

Bicyclettes

Avertissements :

Toutes les données contenues dans ce document concernent uniquement la métropole.

A compter du 1^{er} janvier 2005, le « tué » est la personne décédée dans les trente jours (au lieu de six jusqu'en 2004) après l'accident et le « blessé hospitalisé » est la victime hospitalisée plus de 24 heures (au lieu du blessé grave hospitalisé plus de six jours).

Pour effectuer des comparaisons, l'Observatoire utilise un coefficient de majoration du nombre de tués qui s'élevait à 9 % jusqu'en 1992, 5,7 % de 1993 à 2003 et 6,9 % en 2004. Toutefois, afin de simplifier les calculs, pour les comparaisons avec chacune des années remontant jusqu'à l'année 2000, l'Observatoire préconise une majoration unique de 6,9 %.

Pour plus de détails, on se reportera à l'étude sectorielle « La sécurité des bicyclettes en 2001 » sur le site www.securiteroutiere.gouv.fr/observatoire dans sa version électronique et la Documentation française dans sa version papier.

Synthèse

Le parc des bicyclettes en circulation est mal connu mais l'on sait qu'il se vend chaque année plus de bicyclettes que de voitures particulières, soit deux à trois millions. Il s'est vendu en 2006 environ 3,5 millions de bicyclettes.

Le nombre de tués parmi les cyclistes, qui représentent plus de 3 % des tués sur la route en 2006, a été divisé par près de cinq depuis 1970. La gravité de ces accidents qui décroissait régulièrement depuis 1980 est en recul depuis 2004.

L'accidentologie des cyclistes est un phénomène plus rural qu'urbain. Il touche particulièrement les hommes. Rapportés à la population de la classe d'âge, ce sont les cyclistes de plus de 65 ans qui sont les plus concernés par les accidents mortels.

Les cyclistes sont présumés responsables dans près de 45% des cas dans les accidents contre piéton, soit la même proportion que dans les accidents contre motocyclette.

I. Données générales

Le parc des bicyclettes est difficile à apprécier en France. Selon les spécialistes, le parc roulant est estimé à 20 millions de véhicules soit d'une importance équivalente à celui des voitures particulières. Sur le marché français, il se vend chaque année deux à trois millions de bicyclettes, c'est-à-dire davantage que de voitures particulières.

Les vélos de loisir en général et les VTT en particulier constituent depuis quelques années la grande majorité des ventes. Les réglementations de 1995 sur l'éclairage obligatoire des VTT et sur l'obligation de les vendre déjà montés prend en compte ce phénomène nouveau et les risques qui l'accompagnent.

II. Le marché français et les ventes de bicyclettes

Le tableau ci-dessous fait apparaître les caractéristiques essentielles de l'état du marché français du cycle au cours des dernières années (hors vélos jouets). On peut observer que les importations après s'être fortement réduites entre 1994 et 2001 sont reparties à la hausse depuis cette date. Cette récente progression des importations ne s'est toutefois pas réalisée au détriment de la production française :

| | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 ¹ | 1999 ¹ | 2000 ¹ |
|---|-----------|-----------|-----------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Livraisons françaises sur le marché intérieur | 1 040 000 | 992 160 | 1 092 900 | 1 300 000 | 1 334 000 | 1 580 000 |
| Importations sur le marché intérieur | 1 830 000 | 1 358 866 | 1 150 000 | 1 135 000 | 1 250 000 | 1 110 000 |

| | 2001 ¹ | 2002 ¹ | 2003 ¹ | 2004 ¹ | 2005 ¹ | 2006 ¹ |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Livraisons françaises sur le marché intérieur | 1 273 000 | 1 228 000 | 1 242 000 | 1 375 000 | 1 238 200 | 1 060 000 |
| Importations sur le marché intérieur | 1 017 000 | 1 194 000 | 1 505 000 | 1 712 000 | 2 464 000 | 2 190 000 |

Source : FIEV.

Entre 1996 et 2006, les livraisons françaises ont augmenté de 6,8 % tandis que les importations progressaient de 61,2 %.

En ce qui concerne le type de bicyclette qui a le plus de succès, on observe que parmi les 3 527 700 vélos vendus en 2006, 31,5 % concernaient des VTT adultes, 20 % des VTT enfants (hors jouets), 20,5 % des vélos enfants et jouets hors VTT, 14 % des VTC, 5 % des vélos « de course », 5 % des vélos « de ville » et enfin 4 % des BMX ou bicross.

