

Belgique ⇒

L'accidentologie cycliste sous la loupe

En août dernier, l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR) a publié une analyse complète de l'accidentologie cycliste¹. À première vue, les chiffres sont peu réjouissants. Pour l'IBSR, ils soulignent surtout l'importance de miser sur des mesures visant à sécuriser et à stimuler la pratique du vélo.



Les accidents surviennent davantage en contexte urbain, mais leur gravité est moindre.

LE RISQUE D'ACCIDENT RESTE PLUS IMPORTANT POUR LES CYCLISTES QUE POUR LES AUTOMOBILISTES. TOUTEFOIS, ON COMPTE UN TUÉ PAR 37 MILLIONS DE KILOMÈTRES À VÉLO, SOIT 925 FOIS LA CIRCONFÉRENCE DE LA TERRE.

Premier constat : l'accidentologie vélo souffre clairement d'un sous-enregistrement, en comparaison des accidents impliquant des usagers motorisés. Les données diffèrent donc fortement selon qu'on observe les chiffres fournis par les hôpitaux ou les statistiques officielles. Ce phénomène de sous-enregistrement concerne surtout les accidents impliquant un cycliste seul : collision avec un poteau ou une bordure, dérapage sur un sol glissant, chutes provoquées par le mauvais état du revêtement, virage mal négocié, vélo défectueux...

Un risque plus élevé

L'absence de données détaillées sur le trafic cycliste rend délicate l'interprétation des chiffres. Certains éléments ressortent toutefois des statistiques.

- > Le risque encouru par les cyclistes par kilomètre parcouru est plus de 23 fois supérieur à celui des automobilistes. En chiffres absolus, on dénombre un blessé grave par 2,7 millions de kilomètres (67 fois la circonférence de la terre) et un tué par 37 millions de kilomètres (925 fois la circonférence de la terre).
- > Les seniors à vélo sont surreprésentés dans les accidents corporels graves : près de la moitié des cyclistes tués ont plus de 65 ans.



Le risque d'accident grave est plus élevé chez les seniors.

- > Le risque d'accident mortel à vélo est deux fois plus élevé en Wallonie qu'en Flandre, où la pratique du vélo est bien plus importante.
- > 75% des accidents de vélo de moindre gravité se produisent en agglomération, mais les accidents mortels se produisent essentiellement hors agglomération, tant pour les cyclistes (60%) que pour les autres catégories d'usagers (70%).
- > D'un point de vue relatif, la plupart des tués parmi les cyclistes sont recensés aux mois d'avril et de septembre.

L'IBSR rappelle en outre la polémique derrière cette interprétation du « risque » : le risque relativement élevé des déplacements à vélo donne l'impression que le vélo est dangereux, alors que mis à part les chutes impliquant les cyclistes seuls, ceux-ci sont surtout exposés aux risques représentés par le trafic motorisé.

Quelles solutions ?

Le vélo a de nombreux avantages sur le plan sociétal (environnement, santé, économie...). L'IBSR souligne de plus que le passage de la voiture au vélo pour de petits trajets est neuf fois plus bénéfique en termes d'espérance de vie que les années de vie perdues en raison des accidents de la route et de l'exposition à la pollution de l'air. Pour l'Institut, c'est le signal clair que les déplacements à vélo doivent être encouragés : il est nécessaire de miser sur des mesures visant à accroître la sécurité des cyclistes.

À ce niveau, les mesures à prendre sont multiples : réduction des vitesses, infrastructures mieux adaptées aux spécificités de la circulation à vélo, normes de qualité pour les vélos, équipement des cyclistes et des véhicules motorisés... Le facteur humain étant à l'origine de la majorité des accidents de la route, l'IBSR insiste plus particulièrement sur les efforts auxquels consentir en matière de politique pénale et d'éducation.

F. CUIGNET

^{1/} Silverans & Goldenbeld (2015). *Dossier thématique sur la sécurité routière des cyclistes*. Bruxelles, IBSR – Centre de Connaissance Sécurité Routière.