



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

accidents

Question écrite n° 87197

Texte de la question

M. Christian Vanneste interroge M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les infractions concernant les vélos dans les villes. À Paris, où le succès de Vélib ne se dément pas, les procès-verbaux ont augmenté de 250 % entre 2004 et 2008. Il semble que le nombre d'accidents liés à l'usage des deux-roues soit en augmentation. Il demande pourquoi on n'obtient pas les mêmes résultats que pour les véhicules automobiles.

Texte de la réponse

En 2009, 11 526 accidents corporels intervenus en agglomération impliquaient au moins un cyclomoteur et 12 186 une motocyclette. Par rapport à l'année 2004 - donc sur cinq années, cela représentait une baisse de - 5,1 % pour l'ensemble des deux-roues motorisés (cyclomoteurs et motocyclettes ensemble [Un changement de catégorie intervenu en 2005 pour les scooters immatriculés, qui sont passés de la catégorie cyclomoteurs à la catégorie motocyclettes, empêche de distinguer ici entre cyclomoteurs et motocyclettes.]). De même en 2009, 152 accidents mortels intervenus en agglomération impliquaient au moins un cyclomoteur et 343 une motocyclette. Par rapport à l'année 2004, cela représentait une baisse très limitée de - 0,2 % pour l'ensemble des deux-roues motorisés (« 2RM »). Ces baisses sont très inférieures à celles qu'ont connues les voitures de tourisme. En effet en 2009, les accidents corporels intervenus en agglomération et impliquant au moins une voiture étaient en baisse de - 17,7 % par rapport à l'année 2004. Et les accidents mortels intervenus en agglomération et impliquant au moins une voiture étaient en baisse de - 21,3 % par rapport à l'année 2004. Indépendamment du comportement des usagers, cela s'explique : d'une part par l'évolution très différenciée du nombre de véhicules en circulation et des kilomètres parcourus (de 2004 à 2009, le parc global de motocyclettes en circulation a augmenté presque cinq fois plus vite que celui des voitures de tourisme, à savoir + 22,3 % contre + 4,8 %), ce qui se reflète bien sûr dans l'accidentalité ; d'autre part par les progrès obtenus en termes de sécurité passive, considérables pour l'automobile, relativement limités pour les deux-roues motorisés. Comparativement, la vulnérabilité des 2RM est élevée et ne se réduit que très lentement. Ainsi, dans une collision mortelle entre un cyclomoteur et un autre véhicule, c'est le cyclomotoriste qui meurt dans 89 cas sur 100. Pour une motocyclette, c'est le motard qui meurt dans 92 cas sur 100. L'automobiliste, lui meurt dans 50 cas sur 100. L'utilisateur d'un véhicule plus lourd (poids-lourd ou autocar) ne décède que dans 3 cas sur 100.

Données clés

Auteur : [M. Christian Vanneste](#)

Circonscription : Nord (10^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 87197

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Intérieur, outre-mer, collectivités territoriales et immigration

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 31 août 2010, page 9436

Réponse publiée le : 7 juin 2011, page 6080