

L'accidentologie des cyclistes

Malgré ses multiples avantages, le vélo est en France peu utilisé pour des déplacements quotidiens. Il enregistre un plus grand succès comme mode de loisir mais le sentiment d'insécurité et de vulnérabilité reste un frein essentiel. Une meilleure connaissance de l'accidentologie des cyclistes et surtout une meilleure communication des résultats des études menées sur ce thème, tant en urbain qu'en rase campagne, permettrait à l'ensemble des acteurs de terrain de :

- mieux identifier les zones à risques
- mieux connaître les aménagements d'infrastructure favorables aux cyclistes
- améliorer l'image du vélo.

L'analyse des chiffres

Quels cyclistes ?

Si l'on connaît le nombre de vélos neufs vendus chaque année (environ 3 millions d'unités), on ignore le nombre réellement utilisé sur un parc globalement évalué à 20 millions de bicyclettes. On considère le parc réellement actif proche de 5 millions d'unités (hors jouets d'enfants). Le **vélo de loisir** (VTT) et le **vélo pour enfant** représentent 70 % des ventes avec une pratique à 73 % masculine. La part des déplacements quotidiens utilitaires en ville continue de régresser exception faite de quelques centre-villes (Strasbourg, Paris, Grenoble, Toulouse...) où cette part tente de se stabiliser au prix d'une politique forte et de longue haleine de développement des aménagements cyclables. Environ 2 millions d'urbains utilisent régulièrement leur vélo pour aller travailler¹.

Quels dangers pour les cyclistes ?

Cyclistes	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
1999	307	1281	4979	6260
2000	255	1039	4888	5927
2001	242	925	4334	5259
2002	211	850	3721	4571
2003	190	848	4003	4851

Source DSCR

Depuis 1999, le taux de cyclistes tués ou blessés graves est stable, respectivement 3 et 4 %. En 5 ans, le nombre de cyclistes tués a baissé de 38 % alors que le total des tués a baissé de 32 % au niveau national. L'insécurité des cyclistes n'a donc aucune commune mesure avec celle des usagers de deux roues motorisés (20 % des tués et 30 % des blessés graves en 2003), à laquelle souvent on l'associe. Cette association renforce **l'insécurité subjective** ressentie par la population qui, dans les sondages, met en avant cet argument en premier pour justifier d'une utilisation massive et sur de très courtes distances de l'automobile, au détriment du vélo. D'où la création d'une spirale infernale avec encore plus de voitures, encore moins de cyclistes et de piétons et des usagers non motorisés isolés donc encore plus vulnérables. Le taux de gravité des accidents impliquant un cycliste est **cinq fois plus élevé en rase campagne** qu'en ville et il est intéressant de noter que plus la taille de l'agglomération

¹ Le vélo dans les villes françaises, IFEN – CERTU, 2003

augmente, plus le taux de gravité décroît. On peut donc constater avec soulagement que le développement des aménagements cyclables dans toutes les agglomérations soumises à PDU, depuis 1996, n'a pas induit une augmentation massive des victimes : le ratio entre ville et rase campagne n'a pas bougé depuis 5 ans, il y a toujours 45 % des tués et 62 % des blessés graves en milieu urbain, alors que le nombre de pratiquants occasionnels augmente .

Le travail épidémiologique commencé en 1996 par l'INRETS dans le département du Rhône qui enregistre l'ensemble des victimes (y compris lorsqu'il n'y a pas eu procès verbal) confirme ces données : victimes de sexe masculin à 79 %, **sur-représentation de la tranche d'âge 10 - 14 ans**. Ce travail d'extrême importance pour faire progresser la connaissance permet de lever des doutes quant à la part et à la nature des accidents non recensés dans les fichiers nationaux. Certes, comme dans les autres pays européens et dans une part comparable², l'accidentologie cycliste est sous-dimensionnée mais pas la gravité : les accidents qui n'apparaissent pas dans les BAAC sont surtout ceux qui ont lieu sur voie ou sur parking privés (résultat en corrélation avec l'âge des usagers : enfant devant leur domicile), ou bien sur sentier (pratique VTT) et sans antagoniste (74 % des cas). Dans **63 % des cas les lésions sont mineures**.

Dans cette étude approfondie sur le département du Rhône, la comparaison avec les autres modes, piétons, voitures et deux-roues motorisés, donne les résultats suivants :

Gravité des blessures	Voitures (5523 accidentés)	Cyclistes (1541 accidentés)	Piétons (1013 accidentés)	Deux roues (1688 accidentés)
Faible à moyenne	93 %	92 %	83,8 %	87,5 %
Forte	7 %	8 %	16,2 %	12,6 %
tués	1,3 %	0,4%	2,3 %	1,5 %

Cette comparaison est d'autant plus intéressante que les nombres d'accidentés par catégories étudiées sont à peu près comparables. La gravité est 1,5 fois à 2 fois plus élevée chez les piétons et les conducteurs de deux-roues motorisés. Dans tous les cas, le choc contre une voiture est un facteur aggravant.

En ce qui concerne les **lésions constatées**, ce sont les membres supérieurs (54 %) et inférieurs (35 %) qui sont le plus souvent atteints chez le cycliste. Son crâne est touché dans seulement **17 % des chocs** contre 24 % pour les automobilistes et 31 % pour les piétons. Les auteurs de l'étude INRETS concluent ainsi : « la fréquence et la gravité des lésions du membre supérieur, la fréquence de lésion modérées de la face et du cou , et une **gravité globale moindre** distinguent les cyclistes des autres usagers. »

Les actions à renforcer

Tous les rapports européens s'accordent, chiffres à l'appui, sur le fait que « plus il y a de cyclistes, moins il y a d'accidents cyclistes » (effet de seuil qui incite les automobilistes à la prudence). Ce constat est confirmé par les villes françaises qui développent une politique cyclable.

Comme l'indique madame Le Brethon dans son rapport au Premier Ministre³, l'appel à la responsabilité de tous, la poursuite de la lutte contre la cause principale des accidents –la vitesse- et la recherche d'un partage équilibré de la voirie sont les meilleurs garants d'une

² En France 8 fois plus de cyclistes accidentés que dans les BAAC ; aux Pays Bas et au Danemark 11 fois plus

³ Propositions pour encourager le développement de la bicyclette en France, mars 2004

évolution favorable à tous les modes. Là encore, les exemples européens confortent cette analyse : la généralisation des « zones 30 » est un gage de réussite de même que la réalisation d'aménagements cyclables de qualité.

Il faudrait donc, au niveau national, relayer le message qui figure dans le rapport déjà cité³

- auprès des collectivités locales pour que les rues ne soient plus conçues comme des routes et pour que les besoins des cyclistes, ainsi que ceux des piétons, soient réellement pris en compte,
- auprès de la population pour que l'automobile soit remise à sa juste place et participe à un usage cohérent de l'ensemble des modes, en fonction des distances à parcourir.

Sources bibliographiques :

ONISR : données accidents 2003

ONISR : la sécurité des bicyclettes de 1992 à 2001

INRETS : description de 1541 cyclistes accidentés en 1996 dans le Rhône (UMRETTE 1999)

INRETS : analyse du fichier PV 96 impliquant une bicyclette en milieu urbain (DERA 1999)