

# Le cycliste est-il dangereux sur la route ?

La pratique du vélo dans les grandes villes est en nette augmentation. Aujourd'hui, près de 25 millions de Français\* (soit environ 40% de la population) déclarent utiliser un vélo régulièrement. Fort de ce constat, l'assureur MMA a lancé une étude exclusive sur le comportement des cyclistes en France et dans 10 grandes agglomérations\*\*. Résultats clés : alors que 60% des cyclistes se sentent plus en danger à vélo qu'à pied ou en voiture, ils sont 88% à reconnaître avoir déjà commis une infraction. Des résultats contestés par la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB).

95% des cyclistes se sentent particulièrement en danger à vélo et 60% plus en danger qu'avec n'importe quel autre mode de transport personnel. Cette vulnérabilité est principalement liée à la proximité avec les autres usagers de la route (66%). Les autres situations amenant un sentiment d'insécurité sont la circulation sur de grands axes (47%), l'ouverture brutale d'une portière (44%), l'angle mort (38%) et la traversée d'un carrefour (33%). *«Le cycliste n'est pas protégé par un habitacle et le sentiment de vulnérabilité est inévitablement plus fort. Le moindre choc peut avoir des conséquences graves. Ainsi, en 2013, les cyclistes constituaient 4% des tués sur la route. Et ce chiffre est en augmentation très nette en 2014 avec une hausse de 6% sur les 12 derniers mois (Source ONISR 2013/2014)»*, ex-

## Suite ci-dessous

Au contraire, les villes de Lyon, Nantes et Rennes ont des résultats en retrait par rapport aux tendances nationales. 96% des Lyonnais reconnaissent avoir déjà commis une infraction ; à Nantes, les cyclistes ont un sentiment d'impunité plus fort (57%) et 43% des Rennais déclarent moins respecter les règles de circulation que lorsqu'ils conduisent un autre véhicule. Les autres agglomérations interrogées : Paris, Bordeaux, Marseille, Toulouse et Strasbourg ont des résultats similaires à l'ensemble des cyclistes français.

## Une campagne de prévention sur l'importance du bon comportement

MMA propose, sur son site Zérotracas.com, un dossier complet intitulé *«Le vélo en ville et en sécurité»* ainsi qu'un module vidéo interactif ludique *«Rouler n'importe comment, c'est n'importe quoi»*. *«Ces vidéos participatives interpellent les cyclistes par l'humour, au travers de situations rocambolesques dans la rue. L'objectif est de les amener à réfléchir à leur conduite et de les encourager à adopter une attitude plus respec-*

plique Stéphane Daeschner, en charge de la prévention des risques routiers chez MMA.

## Et si son comportement était risqué ?

Pour autant, 77% des cyclistes admettent prendre autant voire plus de risques en vélo que lorsqu'ils sont motorisés et 31% avouent moins respecter les règles de circulation. D'ailleurs, 88% des Français ont déjà commis une infraction à vélo. Parmi les infractions majeures : circuler sur les trottoirs (71%), emprunter un sens interdit (49%), tourner sans l'avoir signalé (47%), passer à un stop sans s'arrêter (44%) ou encore passer au feu rouge (42%). Ce manque de prudence est à relier à un sentiment d'impunité - 44% des cyclistes ont l'impression de ne pas risquer d'amende à vélo -

*«Non, les cyclistes ne sont pas plus infractionnistes que les autres usagers !»*, s'indigne la FUB

*«Plus de 60% des cyclistes en ville se mettraient eux-mêmes en danger en ne mettant pas de casque, et 52% en ne portant pas de gilet fluo»*. Le Club des villes et territoires cyclables et la FUB (Fédération française des Usagers de la Bicyclette) rappellent que ces accessoires ne sont pas obligatoires, et qu'ils sont très peu protecteurs face à un automobiliste en excès de vitesse ou à un poids lourd en manœuvre. L'étude affirme que *«88% des cyclistes ont déjà commis une infraction au code»* : ce chiffre est tout à fait comparable à celui

constaté chez les autres usagers de la voie publique dans d'autres sondages (excès de vitesse, accélération à l'orange, dépassements à risque pour les vélos, oubli du clignotant, stationnement sur trottoirs ou bandes cyclables, etc.). *«Accuser les cyclistes de mettre en danger autrui, pire affirmer qu'on se sent davantage en sécurité en deux-roues motorisé alors qu'il y a six fois plus de tués avec ce mode de déplacement, est une mise en cause intolérable»*, s'insurge la fédération. *«Et c'est oublier toutes les actions menées par les associations de cyclistes pour sensibiliser les usagers au partage de la voirie, ou pour un éclairage efficace des vélos. De même que les actions pour faire évoluer le code de la route en fonction des réalités de la rue (doubles sens cyclables, tourne-à-droite vélo au feu) dans le sens d'un apaisement général. C'est oublier aussi les réalisations faites par les collectivités locales pour créer des aménagements cyclables plus sûrs, et pour accompagner les actions d'apprentissage vélo et de remise en selle.»* La fédération relève également plusieurs incohérences dans l'énoncé des questions posées,

mais aussi à la sensation de ne pas mettre en danger les autres usagers de la route - 56% estiment qu'ils les mettent moins en danger à vélo que lorsqu'ils sont automobilistes, motards ou scootéristes. Pourtant, cette prise de risque se traduit par une sinistralité élevée : 46% des cyclistes reconnaissent avoir déjà eu au moins un accident.

L'étude montre également que le taux d'équipement à vélo reste faible. Ainsi, seulement 22% des cyclistes portent systématiquement un casque en journée et 17% des vêtements/accessoires réfléchissants. La nuit, cette proportion s'élève légèrement : 31% portent systématiquement un casque et 49% des vêtements/accessoires réfléchissants. Enfin, 1/4 des cyclistes utilisent encore un vélo sans phare à l'avant ou à l'arrière.

## Des disparités par agglomération

Menée également dans 10 grandes agglomérations françaises, l'étude montre que l'appréhension du risque et le comportement des cyclistes diffèrent fortement d'une agglomération à l'autre. Meilleurs élèves : les agglomérations de Lille et Nice. Ainsi, les cyclistes de Lille se protègent plus (58% portent des vêtements/accessoires réfléchissants le jour) et connaissent mieux les panneaux. Les cyclistes niçois, quant à eux, sont plus conscients des dangers encourus et se protègent davantage (32% portent systématiquement un casque le jour).

comme dans les chiffres avancés, *«témoignant d'un évident manque de rigueur, et aboutissant à des conclusions que le Club des villes et territoires cyclables et la FUB rejettent fermement.»* *«Cette étude fait la part belle au tout-voiture, alors que la vitesse des motorisés est l'une des premières causes d'insécurité en ville pour les cyclistes et les piétons.»* Elle conclut : *«Réduire la vitesse, comme le font de plus en plus de villes en passant de 50km/h à 30km/h, agit directement sur les causes de l'accident, contrairement au casque qui ne peut qu'en limiter les conséquences, tout en donnant une impression très trompeuse de sécurité.»*

\* Source CNPC (Conseil National des Professions du Cycle) 2010.

\*\* Etude réalisée par OpinionWay pour l'assureur MMA, du 17 au 28 octobre 2014 auprès d'un échantillon de 1 041 cyclistes (qui pratiquent le vélo au moins une fois par mois) représentatif des cyclistes français âgés de 18 ans et plus et de 1 142 cyclistes habitant les agglomérations de Paris, Lyon, Bordeaux, Marseille, Toulouse, Lille, Nantes, Nice, Strasbourg et Rennes.