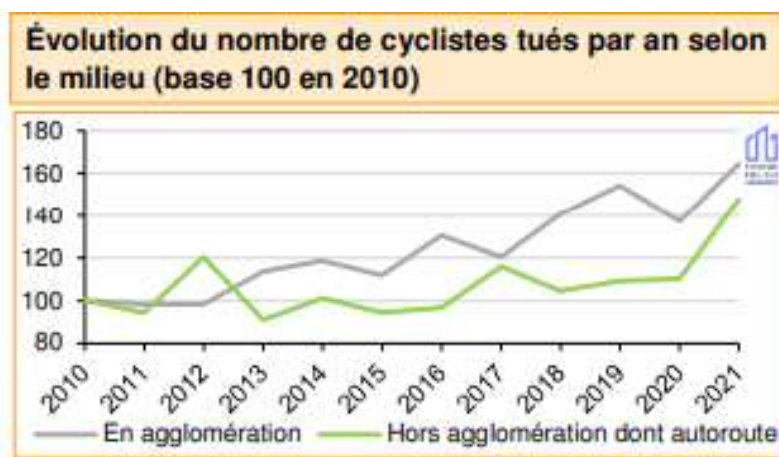


ACCIDENTALITÉ DES CYCLISTES : ACCÉLÉRATION DE LA TENDANCE À LA HAUSSE FICHE N°1/5

1- DONNEES DISPONIBLES (ONISR) FRANCE



*Indices et non en valeurs absolues

1-Hausse et répartition des accidents :

-227 cyclistes tués en 2021 soit plus 27 % par rapport à la moyenne des années 2017 à 2019.

-Plus 50 % de tués depuis 2015,

-44 000 cyclistes blessés en 2021,

-57 % des décès hors agglomération,

-70% des cyclistes tués lors d'une collision avec un tiers, 30 % sans tiers.

2-Augmentation de l'usage du vélo et de la mortalité par rapport à 2019 :

+31 %, en milieu urbain,
+20 % en péri-urbain,
+14 % en milieu rural.

Hors agglomération la mortalité est en augmentation de 37 % et de + 7 % en milieu urbain alors que la hausse de la pratique est double en milieu urbain.

Lorsque le motif de déplacement est connu, dans 80% des cas c'est le loisir (promenade).

Cette tendance générale à la hausse a démarré en 2015, bien avant les conséquences de la covid et dans un contexte de prise en compte du développement des mobilités à vélo en raison : de la nécessaire réduction des émissions polluantes des véhicules à moteurs thermiques, des bienfaits de l'exercice physique pour la santé et d'un moyen de loisir peu coûteux. Le nombre de décès parmi les licenciés de la FFcyclotourisme est de l'ordre d'une cinquantaine par an pour 110 000 adhérents (dont 50 % environ des suites d'un malaise

cardiaque, 33 % seulement dans le bilan de l'ONISR 2021). A noter pour le sport cycliste que la FFC compte 100 000 licenciés dont plus de la moitié des km parcourus le sont à l'entraînement sur des routes ouvertes à la circulation. Ceci sans compter ceux des fédérations affinitaires qui pratiquent le vélo (FSGT, UFOLEP...).

3- COMPARAISON DE LA MORTALITÉ DES CYCLISTES FRANCE, PAYS BAS ET BELGIQUE (2021)

	POPULATION	CYCLISTES TUES	TOTAL TUES ROUTE	RATIO 1	RATIO 2	PART MODALE VELO
FRANCE	67,5 Mh	227 (1)	2944	43,7	7 %	4 %
PAYS BAS	17,5 Mh	207 (2)	582	33,2	35 %	27 %

(1) ONISR 2021 (2) en légère hausse par rapport à 2019 office statistiques néerlandais

Ratio 1= nombre total de tués toutes catégories de véhicules par millions d'habitants (dépend du taux d'équipement)

Ratio 2= part des cyclistes tués sur le nombre total de tués

La mortalité en France apparente théorique serait de 1,6 fois plus importante en France qu'aux Pays Bas (pondérée de la part modale du vélo et de la population de chacun des 2 pays). Nous aurions théoriquement 134 décès à vélo au lieu de 227 réels. Ce chiffre n'a qu'une valeur relative. Il est clair aussi que le nombre de décès par million d'habitants au Pays Bas est de 10 points inférieur à celui de la France. Une comparaison avec Belgique n'est pas pertinente (la part modale du vélo n'est évaluée que dans les grandes agglomérations, le nombre de morts par millions d'habitant est de 45 morts) .

2-ANALYSE

Alors que l'accidentalité globale de l'ensemble des usagers stagne ou décroît, malgré les premiers effets du déploiement des plans vélo, celle des cyclistes augmente. La pratique hors agglomération est la plus impactée en nombre (et en gravité). Celle en milieu urbain est importante.

