

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. 2005 est une année record avec plus de 3,7 millions de bicyclettes vendues.

Le nombre de tués parmi les cyclistes, qui représentent plus de 3 % des tués sur la route en 2005, a été divisé par près de cinq depuis 1970. La gravité de ces accidents qui décroissait régulièrement depuis 1980 est en recul en 2005.

L'accidentologie des cyclistes est plus un phénomène rural qu'urbain, qui 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 60 % des cas dans les accidents contre piéton et ils le sont à près de moitié 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 la pénétration étrangère après s'être fortement réduite entre 1994 et 2001 est repartie 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*	1999*
Livraisons françaises sur le marché intérieur	1 040 000	992 160	1 092 900	1 300 000	1 334 000
Importations sur le marché intérieur	1 830 000	1 358 866	1 150 000	1 135 000	1 250 000

	2000*	2001*	2002*	2003*	2004*	2005*
Livraisons françaises sur le marché intérieur	1 580 000	1 273 000	1 228 000	1 242 000	1 375 000	1 238 200
Importations sur le marché intérieur	1 110 000	1 017 000	1 194 000	1 505 000	1 712 000	2 464 000

* : 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 ").

Source : Fédération des industries des équipements pour véhicules.

En ce qui concerne le type de bicyclette qui a le plus de succès, on observe que parmi les 3 760 200 vélos vendus en 2005, 35 % concernaient des VTT adultes, 19 % des VTT enfants (hors jouets), 19 % des vélos enfants et jouets hors VTT, 13 % 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, son usage comme moyen de transport reste marginal. D'après des enquêtes ménages, seulement 3 à 4 % des trajets en ville s'effectuent à bicyclette.

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 ¹	Blessés	dont blessés graves ²	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 ²	Blessés	dont blessés hospitalisés ²	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

ND : non disponible.

* : tués + blessés.

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

Malgré une stagnation en 2005 par rapport à 2004, la sécurité des cyclistes n'a cessé de s'améliorer depuis 1970. 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 35 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.

¹ Voir avertissements en début de document.

Analyse des 5 027 bicyclettes impliquées dans les accidents de la circulation en 2005

Manœuvre principale avant l'accident	62,8 % circulaient sans changer de direction, 10,5 % traversaient la chaussée, 6,9 % tournaient à gauche
Point de choc	dans 65,7 % des cas le point de choc se situait à l'avant, dans 18,9 % des cas sur le côté et dans 15,1 % des cas à l'arrière
Conditions atmosphériques	dans 89,2 % des cas les conditions atmosphériques étaient normales et dans 6,1 % des cas il pleuvait
Luminosité	dans 84,4 % des cas il faisait jour et dans 15,6 % des cas c'était la nuit
Lieu	dans 62,1 % des cas les véhicules impliqués circulaient hors intersection et dans 37,9 % des cas en intersection
Mois de l'année	c'est en juin que le nombre de bicyclettes impliquées a été le plus élevé (628), puis en septembre (544) et en octobre (543). C'est en février (198) et en décembre (262) qu'il a été le plus faible
Réseaux	les bicyclettes impliquées circulaient principalement sur les voies communales (68,6 %), puis sur les routes départementales (24,1 %) et les routes nationales (7,2 %). 5 circulaient sur autoroutes !

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

Analyse de la mortalité en 2005

		Cyclistes tués		
		Milieu urbain	Rase campagne	Total
Usagers	Conducteurs	68	109	177
	Passagers	1	2	3
Sexe	Femmes	13	21	34
	Hommes	56	90	146
Classes d'âge	Moins de 15 ans	6	6	12
	15-17 ans	5	7	12
	18-24 ans	6	7	13
	25-39 ans	9	10	19
	40-64 ans	16	41	57
	65 ans et plus	27	40	67
Localisation	En intersection	21	14	35
	Hors intersection	48	97	145
Eclairage	Jour	59	93	152
	Nuit	10	18	28
Ensemble		69	111	180

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

Les cyclistes tués sur les routes sont surtout des hommes (plus de 81 %). Cela est essentiellement dû à une exposition plus grande. On retrouve une proportion plus importante de femmes chez les blessés légers (27 %), 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 : 6,7 tués en 2005 pour un million de personnes, contre 5,1 tués pour les 15-17 ans, 2,9 tués pour les 40-64 ans, 2,4 tués pour les 18-24 ans, 1,5 tué pour les 25-39 ans, 1,1 tué pour les moins de 15 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.

