

Étude BCA Expertise - ONISR

ANALYSE DE LA SINISTRALITÉ DES DEUX-ROUES ET IDENTIFICATION DES ACTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

2022





Sommaire

1	Introduction	5
2	Méthodologie de l'étude	8
3	Catégories des deux-roues expertisés	10
4	Types de sinistres constatés	12
5	Lieux des sinistres	15
6	Cartographie des sinistres	17
7	État général des deux-roues avant sinistre	19
8	Modifications constatées et leurs impacts par rapport à l'état d'origine	21
9	Pièces endommagées lors d'un accident	24
10	Conclusion de l'étude	26
11	Propositions pour améliorer la sécurité des deux-roues motorisés	28



1 Introduction

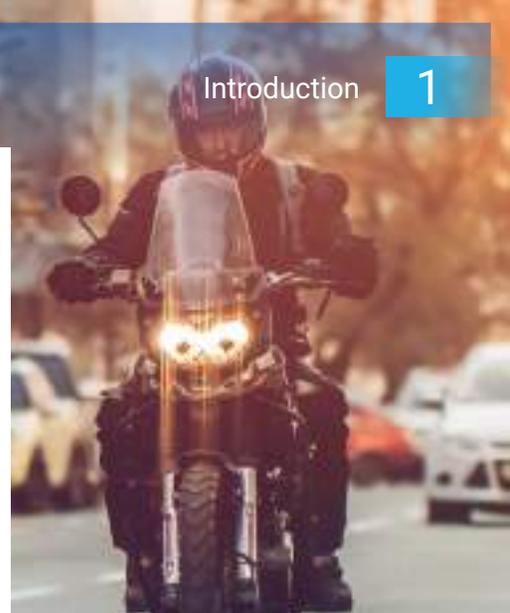
Introduction

En France, plus de 3 millions de véhicules deux roues circulent sur les routes. Depuis quelques années, ce chiffre est en constante augmentation, notamment dans les grandes villes. En effet, les citadins ont adopté ce mode de transport pour se déplacer plus rapidement et éviter les contraintes de circulation et les problèmes de transport.

Toutefois, malgré une baisse générale de la sinistralité sur les routes françaises, les accidents impliquant des deux roues restent encore élevés.

Quels en sont les impacts et l'origine, quel est l'état général du parc roulant, quelles actions à privilégier pour améliorer la sécurité routière des deux roues ?

C'est ce que nous avons voulu comprendre et répondre à travers cette étude menée en partenariat avec l'ONISR (Observatoire national interministériel de la sécurité routière).



BCA Expertise, leader français de l'expertise automobile

BCA Expertise, numéro un français de l'expertise automobile, compte 1 500 collaborateurs répartis sur près de 90 sites en France métropolitaine et dans les DOM COM. BCA Expertise réalise chaque année, près d'1 million d'expertises de véhicules de toutes natures (véhicules légers, poids lourds, deux roues, matériels agricoles, etc.) pour le compte de compagnies d'assurances, de courtiers, de constructeurs et de particuliers.



1500

collaborateurs au sein de l'entreprise



90

sites en France métropolitaine et dans les DOM COM



1 million

d'expertises par an sur tout type de véhicule





Rôle de l'expert en automobile

L'expert en automobile est un professionnel de l'automobile dont les compétences techniques lui permettent :

- ✓ d'évaluer précisément l'état d'un véhicule, notamment après un accident de la route
- ✓ de déceler les déficiences du véhicule
- ✓ de rechercher les causes d'une défaillance
- ✓ d'évaluer le coût de sa remise en état
- ✓ de déterminer la valeur du véhicule

Cette profession réglementée est sous l'autorité de la Direction de la Sécurité Routière qui en exerce le contrôle et veille à son indépendance.

3 400

Il y a en France actuellement un peu plus de 3 400 experts en automobile agréés.





2 Méthodologie de l'étude

Méthodologie de l'étude

49 000 rapports d'expertise

janvier 2019 à
mars 2021

Réalisation de 49 000 rapports d'expertise deux-roues par les experts de BCA Expertise entre janvier 2019 et mars 2021.

