

Accidentologie cycliste :

Essayer de savoir de quoi on parle : tel est l'objectif, volontairement limité, de cette présentation de données sur les accidents à vélo en France en 2008.

Avant les colonnes de chiffres, il y a bien sûr les drames personnels que cela représente, et au-delà il y a les interprétations, confrontées aux faiblesses inhérentes à tout travail statistique, science inexacte du fait de données jamais fiables à 100%.

Nous reproduisons des chiffres fournis par l'ONISR (Observatoire national interministériel de sécurité routière, dépendant du Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer). Ces chiffres concernent (sauf indication contraire) la France métropolitaine, ils peuvent donc être différents de ceux que donne l'ONISR incluant les Dom-Tom. Pour une meilleure lisibilité, nous avons pris le parti de donner une large place aux tableaux et diagrammes, dont certains figurent déjà sur le site Internet de l'ONISR.

Les difficultés d'interprétation

« Tout est faux » n'hésite pas à lancer Pierre Solviche, pour qui ça n'est pas une simple boutade. D'abord parce que les statistiques officielles ne prennent pas en compte tous les accidents. Une grande proportion échappe en effet aux constats de police et de gendarmerie, et donc à l'administration centrale qui en fait la synthèse.

Autres difficultés de lecture : les amalgames qui peuvent subsister entre types d'usagers, pratique sportive ou utilitaire, les imprécisions sur les lieux des accidents ou leurs circonstances. Et de même qu'on a bien du mal à faire émerger un code de la rue du code de la route, on aimerait discerner un peu mieux ce qui relève de la sécurité

Evolution 2008/2007
Tués par type d'usagers en France en 2008

Piétons	Cyclistes	Cyclomotoristes	Motos	Voitures	Ensemble
580	159	313	844	2 256	4 443
-2,4%	+ 1,9%	-14%	-4,3%	-11%	-8,2%

Ces chiffres s'entendent Dom-Tom compris. L'augmentation du nombre de tués à vélo (alors que toutes les autres catégories sont à la baisse) est à rapprocher des -21,5% de cyclistes tués en 2007 par rapport à 2006, alors que sur la même période le nombre de tués en voiture n'avait baissé que de 6,2%. De 2006 à 2008, la baisse du nombre de tués à vélos se révèle donc en pourcentage plus forte que celle du nombre de tués en voiture.

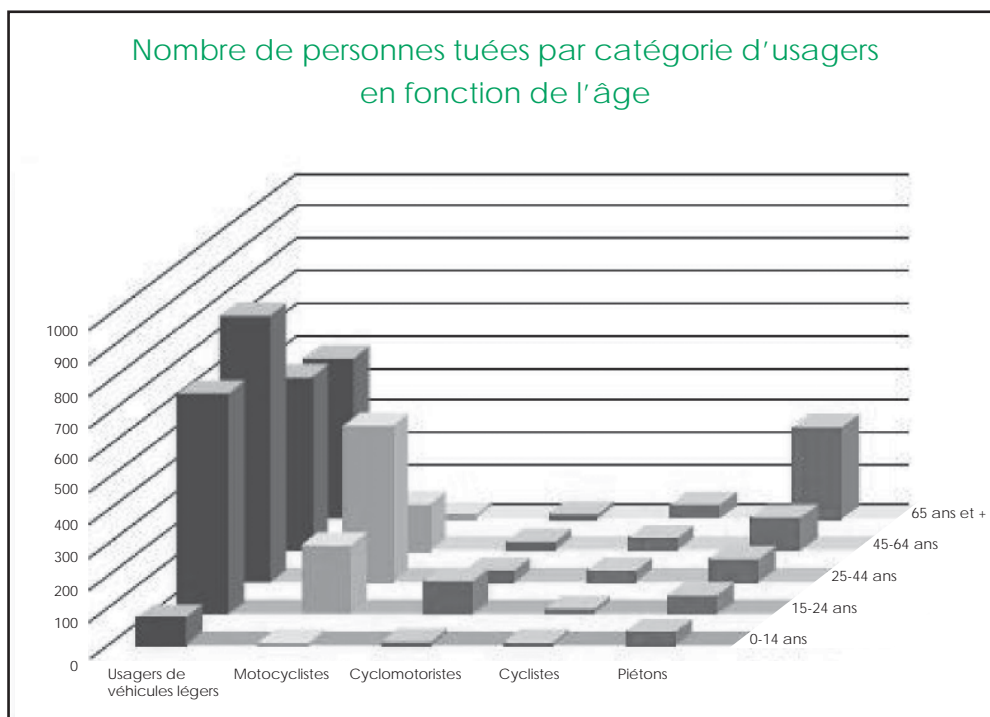
urbaine dans la sphère de la sécurité routière. La culture voiture s'impose encore à tous les niveaux.

Pas d'évaluation du risque

Enfin il faut bien voir que donner un nombre de tués ou de blessés dans telle ou telle catégorie d'usagers, sans préciser le nombre de ces usagers en circulation ou leur distance parcourue, ne donne aucune indication sur le risque encouru. Exemple : une victime

pour 100 vélos en circulation, c'est, en valeur absolue, deux fois moins que s'il y a deux victimes pour 400 vélos. Le risque est pourtant divisé par deux dans le second cas : 0,5% au lieu de 1%.

Derrière l'apparente précision des chiffres, on ne peut donc voir que des tendances, des fourchettes, des évolutions. Mais en aucun cas un enseignement direct, une conclusion exhaustive.



Les données d'une science inexacte

France Métropole 2008. Gravité des accidents cyclistes Lieux, circonstances.