III. Circulation

Le volume réel de circulation est mal connu car beaucoup de bicyclettes restent inutilisées ou ne font que très peu de kilomètres alors que d'autres en parcourent plusieurs milliers par an. Le parcours annuel total est estimé à 6 milliards de véhicules x kilomètres.

Selon une forte tradition française, la bicyclette est très pratiquée en tant que sport ou loisir. En revanche, même s'il se développe, son usage comme moyen de transport reste marginal. D'après des enquêtes ménages de l'INSEE, seulement 3 à 4 % des trajets en ville s'effectuent à bicyclette.

¹ à partir de 1998, nouveau périmètre intégrant les bicyclettes dont la hauteur de selle maximale est supérieure à 435 mm (à partir des bicyclettes jeunes enfants 16 ").

IV. Accidents corporels et victimes

Évolution depuis 1970

| | Bicyclettes impliquées | Total véhicules impliqués | Cyclistes victimes | | | | Accidents impliquant au moins une bicyclette |
|----------------------|------------------------|---------------------------|------------------------------|---------|--|-----------------------------------|--|
| | | | Tués à 6 jours ² | Blessés | dont blessés graves ¹ | Gravité (tués pour 100 victimes*) | |
| 1970 | 14 978 | 395 577 | 795 | 13 157 | 4 363 | 5,70 | ND |
| 1975 | 13 963 | 438 787 | 565 | 12 451 | 3 783 | 4,34 | ND |
| 1980 | 14 904 | 427 882 | 659 | 13 418 | 4 100 | 4,68 | 14 394 |
| 1985 | 11 081 | 335 253 | 426 | 10 027 | 2 925 | 4,08 | 10 756 |
| 1990 | 9 283 | 286 470 | 401 | 8 257 | 2 286 | 4,63 | 8 964 |
| 1995 | 8 533 | 230 347 | 374 | 7 681 | 1 881 | 4,64 | 8 288 |
| 2000 | 6 520 | 211 550 | 255 | 5 927 | 1 039 | 4,12 | 6 335 |
| 2001 | 5 815 | 203 301 | 242 | 5 259 | 925 | 4,40 | 5 617 |
| 2002 | 5 036 | 182 027 | 211 | 4 571 | 850 | 4,41 | 4 906 |
| 2003 | 5 320 | 155 087 | 190 | 4 851 | 848 | 3,77 | 5 161 |
| 2004 | 4 928 | 147 308 | 167 | 4 427 | 669 | 3,64 | 4 777 |
| | Bicyclettes impliquées | Total véhicules impliqués | Cyclistes victimes | | | | Accidents impliquant au moins une bicyclette |
| | | | Tués à 30 jours ¹ | Blessés | dont blessés hospitalisés ¹ | Gravité (tués pour 100 victimes*) | |
| <i>2004 corrigée</i> | 4 928 | 147 308 | 179 | 4 415 | | 3,90 | 4 777 |
| 2005 | 5 027 | 145 478 | 180 | 4 587 | 1 667 | 3,78 | 4 883 |
| 2006 | 4 979 | 137 657 | 181 | 4 515 | 1 745 | 3,85 | 4 835 |

ND : non disponible.

* : tués + blessés.

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les accidents ont fortement baissé depuis 1970 mais stagnent depuis 2004. Cette évolution a été plus rapide que celle de la sécurité routière en général, tous usagers confondus. Le nombre de tués a en effet été divisé par près de cinq en 36 ans. Si la gravité des accidents de cyclistes reste, à peu de chose près, constante dans le temps depuis 1975, les chiffres enregistrés depuis 2003 marquent cependant un net progrès en passant à une valeur inférieure à 4.

² Voir avertissements en début de document.