Exploitation des données suivantes :

- ✓ Données d'identification du deux-roues
- ✓ Kilométrage
- ✓ Dommages affectant le véhicule
- ✓ Nature des sinistres constatés (vol, incendie, collision...)
- ✓ Pièces impactées lors d'un sinistre (fourche, roues, cadre...)

3 000 expertises supplémentaires

octobre 2020 à
mars 2021

Collecte d'informations complémentaires sur 3 000 expertises réalisées d'octobre 2020 à mars 2021.

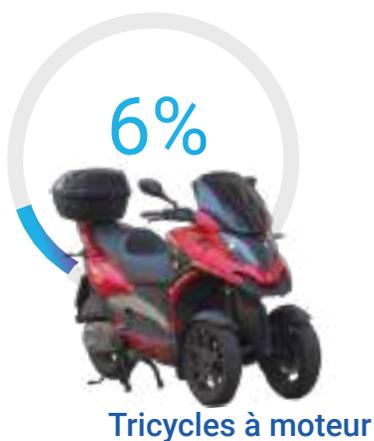
Données complémentaires :

- ✓ Lieu de l'accident (urbain/rural)
- ✓ Précisions sur l'état du deux-roues avant et après accident
- ✓ Type de modifications constatées et leurs impacts sur l'utilisation du deux-roues
- ✓ Données sur la conformité du véhicule

3

Catégories des deux-roues expertisés

Catégories des deux-roues expertisés





4 Types de sinistres constatés

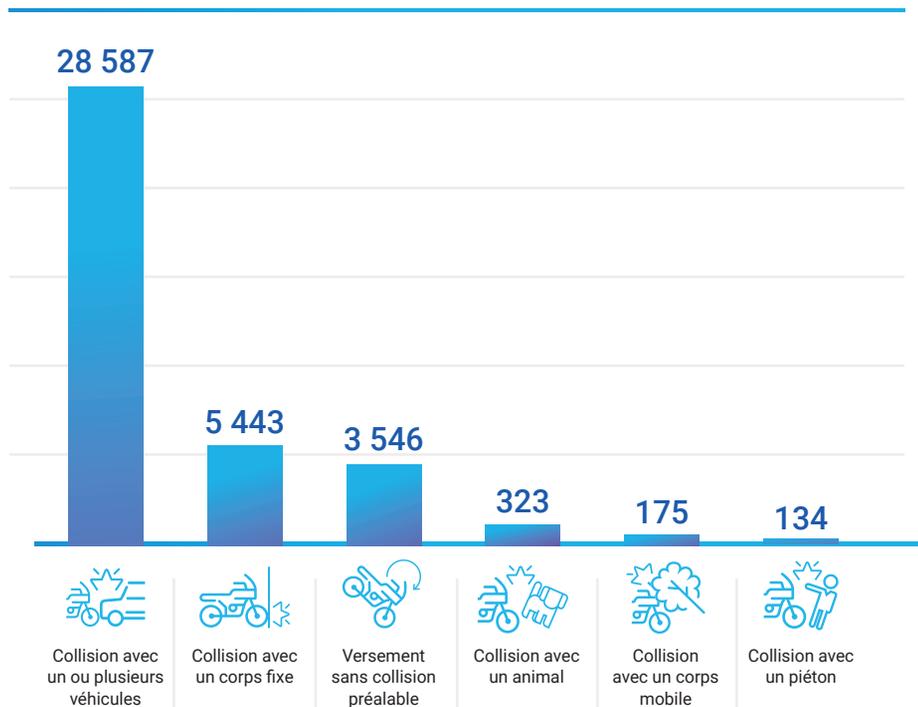
Types de sinistres constatés

Sur les 49 000 dossiers expertisés par BCA Expertise, 58% des sinistres sont dûs à des collisions avec un ou plusieurs véhicules, soit la première cause de sinistralité pour les deux roues. 18% des sinistres en circulation font suite à une perte de contrôle sans cause extérieure.