Rubriques	Tués %	BH	BNH	Victimes	%Victimes
Milieu urbain	73 49%	1 104	2 661	3 838	85%
Rase campagne	75 51%	455	186	716	15%
Rte natle	7 4%	58	81	146	3%
Rte départ.	82 54%	645	390	1 117	25%
Voies commun.	49 31%	770	2 222	3 041	68%
Autres	10 1%	8	153	171	4%
Intersection	42 28%	432	1 182	1 656	37%
En Section	105 72%	1 082	1 665	2 852	63%
Jour	117 79%	1 303	2 337	3 757	82%
Nuit	31 21%	256	510	797	18%

Le tableau se lit ainsi : le milieu urbain fait 85% des victimes cyclistes, mais ne produit que 49% des tués.

Ainsi, les tués sont plus nombreux en rase campagne, sur les routes départementales, en section courante et chez les cyclistes masculins. Ne pas confondre avec les risques qui sont fonction du nombre (inconnu) de cyclistes dans chaque situation.

BH = blessé hospitalisé BNH = blessé non hospitalisé

	Tués	BH	BNH
0-14 ans	16	275	383
15-24 ans	21	245	611
25-44 ans	21	337	965
45-64 ans	41	458	669
65 ans et +	49	224	219

La gravité augmente avec l'âge : les 25-44 ans sans doute plus sportifs donc plus à risques et les cyclistes âgés plus vulnérables : le choc laisse des séquelles graves. Les manœuvres d'évitement sont moins réussies.

Le vélo est dangereux et n'est pas dangereux

Ces réserves étant faites, chacun pourra y aller de son interprétation... ou de sa déception face à la difficulté d'interpréter. On peut faire dire aux mêmes chiffres que le vélo est dangereux et qu'il n'est pas dangereux.

Cela dit mieux vaut les connaître, ces chiffres, parce que la sécurité, le risque, nous concernent directement : c'est entre autres pour plus de sécurité et moins de risque à vélo que nous militons au sein de nos associations. Et ces chiffres alimentent trop les débats autour de nous pour qu'on les ignore.

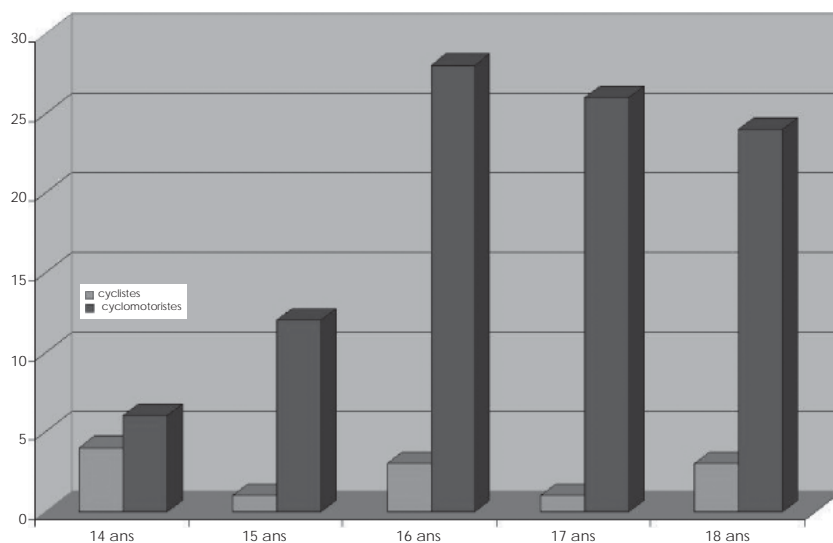
JEAN-MICHEL TROTIGNON AVEC PIERRE SOLVICHE *

* Bien qu'il n'en revendique nullement le titre, Pierre Solviche est expert dans le département des Yvelines en matière d'accidents depuis de nombreuses années, auprès de la Sécurité routière et de plusieurs associations.

La tendance 2009

Le bilan détaillé de l'année n'est présenté par l'ONISR qu'en juin de l'année suivante. Les grandes tendances de l'année 2009 ont cependant été annoncées le 7 janvier par l'Observatoire national. Avec un total en métropole de 4.262 morts, la baisse sur 2008 n'est que de 13 (-0,3%). Le nombre d'accidents est en baisse plus significative, de 8%. Et le nombre de blessés recule de 10,5%. On ne connaît pas pour l'instant le détail concernant le vélo.

Nombre de tués jeunes cyclistes et cyclomotoristes France 2008



Là encore, on ne peut rien dire des risques, le nombre de chaque catégorie est inconnu. Mais en chiffres absolus, 12 cyclistes contre 96 cyclomotoristes de 14 à 18 ans sont tués dans cette classe d'âge.

Le coût social des accidents

Chaque accident a un coût social, que calculent les services de la sécurité routière en tenant compte de multiples facteurs. A commencer par l'ensemble des coûts médicaux et sociaux quelle que soit leur durée, puis les coûts matériels privés comme publics, les frais généraux. Il y a aussi les coûts indirects liés à l'interruption temporaire ou définitive de travail, et ceux liés au pretium doloris et préjudices divers.

Compte tenu de ces critères, le coût social moyen d'un tué est chiffré à 1 254 356 €, celui d'un blessé hospitalisé à 134 451 €, d'un blessé non hospitalisé à 5 378 euros.

Le coût social des accidents de vélo se monte à 410M€ en 2008 (413M€ en 2007), sur un coût social total des accidents dans cette même année qui se chiffre à 24,7 milliards d'euros (en baisse de 3% sur 2007). PS