

→ Le vélo est-il dangereux ?

Il faut savoir que les risques d'accidents de circulation à vélo sont **20 fois moins importants** que celui lié à une vie sédentaire [Source : Inddigo et VertigoLab, 2020].

Le risque d'être tué, sur la base du temps passé à se déplacer ou sur le nombre de déplacements effectués (IFSTTAR, 2014) :

Pour un **cycliste**, le risque est seulement **1,5 fois** > au risque encouru par un automobiliste ou un piéton.

Pour un conducteur de **deux-roues motorisé**, le risque est **32 fois** > au risque encouru par un automobiliste.

Ce n'est pas le vélo en lui-même qui est dangereux, mais le différentiel de vitesse avec les autres usagers de la route qui peuvent l'être. A savoir que « *dans 70 % des cas, le cycliste chute seul (évitement, collision contre un obstacle, glissade, déséquilibre...).* *Seulement 30 % des accidents impliquent un autre usager de la route (...).* *La principale menace en ville est l'angle mort des poids lourds, bus, cars, et des véhicules utilitaires »* (IFSTTAR, 2015).

Cyclistes = 4 % des blessés et 4,5% des tués (150 tués/an).

Automobilistes = 51,5% des accidents mortels.

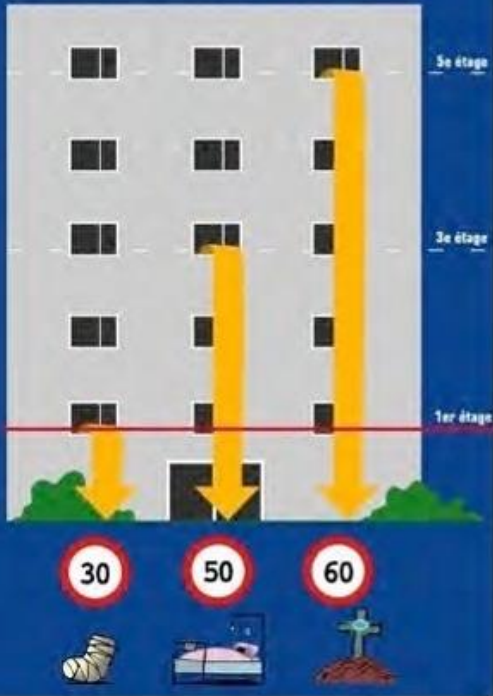
D'après le Club des Villes et Territoires Cyclables, ces dix dernières années, les **accidents mortels de cyclistes diminuent de 30%**, alors même que la **pratique du vélo augmente**. Il ne faut pas oublier que le cycliste est aussi responsable de sa propre sécurité, il se doit notamment d'avoir les **équipements obligatoires** sur son vélo. Ainsi, un cycliste bien équipé et bien visible des autres usagers sécurise au mieux sa pratique.

Enfin, le meilleur facteur de protection sera celui de la « **sécurité par le nombre** ». Ainsi, plus le nombre de marcheurs ou de cyclistes augmente, plus la marche et le vélo deviennent sûrs. (Jacobsen 2003, Elvik 2009). En effet, « *plus ils (cyclistes et piétons) sont nombreux sur l'espace public, plus ils sont prévisibles par les autres usagers, mieux ils sont vus et le risque d'accident décroît* » (FUB).

De plus, la **réduction de la vitesse** participe également à diminuer ce facteur de risque. En effet, en cas de choc avec un véhicule à 30 km/h, le risque de décès du piéton est divisé par 6, par rapport à un choc à 50km/h (Cerema). Créer des **zones de circulation apaisées** sécurise donc les modes actifs.



L'impact de la collision peut être représenté sous la forme d'une chute



Tout véhicule en circulation accumule de l'énergie. Elle est d'autant plus grande que le véhicule roule rapidement. **Une vitesse double provoque une force quadruple.** Lors d'une collision, cette énergie est libérée et détermine de façon décisive les conséquences de l'accident.

Lorsque la vitesse de collision dépasse 30km/h, les chances de survie des piétons impliqués décroissent rapidement.

Source : ATE, Association Transports et Environnement