Nature des sinistres

suite à un accident de la circulation

Sur les 49 000 dossiers expertisés, au total, 38 208 dossiers font suite à un accident de circulation soit 78% des sinistres de notre étude.



78%

des sinistres de notre étude font suite à un accident de circulation

58%

des dossiers font suite à des collisions avec un ou plusieurs véhicules

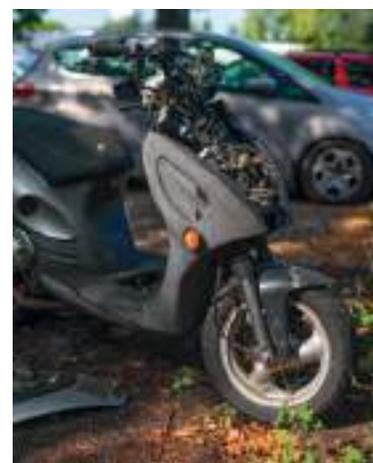
18%

des sinistres sont sans cause extérieure (perte de contrôle du véhicule)



Les autres types de sinistres

Nature du sinistre	Nombre d'expertises
Vol et vandalisme	5 473
Véhicule volé non retrouvé	2 850
Autres (déclaration non conforme, estimation valeur de véhicule...)	1 285
Incendie	704
Défaillance, dommages ou panne mécanique	185
Chute d'objet sur véhicule	86
Tempête et grêle	62
Retombée de peinture ou de produit chimique	54
Bris de glace	19

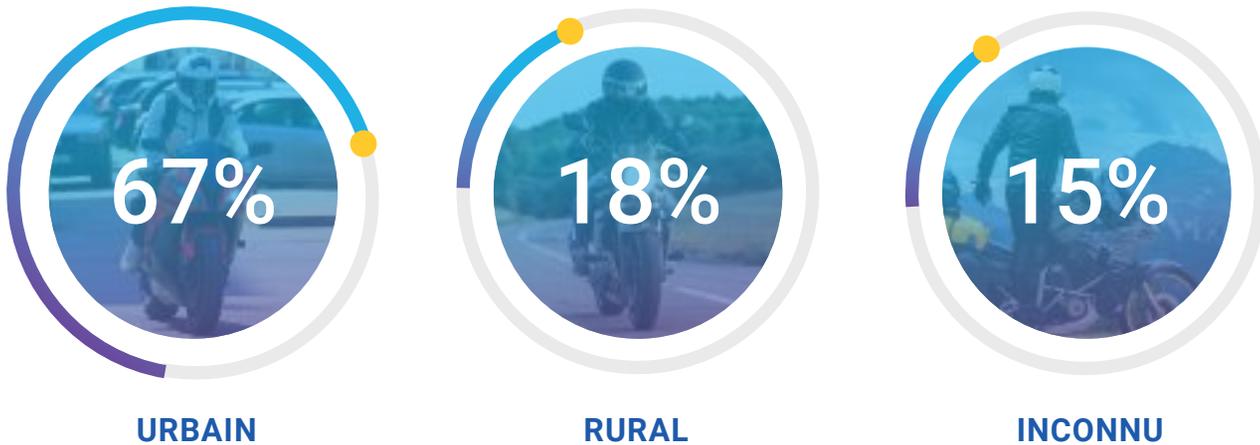


A blue-tinted photograph of a city street. In the foreground, a person is riding a bicycle away from the camera. The street is lined with buildings, and the overall atmosphere is urban and slightly hazy. The text '5 Lieux des sinistres' is overlaid on the left side of the image.

