

Paris, le 25 mars 2016

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Les excès de vitesse des motocyclistes sont plus nombreux chez les jeunes et les quinquagénaires

Le département du contrôle automatisé (DCA) de la Délégation à la sécurité et à la circulation routières a analysé les données relatives aux excès de vitesse des conducteurs de deux-roues motorisés tels que constatés par les radars fixes et les radars mobiles des forces de l'ordre.

Cette étude a permis de calculer les écarts entre la vitesse limite autorisée et la vitesse pratiquée de trois catégories de deux-roues motorisés :

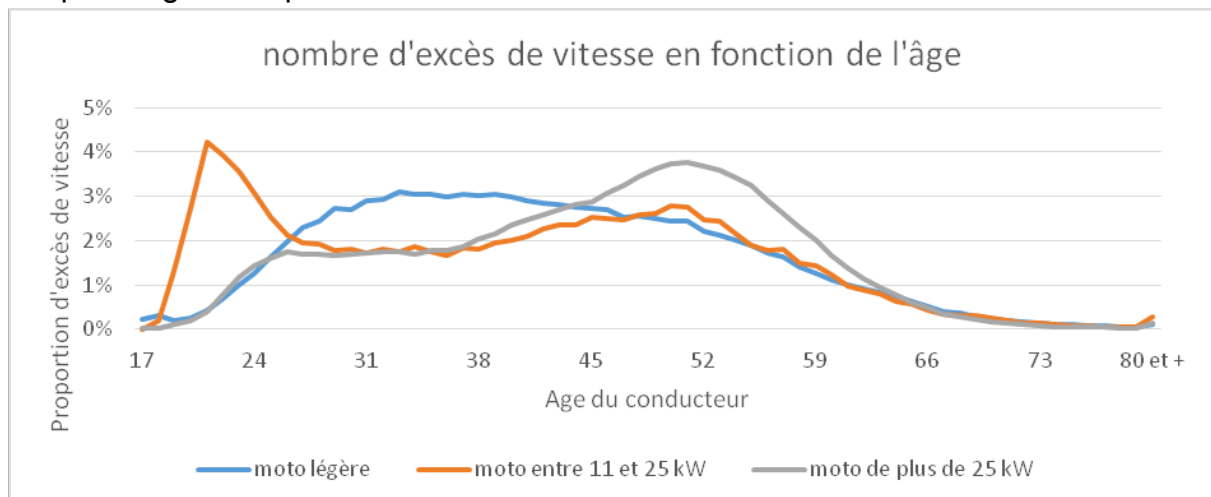
- les motos légères (comme les scooters) ;
- les motos intermédiaires de 11 kW à 25 kW qui concernent principalement les motards novices détenteurs d'un permis A2 ;
- les motos les plus puissantes, de plus de 25 kW, qui sont aussi les plus chères.

L'enquête a étudié les différences de comportements en fonction de trois critères :

- l'âge de la personne déclarée comme conducteur du véhicule ;
- le signalement ou non du contrôle ;
- les limitations de vitesse (50, 70, 90, 110 et 130 km/h).

L'âge, un facteur déterminant

Les caractéristiques des excès de vitesse ont été confrontées dans un premier temps à l'âge de la personne déclarée en infraction.