Analyse des 4 979 bicyclettes impliquées dans les accidents de la circulation en 2006

| | |
|--|---|
| Manœuvre principale avant l'accident | 60,0 % circulaient sans changer de direction, 10,1 % traversaient la chaussée, 7,0 % tournaient à gauche |
| Point de choc | dans 65,3 % des cas le point de choc se situait à l'avant, dans 18,5 % des cas sur le côté et dans 15,8 % des cas à l'arrière |
| Conditions atmosphériques | dans 88,1 % des cas les conditions atmosphériques étaient normales et dans 6,7 % des cas il pleuvait |
| Luminosité | dans 83,5 % des cas il faisait jour et dans 16,5 % des cas c'était la nuit |
| Lieu | dans 63,1 % des cas les véhicules impliqués circulaient hors intersection et dans 36,9 % des cas en intersection |
| Mois de l'année | c'est en juin que le nombre de bicyclettes impliquées a été le plus élevé (587), puis en septembre (582) et en juillet (564). C'est en février (219) et en janvier (265) qu'il a été le plus faible |
| Réseaux | les bicyclettes impliquées circulaient principalement sur les voies communales (70,9 %), puis sur les routes nationales et départementales ³ (29,1 %) |
| Nombres de véhicules impliqués dans les accidents | les bicyclettes ont été impliquées dans 83,3 % des cas dans des accidents à deux véhicules, 5,1 % des cas dans des accidents à trois véhicules et plus et dans 11,6 % des cas elles étaient seules impliquées (6,1 % sans piéton, 5,5 % avec piéton(s)) |

Source : ONISR, fichier des accidents.

Analyse de la mortalité en 2006

| | | Cyclistes tués | | |
|-----------------|----------------------------|----------------|---------------|-------|
| | | Milieu urbain | Rase campagne | Total |
| Usagers | Conducteurs | 79 | 101 | 180 |
| | Passagers | 0 | 1 | 1 |
| Sexe | Femmes | 15 | 16 | 31 |
| | Hommes | 64 | 86 | 150 |
| Classes d'âge | Moins de 15 ans | 10 | 4 | 14 |
| | 15-17 ans | 2 | 6 | 8 |
| | 18-24 ans | 4 | 9 | 13 |
| | 25-39 ans | 3 | 6 | 9 |
| | 40-64 ans | 19 | 40 | 59 |
| | 65 ans et plus indéterminé | 40 | 37 | 77 |
| Localisation | En intersection | 28 | 12 | 40 |
| | Hors intersection | 51 | 90 | 141 |
| Eclairage | Jour | 64 | 83 | 147 |
| | Nuit | 15 | 19 | 34 |
| Ensemble | | 79 | 102 | 181 |

Source : ONISR, fichier des accidents.

³ En 2006, le transfert de la gestion de certaines routes nationales de l'État vers les départements ne permet pas de distinguer l'accidentologie survenue sur chacun de ces deux réseaux. L'analyse porte donc cette année sur l'ensemble des routes nationales et départementales.

Les cyclistes tués sur les routes sont surtout des hommes (près de 83 %). On retrouve une proportion plus importante de femmes chez les blessés légers (29,5 %), les femmes utilisant davantage le vélo pour de courts trajets quotidiens en milieu urbain.

Rapportés à la population de la classe d'âge, ce sont les cyclistes de plus de 65 ans les plus concernés par les accidents mortels à vélo : 7,6 tués en 2006 pour un million de personnes, contre 3,4 tués pour les 15-17 ans, 3,0 tués pour les 40-64 ans, 2,4 tués pour les 18-24 ans, 1,2 tué pour les moins de 15 ans, 0,7 tué pour les 25-39 ans, et 2,9 tués pour l'ensemble de la population française. La gravité des accidents concerne aujourd'hui essentiellement les personnes âgées et les 15-17 ans. L'engouement actuel pour le vélo comme sport-loisir chez les retraités ainsi que l'accroissement constant de l'effectif de cette classe d'âge devrait accentuer le phénomène.

Accidentalité propre aux bicyclettes

Le développement de la bicyclette comme sport-loisir entraînant la vente massive de VTT (vélos tous terrains) et de VTC (vélos tous chemins), et la redécouverte du cyclisme urbain et de ses avantages en termes de désengorgement des villes et de respect de l'environnement, nécessitent une approche plus détaillée de l'accidentalité des cyclistes selon le type de milieu au cours des deux dernières années.

| | | Hors agglomération | En agglomération | Agglomérations de moins de 5 000 habitants | Agglomérations entre 5 000 et 20 000 habitants | Agglomérations de plus de 20 000 habitants |
|---|------------|--------------------|------------------|--|--|--|
| Nombre de bicyclettes impliquées | 2006 | 781 | 4 198 | 448 | 690 | 3 060 |
| | 2005 | 774 | 4 253 | 501 | 748 | 3 004 |
| | Différence | + 7 | - 55 | - 53 | - 58 | + 56 |
| Nombre de tués | 2006 | 102 | 79 | 23 | 28 | 28 |
| | 2005 | 111 | 69 | 15 | 26 | 28 |
| | Différence | - 9 | + 10 | + 8 | + 2 | - |
| Gravité (tués/100 bicyclettes impliquées) | 2006 | 13,1 | 1,88 | 5,13 | 4,06 | 0,92 |
| | 2005 | 14,3 | 1,62 | 2,99 | 3,48 | 0,93 |
| | Différence | - 1,3 pt | + 0,26 pt | + 2,14 pt | + 0,58 pt | - 0,02 pt |

Source : ONISR, fichier des accidents.