5 Lieux des sinistres

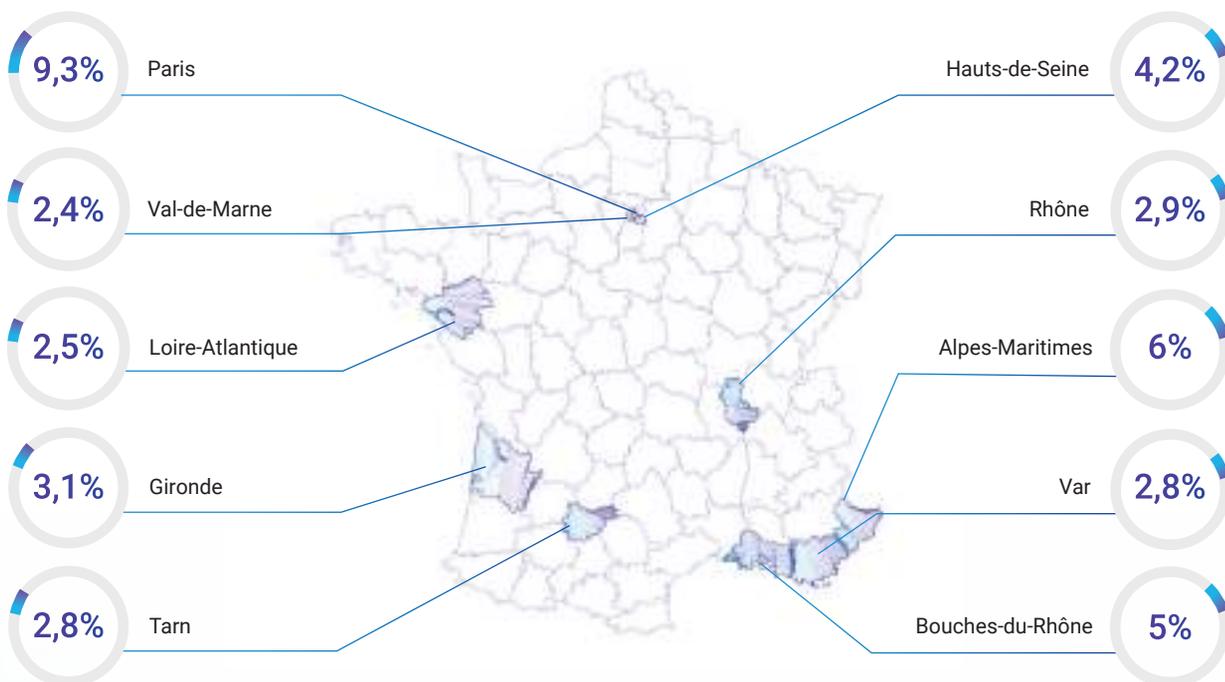
Lieux des sinistres

Lieux des sinistres



Les 10 départements les plus représentés

Paris est le premier département avec plus de 4 500 expertises, suivi des Alpes-Maritimes avec 2 888 expertises. 10 départements représentent 40% du parc expertisé sur la période de référence.



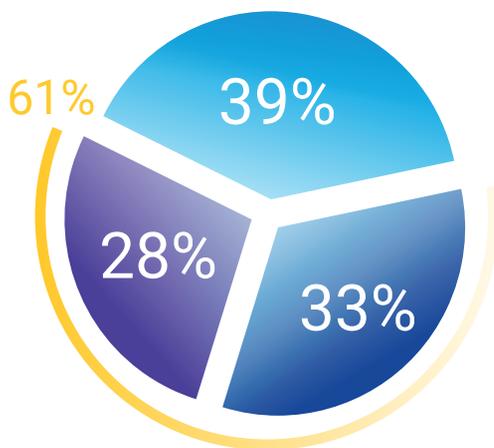


6 Cartographie des sinistres

Cartographie des sinistres

Sur l'ensemble des deux roues expertisés, 78% font suite à un accident de circulation.

Conséquences des dommages sur les deux-roues



- Uniquement esthétiques
- Influence sur la conduite et/ou la signalisation
- Véhicule non roulant

61%

des dommages résultent d'un accident de la circulation et ont une influence sur la conduite et/ou la signalisation.

28%

des dommages constatés rendent le deux-roues non roulant et potentiellement dangereux.



Focus sur les cyclomoteurs

67%

des dommages sont potentiellement dangereux pour les cyclomoteurs après un accident de la circulation.

34%

des dommages constatés suite à un accident de circulation rendent les deux-roues non roulants.