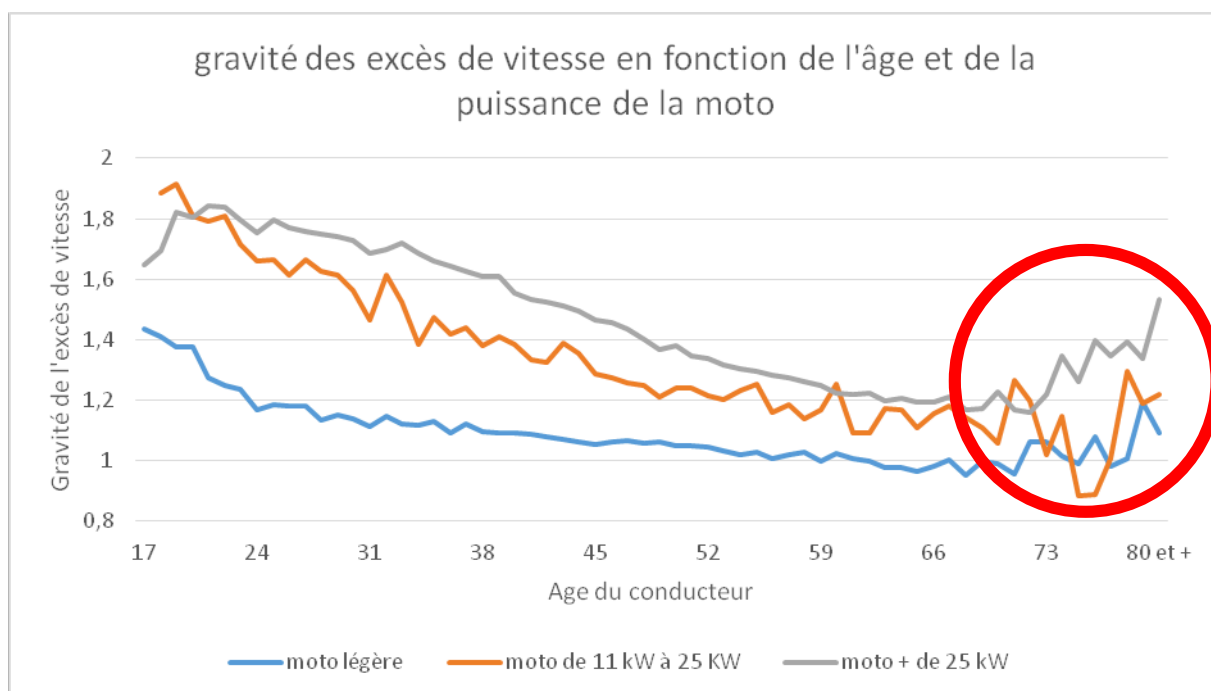
Les courbes qui en résultent mettent en évidence deux âges de la vie où les excès

de vitesse sont particulièrement courants :

- le premier se situe entre 18 et 25 ans (pic de la courbe orange des conducteurs de moto entre 11 et 25 kW) ; ces jeunes conducteurs n'ont pas encore l'ancienneté ni les moyens financiers d'avoir accès aux grosses cylindrées (courbe grise) ;
- le second se situe autour de la cinquantaine (pics des courbes orange des motos entre 11 et 25 kW et grise des motos de grosse cylindrées) : ces pics montrent une tendance forte des jeunes quinquagénaires à se (re)mettre à la moto, avec un pouvoir d'achat qui leur permet d'être surreprésentés dans la catégorie des grosses cylindrées.

Le constat pour les motos légères reste également alarmant, car le nombre d'excès de vitesse, s'il varie moins en fonction de l'âge, reste très élevé de génération en génération.

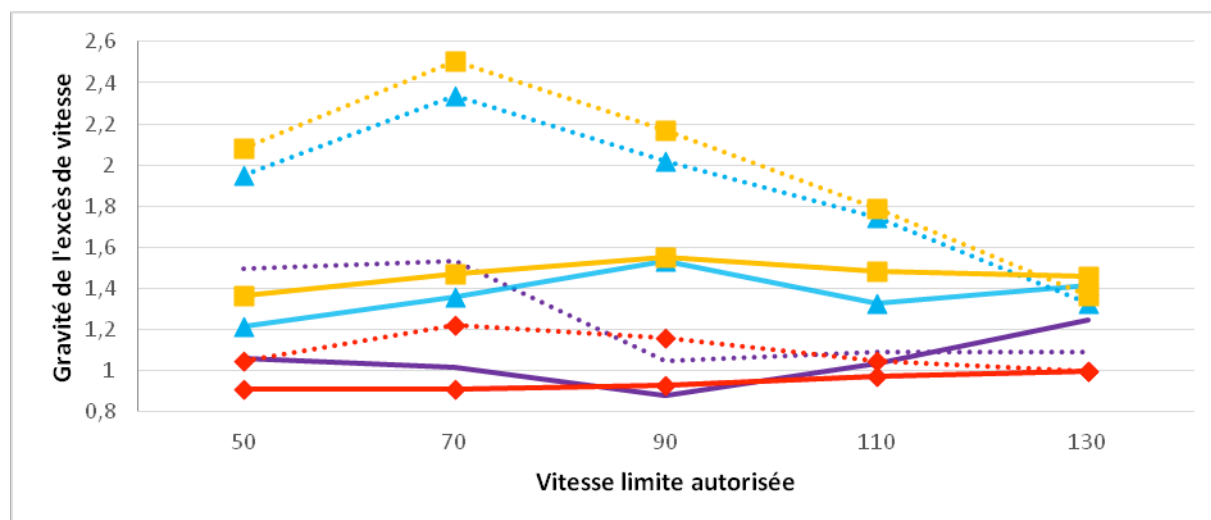
Si les excès de vitesse des cinquantenaires sont particulièrement nombreux, ils sont cependant moins graves que pour les plus jeunes, comme le montre le graphique ci-dessous :