Cette dérive résulte :

- d'un usage accru du vélo et de l'arrivée en nombre de nouveaux cyclistes non aguerris, ni conscients des risques, sur les voies publiques en ville comme à la campagne, avec l'usage des vélos à assistance électrique, en croissance annuelle de l'ordre de 40 % dans les ventes.
- des comportements chroniques non respectueux des règles du code de la route de la part des cyclistes et des automobilistes, de la mauvaise réputation des cyclistes qui entretient une tension permanente et croissante entre cyclistes et automobilistes (volume récurrent d'accidents avec les cyclistes). Certains cyclistes affichent un

comportement méprisant, se voulant dominant sur l'automobiliste, perçu comme un pollueur en ville par ces cyclistes,

- de la volonté de violer les règles et des actes violents délibérés de nuire de certains automobilistes (« se faire » un cycliste ou lui faire peur : on veut faire sa police en portant atteinte).
- d'une absence de mise en œuvre de contrôles pédagogiques des forces de l'ordre puis avec sanctions ensuite par campagnes, tant vis à vis des automobilistes que des cyclistes (une réglementation sans contrôle ne peut avoir que des effets dissuasifs limités). De la mise en sommeil des commissions de sécurité dans des préfectures (cf recommandations du CNSR du 28/11/2022).
- du défaut ou retard d'entretien des chaussées ou voies cyclables communales, intercommunales et départementales dans un contexte de transfert de compétences ne facilitant pas les délais d'intervention, avec des voiries communales qui n'étant pas d'intérêt communautaires ne sont que très rarement réparées et parfois en voie d'abandon,
- de la lenteur pour réaliser des aménagements cyclables nouveaux, sûrs et praticables, afin de combler un retard important par rapport à d'autres pays européens, malgré la mise en place à petit pas de « plans vélo » ,

À un moindre degré cette dérive résulte :

- de la prolifération de signalisations non justifiées par une approche globale de la sécurité intégrant l'ensemble des usagers dont les cyclistes (limitée souvent à des pressions intra-muros au sein de certaines communes pour satisfaire des habitants ou groupes d'habitants...). Elle peut s'avérer dans certains cas contre-productive ou au mieux déplacer des dangers. Non justifiée ou non comprise elle conduit inéluctablement au non-respect,
- de la mise en place de panneaux de signalisation contradictoires, incohérents, insuffisamment visibles ou inexistant signalant le cycliste ou les zones de circulation spécifiques aux cyclistes, souvent mal connues des automobilistes (différence du statut pistes /bandes cyclables),
- d'une mise en œuvre partielle et insuffisante des panneaux d'autorisation de franchissement conditionnel là où cela est envisageable (idem pour la mise en place de ceux autorisant le double sens cyclable sur des voies en sens interdit pour les automobiles), relevant de l'appréciation et du pouvoir des communes,

Dans l'analyse globale des accidents (ONISR 2018) il ressort que **82% à 85% des accidents mortels à vélo ont lieu sans infractions du cycliste, 15% à 18% avec des infractions du cycliste.** Pour les véhicules utilitaires 20 % à 25 % des accidents occasionnés par leurs conducteurs le sont avec infractions. **Si un plus grand respect du code de la route serait un**

facteur d'amélioration, il est loin d'être suffisant. Ces statistiques ne semblent plus être publiées.

Le facteur humain est présent dans 80% voire 90 % des cas. L'inattention compte pour 30 % des cas (2018), l'état des infrastructures compte pour 20% à 25% des cas (ronds-points en croissance). Le manque d'anticipation est un facteur important aussi par méconnaissance des risques et du comportement des autres (formation).

On notera aussi que la population des plus de 65 ans en croissance représente un groupe important en nombre des nouveaux utilisateurs de VAE, sachant que les plus de 65 ans représentent aussi la catégorie d'âge la plus impactée par des accidents mortels en raison des phénomènes de vieillissement.

3- PERSPECTIVES :

Une surveillance pointue et plus fine des accidents, selon un cadre national, serait à finaliser rapidement pour mieux suivre les évolutions.

N'attendons pas que la dérive accidentelle se poursuive comme au début de la croissance du taux d'équipement des ménages en automobiles. Il a fallu attendre qu'il y ait 12000 morts sur la route en 1972 (3200 aujourd'hui) pour mettre en route des moyens et actions de prévention

Avec une part modale qui va croître de 4 % à 12 % (objectif affiché pour 2030) pour les déplacements comme pour le loisir, si l'augmentation du nombre de cyclistes et de trajets à vélo influera à la baisse le nombre d'accidents en agglomération, il y aura toujours en milieu urbain une croissance du nombre d'accidents. En dehors du milieu urbain moins fréquenté, c'est là que les accidents graves demeureront les plus nombreux, sur des voies à plus grande vitesse, sans l'effet réducteur de « densité » d'occupation des voies par les cyclistes là où la vitesse est plus faible. La sécurité s'apprécie dans sa globalité sans opposer la ville et champs. A cela s'ajoute le vieillissement de la population utilisatrice du vélo, la montée de l'agressivité et des violences, des invitations à ne pas se « soumettre » aux règles du code de la route dont le fondement est souvent oublié.

L'accidentalité des cyclistes ne va pas être contenue ni réduite tant que les aménagements cyclables ne seront pas réalisés plus rapidement et de meilleure qualité et tant qu'une véritable politique de prévention et de formation, coordonnée et partagée, sur les comportements des usagers, par les acteurs de la sécurité, ne sera pas mise en place avec une volonté forte et des moyens budgétaires adéquats.

Il temps de se donner et d'y mettre les moyens. (4 fiches de propositions sont jointes).

Le 09/02/2023

Le délégué sécurité du comité départemental du Val d'Oise de la fédération française de cyclotourisme (Francis Poupel)