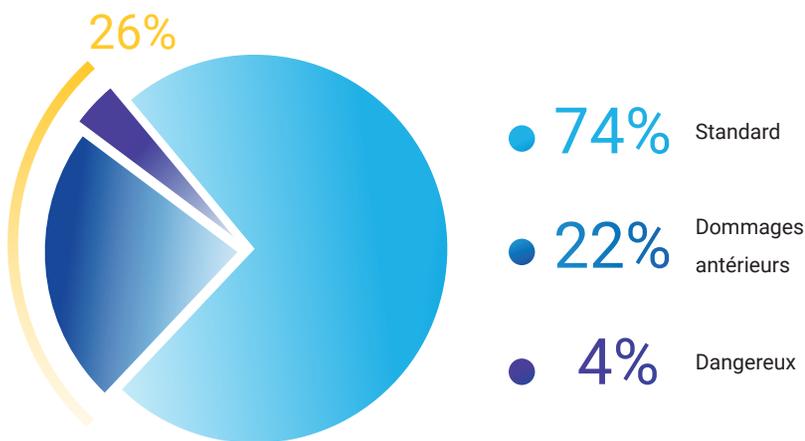
7 État général des deux-roues avant sinistre

État général des deux-roues avant sinistre



État général des deux-roues expertisés

Parmi les 49 000 deux-roues expertisés par BCA Expertise, on constate que 26% d'entre eux présentent des dommages antérieurs ou sont considérés comme dangereux avant la survenue du sinistre.



Focus sur les cyclomoteurs

35%

des cyclomoteurs expertisés ne sont pas en bon état général, dont 8% sont jugés dangereux.

Répartition des déficiences relevées

catégories « dommages antérieurs » et « dangereux »

	32%	état général mauvais
	30%	absence, non-conformité ou détérioration de l'échappement (bruit, pollution, performance)
	15%	absence, détérioration et/ou non conformité des éléments d'éclairage et de signalisation
	10%	fuites, usures, non-conformité au niveau de la fourche, du moteur et de la transmission
	8%	usures prononcées des pneumatiques, des disques et plaquettes de frein
	5%	jeux anormaux au niveau des articulations de la partie cycle (colonnes de direction, axe de bras oscillant)



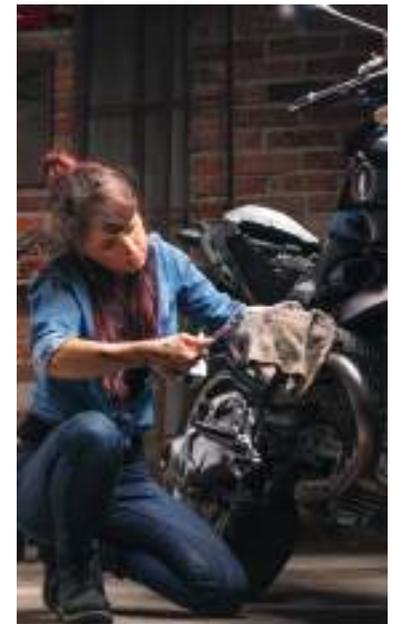
A close-up photograph of a person's hands working on a car engine. The person is wearing a black watch and is using a tool to adjust a component. The image is overlaid with a semi-transparent blue filter. On the left side, there is a large, light-colored graphic element consisting of two overlapping circles, each containing a smaller dark circle.

8 Modifications constatées et leurs impacts

Modifications constatées et leurs impacts

Contrairement aux voitures, il n'existe pas, à ce jour, de contrôle obligatoire pour les deux-roues. Ainsi, certains propriétaires de ces véhicules réalisent des modifications sur leur deux-roues, ce qui peut impacter leur sécurité.

Si certaines modifications sont conformes à la réglementation en vigueur comme l'installation d'éléments de bagagerie, l'ajout d'un support smartphone ou bien encore la modification d'éléments tels que le rétroviseur, le guidon, levier et clignotant, certaines transformations réalisées sur les deux-roues sont non-conformes à la réglementation. Ces transformations concernent notamment l'absence ou modification d'éléments d'identification du véhicule comme la plaque d'immatriculation par exemple, la suppression des brides d'échappement ou de transmission, la modification des éléments de signalisation ou bien encore l'absence de compteur de vitesse.