À moto, ce sont les plus jeunes qui commettent les plus grands excès de vitesse.

On observe toutefois un pic anormalement élevé dans la gravité des excès de vitesse à partir de 70 ans, correspondant à un nombre très faible d'infractions. Cette brusque augmentation s'explique par le fait que des personnes âgées, pour éviter une perte de points à leurs enfants ou petits-enfants, acceptent de se déclarer auteur de l'infraction constatée par le radar et de perdre des points à leur place... ceci, en toute illégalité...

Le signallement des contrôles, un impact considérable et croissant en fonction de la puissance



■ : voitures

■ : moto légère

■ : motos de 11kW à 25 kW

■ : motos de plus de 25 kW

..... : gravité moyenne des excès de vitesse sur des contrôles mobiles non signalés

— : gravité moyenne des excès de vitesse sur des contrôles fixes signalés

La différence entre les courbes enregistrant les excès de vitesse en cas de contrôles radars signalés (lignes pleines) et ceux qui ne sont pas signalés (lignes pointillées) montre que le sentiment d'impunité conduit les motards des cylindrées des deux catégories les plus puissantes à des écarts nettement plus importants que ceux constatés pour les automobilistes.

La gravité des excès de vitesse des motos de plus de 11 kW, qu'elles soient en dessous ou au-dessus de 25 kW, est déjà préoccupante sur les contrôles signalés : 40 à 50% plus élevée que l'excès de vitesse moyen. Elle explose sur les contrôles non signalés : en moyenne 100% plus dangereux que l'excès de vitesse moyen (jusqu'à 150% plus dangereux que l'excès de vitesse moyen pour les motos de plus de 25 kW à une vitesse maximale autorisée de 70 km/h).

Les motos légères sont moins concernées par ce delta, notamment sur les vitesses limites les plus élevées, du fait de la limitation de leur puissance.

Des excès de vitesse plus graves dans les zones les plus à risque

Particulièrement inquiétants, les excès de vitesse constatés (hors signallement) sont au paroxysme sur les routes où les vitesses limites autorisées sont les plus basses, en ville ou sur les portions de route limitées à 70 km/h, là où le plus grand nombre d'usagers est susceptible de se croiser et où les enjeux de distance de freinage sont donc les plus importants.

L'ensemble de ces résultats conforte la décision prise par le ministre de l'Intérieur Bernard Cazeneuve le 26 janvier 2015 dans le cadre du plan en faveur de la sécurité routière (mesure 17) d'instaurer des radars double-face qui permettront aux enquêteurs de mieux identifier les auteurs des infractions.

Méthodologie de l'étude :

L'impact de la vitesse sur l'occurrence et la gravité des accidents dépend de l'énergie cinétique du véhicule et donc du carré de la vitesse du véhicule.

Dans l'étude, la gravité d'un excès de vitesse est définie comme le rapport entre le carré de la vitesse du véhicule et la moyenne des carrés de la vitesse de tous les excès de vitesses constatés pour une vitesse maximale autorisée donnée. Ainsi, un véhicule dont le carré de la vitesse est dans la moyenne des carrés des excès de vitesse aura une gravité de 1.

Contacts presse Sécurité routière :

Thierry MONCHATRE : 01 86 21 59 65 / 06 88 16 08 78

Jean-Noël FOURNIER : 01 86 21 59 63 / 06 84 54 06 40