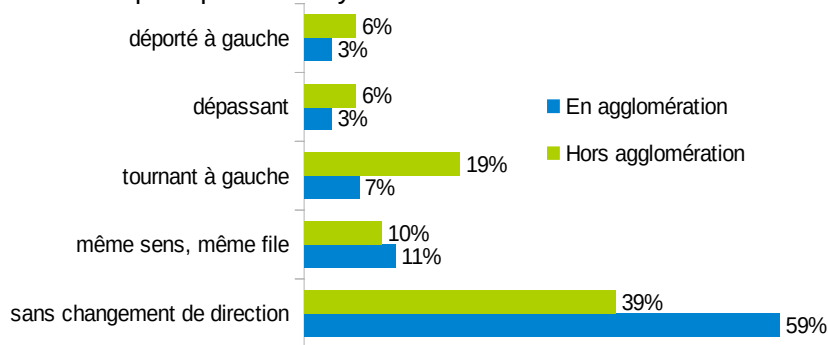
0,247334755

Défaillances fonctionnelles chez les conducteurs de cyclomoteurs.

En termes de catégories de défaillances fonctionnelles, la décomposition suivante distingue cinq étapes fonctionnelles au sein desquelles on identifie l'incapacité momentanée d'une fonction (perceptive, diagnostique, pronostique, décisionnelle, motrice) à dépasser une difficulté rencontrée par le conducteur.

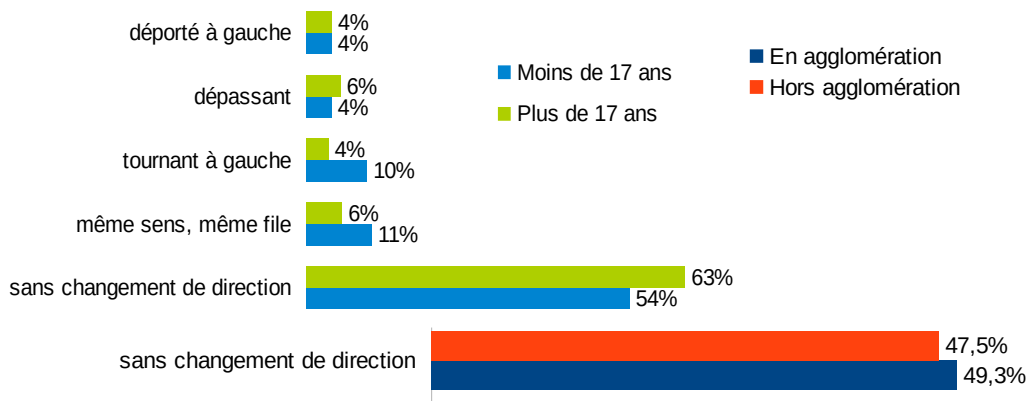
| Accidents | Hors agglomération | Agglo < 5000h | Agglo > 5000h |
|-------------------|--------------------|---------------|---------------|
| En intersection | 39 | 9 | 144 |
| hors intersection | 56 | 26 | 195 |

Manoeuvres principales des cyclomotoriste de moins de 17 ans avant l'accident



Manoeuvres avant l'accident tous véhicules

Manoeuvres principales des cyclomotoristes avant l'accident



Dans la majorité des accidents, le cyclomotoriste n'entreprend pas de changement de direction (54 % pour les jeunes cyclomotoristes et 63 % pour les plus âgés).

10 % des jeunes cyclomotoristes cherchent à tourner à gauche contre seulement 4 % pour les cyclomotoristes plus âgés.