En rase campagne, la proportion de cyclistes tués la nuit est légèrement plus importante qu'en milieu urbain, 16,2 % contre 14,5 %, sans que cet écart puisse être jugé comme déterminant.

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	2005	774	4 253	501	748	3 004
	2004	801	4 127	534	715	2 878
	Évolution	- 27	+ 126	- 33	+ 33	+ 126
Nombre de tués ²	2005	111	69	15	26	28
	2004	92	87	37	12	37
	Évolution	+ 19	- 18	- 22	+ 14	- 9
Gravité (tués/100 victimes)	2005	14,5	1,72	3,09	3,58	1,00
	2004	11,9	2,28	7,34	1,77	1,40
	Évolution	+ 2,6 pts	- 0,56 pt	- 4,25 pts	+ 1,81 pt	- 0,40 pt

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

On assiste en 2005, par rapport à 2004, à une augmentation de nombre de bicyclettes impliquées dans des accidents survenant dans les grandes agglomérations de plus de 20 000 habitants. Cette augmentation ne s'est pas traduite par une augmentation du nombre de décès. C'est en revanche dans les agglomérations moyennes de 5 000 à 20 000 habitants que le nombre de tués a le plus progressé. Dans l'ensemble, la situation en agglomération s'est améliorée, alors qu'elle se dégrade hors agglomération.

On constate que la gravité des accidents dans lesquels sont impliqués les bicyclettes s'est détériorée hors agglomération, alors qu'elle s'améliore en agglomération, notamment pour les petites agglomérations de moins de 5 000 habitants. Seules les villes moyennes de 5 000 à 20 000 habitants ont vu la gravité des accidents dans lesquels sont impliqués des cyclistes augmenter.

² Voir avertissements en début de document.

V- La responsabilité³ des conducteurs de bicyclettes en 2005

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 de nombreux cas, il n'a pas été possible d'attribuer à l'utilisateur 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	3 279	1 694	34,1 %
Ensemble	77 662	64 372	45,3 %

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

Sur l'ensemble des conducteurs responsables, les conducteurs de bicyclettes représentent 2,6 % et leur part de responsabilité est nettement moins élevée que la moyenne.

Dans le cas des accidents à un véhicule et un piéton, la responsabilité du conducteur de bicyclette est engagée dans 58,7 % des cas contre 25,5 % des cas pour le piéton. Ce fort taux de responsabilité dans les accidents est partagé avec les conducteurs de cyclomoteurs et de camionnettes qui enregistrent également un taux très élevé avec respectivement 65,1 % et 58,8 %.

VI. Alcool et accidents de bicyclettes en 2005

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	4 973	3 227	64,9 %	53	1,6 %
les accidents mortels	195	155	79,5 %	10	6,5 %

* : supérieur au taux maximum autorisé

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

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

En 2005, les conducteurs de bicyclettes impliqués dans les accidents corporels circulaient dans 1,6 % des cas avec un taux d'alcoolémie positif (contre 6,3 % pour les conducteurs de voitures de tourisme).

Pour les accidents mortels, ces taux passent respectivement à 6,5 % et 18,9 %. 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.

³ Voir dans la brochure *La sécurité routière en France – Bilan de l'année 2005* le chapitre sur la responsabilité des usagers impliqués dans les accidents corporels en 2005 – page 111.