On assiste en 2006, par rapport à 2005, à une légère augmentation de nombre de bicyclettes impliquées dans des accidents survenant dans les grandes agglomérations de plus de 20 000 habitants ainsi qu'hors agglomération. Ces augmentations ne se sont pas traduites par une augmentation du nombre de décès mais au contraire par une stabilisation, voire une baisse en rase campagne. C'est en revanche dans les agglomérations moyennes de 5 000 à 20 000 habitants et surtout dans les petites agglomérations de moins de 5 000 habitants que le nombre de tués a le plus augmenté.

On constate par ailleurs que la gravité des accidents dans lesquels sont impliqués les bicyclettes s'améliore en rase campagne alors qu'elle s'est détériorée en agglomération, notamment pour les petites agglomérations de moins de 5 000 habitants. Seules les villes de plus de 20 000 habitants ont vu la gravité des accidents dans lesquels sont impliqués des cyclistes très légèrement diminuer.

V- La responsabilité⁴ des conducteurs de bicyclettes en 2006

Il s'agit ici d'une présomption de responsabilité qui n'a aucun lien avec les condamnations qui peuvent être prononcées ensuite. Par ailleurs, dans 25 % des cas en moyenne, il n'a pas été possible d'attribuer à un usager l'entière responsabilité de l'accident car de multiples facteurs ont pu intervenir comme un incident mécanique ou l'état de la voirie.

| Impliqués (victimes et indemnes) dans les accidents corporels | Conducteurs non responsables | Conducteurs responsables | Part des conducteurs responsables |
|---|------------------------------|--------------------------|-----------------------------------|
| Bicyclettes | 3 304 | 1 633 | 33,1 % |
| Ensemble | 74 477 | 59 822 | 44,5 % |

Source : ONISR, fichier des accidents.

Sur l'ensemble des conducteurs responsables, les conducteurs de bicyclettes représentent 2,7 % et leur part de responsabilité est nettement moins élevée que la moyenne (- 11,4 points).

Dans le cas des accidents à un seul véhicule et un piéton, la responsabilité du conducteur de bicyclette est engagée dans 44,4 % des cas contre 24,5 % des cas pour le piéton. Ce fort taux de responsabilité dans les accidents est partagé avec les conducteurs de poids lourd et de camionnettes qui enregistrent également un taux très élevé avec respectivement 53,5 % et 52,9 %.

VI. Alcool et accidents de bicyclettes en 2006

| Conducteurs de bicyclettes impliqués dans | Total des conducteurs impliqués | dont au taux d'alcoolémie connu | % de conducteurs au taux d'alcoolémie connu | Conducteurs au taux d'alcoolémie positif * | % de conducteurs au taux d'alcoolémie positif ** |
|---|---------------------------------|---------------------------------|---|--|--|
| les accidents corporels | 4 937 | 3 378 | 68,4 % | 74 | 2,2 % |
| les accidents mortels | 200 | 144 | 72,0 % | 11 | 7,6 % |

* : supérieur au taux maximum autorisé

** : calculé par rapport aux taux d'alcoolémie connus

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2006, les conducteurs de bicyclettes impliqués dans les accidents corporels circulaient dans 2,2 % des cas avec un taux d'alcoolémie positif (contre 6,8 % pour les conducteurs de voitures de tourisme et 6,2 % pour l'ensemble des conducteurs).

Pour les accidents mortels, ces taux passent respectivement à 7,6 %, 18,2 % et 16,4 %. Toutefois, comme souvent pour les usagers vulnérables (piétons et tous usagers de deux-roues), le taux d'indéterminés est important du fait des difficultés techniques et psychologiques des dépistages.

⁴ Voir dans la brochure *La sécurité routière en France – Bilan de l'année 2006* le chapitre sur la responsabilité des usagers impliqués dans les accidents corporels en 2006 – page 107.