Natures des modifications constatées



- 14% Modifications esthétiques
- 12% Modifications mécaniques
- 15% Modifications accessoires
- 59% Pas de modifications

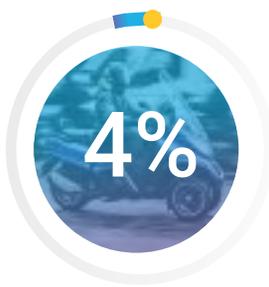
12%

des deux-roues expertisés par BCA Expertise présentent des modifications mécaniques.

Impact des modifications



DEUX-ROUES
CONFORMES À
L'HOMOLOGATION



DEUX-ROUES
NON-CONFORMES
SANS IMPACT SUR
LA SÉCURITÉ



DEUX-ROUES
NON CONFORMES
ET DANGEREUX

La plupart des modifications réalisées par les propriétaires de deux-roues sont majoritairement esthétiques et concernent l'ajout d'accessoires. Cependant, 12% d'entre-eux s'aventurent à modifier mécaniquement leurs véhicules. Ces modifications entraînent des conséquences sur la sécurité et on compte 7% des deux-roues comme étant non-conformes et dangereux. Parmi eux, ce sont 47% de cyclomoteurs potentiellement dangereux pour la sécurité routière.



7%

des deux-roues sont
non-conformes et
dangereux.

47%

des deux-roues non-
conformes et dangereux
sont des cyclomoteurs.

4%

des deux-roues sont
non-conformes mais
sans impacts sur la
sécurité.



Pièces
endommagées
lors d'un accident



Pièces endommagées lors d'un accident

Liste des pièces endommagées lors d'un accident et présentant un danger immédiat pour le deux-roues



57%

des deux-roues expertisés possèdent au moins un élément de sécurité endommagé suite au sinistre.

24%

des deux-roues expertisés possèdent au moins 3 éléments de sécurité endommagés.



10

Conclusions de l'étude

Conclusions de l'étude

Les chiffres clés



67%

des sinistres sont regroupés en zone urbaine.



57%

des sinistres impactent la sécurité du deux-roues (élément de conduite ou de signalisation). Ce taux monte à 67% pour les cyclomoteurs.



26%

des deux-roues expertisés présentent des dommages antérieurs au sinistre, dont 4% présentent un danger pour le conducteur et les autres usagers de la route.



80%

des deux-roues affectés d'une déficience dangereuse ont plus de 4 ans. La déficience est considérée dangereuse pour le conducteur et les autres usagers de la route.



11%

des deux-roues expertisés présentent des modifications non-conformes aux caractéristiques du constructeur. Dont 7% présentent un danger pour le conducteur et les autres usagers de la route.

En conclusion, notre étude permet de démontrer que deux facteurs sont à surveiller car pouvant avoir un impact non négligeable sur la sécurité des deux-roues :

- 1 S'assurer du bon état général des deux-roues en circulation et de leur conformité.
- 2 S'assurer de la qualité de la réparation des deux-roues après un sinistre.

A person wearing a helmet and riding a motorcycle on a road. The image is overlaid with a semi-transparent blue filter. A large, light blue number '11' is positioned on the left side of the page. The text 'Propositions pour améliorer la sécurité des deux-roues motorisés' is written in white, bold, sans-serif font across the center. A short yellow horizontal line is located below the word 'motorisés'.

11

Propositions pour améliorer la sécurité des deux-roues motorisés

Propositions pour améliorer la sécurité des deux-roues motorisés

Constats au plan réglementaire

1 Il n'existe pas de procédure permettant de s'assurer que les deux-roues gravement accidentés sont conformes après réparation (une procédure existe pourtant pour le VL (véhicule léger)).

