

## → Objectif

Avoir des notions sur le niveau d'exposition au risque en fonction du véhicule utilisé.

## → Guide de lecture

### Exemple

En 2012 en France métropolitaine, pour 1 milliard de kilomètres parcourus par les motocyclettes, on observait un nombre de 79 tués, alors que ce nombre n'était que de 4,4 pour les occupants de véhicules légers.

### Indicateur

#### **NOMBRE DE TUÉS PAR MILLIARDS DE KM PARCOURUS PAR CATÉGORIE DE VÉHICULES :**

Le nombre d'accidents ou de victimes rapporté au nombre de kilomètres parcourus est l'indicateur de risque le plus souvent utilisé pour effectuer des comparaisons sur le risque que courent les usagers d'une catégorie de véhicules.

La catégorie « train » n'apparaît qu'à titre comparatif.

L'indicateur de la circulation routière le plus pertinent pour le calcul du risque en matière de transport est en principe la distance parcourue par occupant, mais celui le plus communément utilisé, notamment pour les comparaisons internationales, est la **distance parcourue par véhicule**.

Pour la circulation routière, la distance parcourue est estimée à partir de l'estimation du **parc circulant**, d'une part, et de celle de la **distance moyenne parcourue annuellement**, d'autre part.

Ici, le nombre de tués correspond aux occupants d'un véhicule d'une catégorie, conducteurs ou passagers.

## → Pour aller plus loin

Le nombre de personnes tuées sur la route en 2012, toutes catégories de véhicules confondues, est estimé à 6,5 tués par milliard de kilomètres parcourus, soit une baisse de 7 % par rapport à 2011.

Depuis 2000, ce taux, qui mesure le risque d'être tué dans la circulation, a baissé de plus de 54 %. Il reste cependant très largement supérieur à celui d'autres modes de transport comme le train (ou l'avion).

### **Par catégorie de véhicules motorisés**

Ce sont les motocyclistes qui ont le risque le plus élevé d'être tué (environ 19 fois plus de risque que pour un occupant de véhicule léger).

Un occupant de poids lourd voit son risque d'être tué divisé par 2, par rapport à celui d'un occupant de véhicule léger.

Le risque le moins élevé par rapport à celui d'un occupant de véhicule léger est encouru par les camionnettes (2,7 fois moins).

On notera que ce risque ne peut être évalué pour certains usagers de transports en commun (métro, tramway) compte tenu de la faiblesse des effectifs de tués (attention : sur le visuel, l'icône des transports en commun correspond aux autobus et autocars).

### **Il est également pertinent de connaître le risque que courent les usagers d'une catégorie mais aussi d'ajouter celui qu'il fait courir aux autres.**

Le ratio entre les deux indicateurs est proche de 1 pour les cyclomoteurs et les motocyclettes.

Par ailleurs, il s'accroît fortement avec la masse des véhicules : environ 3 % pour les véhicules utilitaires et 8 % pour les poids lourds. Ce ratio reflète également la différence de vulnérabilité entre catégories d'usagers.

Les chiffres présentés sur le visuel montrent clairement un sur-risque des motocyclettes et des cyclomoteurs qui, avec 79 et 68 tués par milliard de kilomètres parcourus, devancent largement les poids lourds (2,1 tués par milliard de kilomètres parcourus), et les véhicules légers (4,4 tués par milliard de kilomètres parcourus).

Le faible kilométrage moyen annuel effectué par les catégories deux-roues motorisés (cyclomoteurs : 2 718 km/an et motocyclettes : 3 141 km/an) renforce encore cette sur-implication des motocyclistes dans les accidents mortels.

## → Bibliographie

**La sécurité routière en France. Bilan de l'année 2018.** ONISR

**56<sup>ème</sup> rapport de la Commission des comptes des transports de la nation.**