2 Compte tenu que plus de 50% des deux-roues accidentés présentent un dommage qui impacte la sécurité du deux-roues (conduite ou la signalisation) il est important de vérifier que la réparation soit d'une qualité irréprochable (réparateur qualifié, qualité et traçabilité des pièces remplacées) afin de préserver les usagers de la route.

3 À ce jour, Il n'existe pas de contrôle technique obligatoire deux-roues en France pourtant largement répandu en Europe.



Propositions envisagées

1. Contrôle de la réparation des deux-roues gravement endommagés

L'étude a montré que 24% des deux roues expertisés possèdent au moins 3 éléments de sécurité endommagés (59% avec au moins 1 élément de sécurité).

Compte tenu des risques sécuritaires, il nous paraît souhaitable de contrôler la conformité des réparations des deux-roues gravement accidentés : roues, suspensions ou cadres endommagés.

Il s'agirait d'étendre la procédure réglementaire déjà appliquée aux véhicules légers (procédure VGE définie par les articles L327-1 à 6 du code de la route).

Dans le cas où l'expert constate que le deux-roues est dangereux, il réaliserait une information de dangerosité dans le SIV qui déclenche une opposition de circulation. L'expert en automobile suivrait les travaux et procéderait à un examen validant la conformité de la réparation et la bonne traçabilité des pièces remplacées. Un rapport de conformité sera rédigé afin de lever l'opposition de circulation.

L'information serait inscrite dans HISTOVEC assurant ainsi la traçabilité du sinistre et l'information pour un nouvel acquéreur.

2. Contrôle technique

À l'instar de ce qui est en place pour les véhicules légers en France et pour les deux-roues dans de nombreux pays européens, mettre en place un contrôle technique des deux-roues motorisés :

- ✓ Au 4ème anniversaire du deux-roues motorisé, compte tenu que les déficiences constatées concernent particulièrement les deux-roues de plus de 4 ans.
- ✓ Puis tous les trois ans au regard du kilométrage moyen parcouru par les deux-roues.

Compte tenu de la difficulté de mise en place d'un contrôle technique similaire aux véhicules légers, les contrôles pourraient être dans un premier temps visuels et porter principalement sur les éléments majeurs de sécurité : éclairage, freins, état général, conformité.

3. Mettre en place un Observatoire annuel de la sinistralité des deux-roues

La mise en place d'un observatoire annuel présenterait plusieurs avantages :

- ✓ Suivi régulier de la situation des deux-roues par rapport aux études précédentes
- ✓ Mesure de l'efficacité des actions
- ✓ Aide à la décision de la politique sécuritaire

Ces propositions basées sur des éléments factuels doivent permettre de garantir une plus grande sécurité à cette catégorie d'usagers de la route décrite comme «vulnérable».

Merci à l'ensemble des contributeurs de BCA Expertise et à l'ONISR pour la réalisation de cette étude et en particulier à :

- ✓ Bertrand LACROIX, *Chef de projet et Directeur Technique*
- ✓ Océane THERON, *Assistante chef de projet*
- ✓ José SAMPAIO, *Directeur Juridique Métier*
- ✓ Didier MAHIEUS, *Directeur du Maintien des Conditions Opérationnelles*
- ✓ Fabrice LAFOND, *Spécialiste National deux-roues*
- ✓ Johnny WEGLARZ, *Spécialiste Accidentologie*
- ✓ Richard RODRIGUES, *Directeur de l'Institut d'Etudes et Statistiques*
- ✓ Thibaut LEFEBVRE, *Département Statistique*
- ✓ Thibault GORASSINI, *Département Statistique*
- ✓ Gael DIDIER, *Département Statistique*

Contributeurs métier :

- ✓ Christophe DUSSAUSOY, *Responsable Support Métier*
- ✓ Kaïlash DUSMEE, *Expert Automobile Spécialiste*
- ✓ William JULIEN, *Expert Automobile Référent*
- ✓ Guillaume CLOT, *Expert Automobile Référent*
- ✓ Michael MENDES, *Responsable Performance Expertise*
- ✓ Et l'ensemble des experts spécialistes deux-roues de BCA Expertise.

CONTACT :

 communication@bca.fr

