



LE VELO C'EST DANGEREUX, ET EN PARTICULIER POUR LES ENFANTS
Eléments de langage sur la dangerosité de l'usage du vélo au quotidien

Si la mortalité annuelle des cyclistes augmente ces dernières années, c'est surtout parce que de plus en plus de personnes se déplacent à vélo :

- **21 % d'augmentation entre 2019 et 2021**, passant de 187 cyclistes tués à 226.
- **Mais à comparer avec** une hausse de la fréquentation des pistes cyclables en zone urbaine de 31 % depuis 2019¹, tandis qu'il y a une augmentation de la mortalité en agglomération de 8 %².

Et, contrairement aux idées reçues, pour faire baisser la mortalité, il faut en réalité encourager la pratique :

- En étant nombreux, les cyclistes sont de plus en plus visibles sur les routes par les autres usagers et leurs comportements prévisibles, le risque d'accidents décroît alors.
- Selon le chercheur Peter L. Jacobsen, si le nombre de cycliste double le risque par kilomètre parcouru baisse de 34 %³.
- **Le risque d'accident et de mort par kilomètre parcouru à vélo est d'ailleurs en forte baisse en France depuis 10 ans** grâce à l'augmentation de la pratique.

Au-delà du principe de sécurité par le nombre, la création **d'aménagements adaptés** à la pratique permettrait de réduire significativement les risques et de prévenir les comportements accidentogènes :

- 8% des décès de cyclistes se font en angle mort, en agglomération 44 % des accidents des cyclistes se font en intersections⁴, il suffirait pourtant d'installer des dispositifs anti angle mort et d'aménager des intersections où la sécurité des cyclistes est la priorité.
- Les accidents sur les routes hors agglomération sont eux 6 fois plus mortels qu'en agglomération⁵, à cause d'une vitesse importante et d'un manque d'aménagements séparés assurant la sécurité des cyclistes.

La mortalité cycliste est aussi le **résultat de vitesses élevées en ville et en dehors** :

- Hausse de la mortalité plus élevée hors agglomération (+31 %) du fait de vitesses élevées⁶.
- On estime qu'en cas de collision à 50km/h, le risque d'être tué est multiplié par 5 par rapport à une vitesse limitée à 30km/h²⁰.

Enfin, faire du vélo pour les enfants n'est pas plus dangereux qu'utiliser un autre moyen de transport :

- Les enfants ne sont pas la classe d'âge la plus touchée par les accidents à vélo⁷, et **les 0-14 ans sont très majoritairement tués en voiture⁸** ;
- Penser les infrastructures cyclables afin qu'elles soient adaptées aux publics vulnérables doit être la priorité pour limiter les accidents, ainsi qu'investir dans l'apprentissage dès le plus jeune âge.

¹ Vélo & Territoires, Fréquentations Vélo en France 2021, Bulletin n°8 – du 08/12/2021.

² Observatoire national interministériel de la sécurité routière, Accidentalité routière 2021 – données provisoires au 31 janvier 2022.

³ Héran Frédéric. Le Retour De La Bicyclette : Une Histoire Des déplacements Urbains En Euope, De 1817 à 2050. La Découverte, 2015. p77

⁴ Sibel Rose Marie, Analyse de l'accidentalité des cyclistes, 18/05/2019. ONISR.

⁵ ONISR, 2019, p65

⁶ Observatoire national interministériel de la sécurité routière, Accidentalité routière 2021 – données provisoires au 31 janvier 2022.

⁷ ONISR 2020, p67

⁸ ONISR, 2020, p17



1. Il y a de plus en plus de gens qui meurent à vélo. VRAI

La mortalité chez les cyclistes a effectivement augmenté de 21 % entre 2019 et 2021, atteignant 225 décès l'année dernière. Mais, cette hausse du nombre d'accident ne s'explique pas par une augmentation de la dangerosité mais parce que de plus en plus de gens se déplacent à vélo. Ainsi, si la mortalité augmente en valeur absolue, le risque d'avoir un accident par kilomètre parcouru lui diminue.

2. Faire du vélo en ville avec ses enfants c'est de l'inconscience ! FAUX

Faire du vélo en ville avec ses enfants n'est pas plus dangereux que de s'y balader avec eux à pied⁹. En réalité, ce qui est dangereux pour leur santé c'est de les accompagner à l'école en voiture : plus de la moitié des jeunes n'atteignent pas les recommandations d'activité physique de l'OMS¹⁰. Ainsi depuis 40 ans, les enfants ont perdu 25 % de leurs capacités cardiovasculaires¹¹. Prendre soin de leur santé c'est leur faire faire du vélo au quotidien !

De plus, c'est en leur apprenant à faire du vélo dès le plus jeune âge qu'une réelle culture vélo pourra se mettre en place et que les cyclistes seront de plus en plus en sécurité : des cyclistes mieux formés et des aménagements cyclables qui prennent en compte les usagers vulnérables.

Enfin, le mode de transport qui est particulièrement source d'accidents pour les jeunes, et plus spécifiquement les hommes, sont les scooters. Une culture vélo chez les jeunes, c'est moins de scooters et donc moins de danger !

3. Aujourd'hui on voit de plus en plus de cyclistes sur les routes, ça devient très dangereux ! FAUX

Plus il y a de cyclistes, plus la probabilité d'être victime d'une collision diminue, c'est ce que l'on appelle la sécurité par le nombre. Les cyclistes deviennent plus visibles, leurs comportements plus prévisibles pour les automobilistes, et donc le nombre d'accident diminue. Cette baisse de la mortalité au fur et à mesure que la pratique se développe est vérifiée dans tous les grands pays cyclables.

4. Ce n'est pas le vélo qui est dangereux, mais les routes qui ne sont pas adaptées à sa pratique. VRAI

Lorsque les vitesses et le trafic routier sont importants, il est crucial pour la sécurité des cyclistes de mettre en place des aménagements cyclables qui les séparent des véhicules motorisés. En effet la grande majorité des tués ou blessés à vélo (7 sur 10) survient lorsqu'ils sont percutés par un véhicule motorisé : ce n'est pas pédaler qui est dangereux mais la collision avec des véhicules lourds et plus puissants¹². Les routes hors agglomération sont beaucoup plus dangereuses : moins d'accidents y surviennent mais ils ont 6 fois plus de chances d'être mortels¹³.

⁹ ONISR, 2020, 4 fois plus de piétons tués de 0-14 ans que de cyclistes.

¹⁰ Fédération Française de Cardiologie, Les enfants ont perdu 25 % de leur capacité cardiovasculaire ! Site Web, page communiqué de presse, 25 août 2021. Disponible ici : <https://www.fedecardio.org/presse/les-enfants-ont-perdu-25-pour-100-de-leur-capacite-cardiovasculaire/>

¹¹ Fédération Française de Cardiologie, Les enfants ont perdu 25 % de leur capacité cardiovasculaire ! Site Web, page communiqué de presse, 25 août 2021. Disponible ici : <https://www.fedecardio.org/presse/les-enfants-ont-perdu-25-pour-100-de-leur-capacite-cardiovasculaire/>

¹² ONISR Bilan accidentalité 2020. p19.

¹³ ONISR, 2019, p65



5. Les 30 km/h en ville ca embête tout le monde et c'est inutile ! **FAUX**

limiter la vitesse en ville est loin d'être inutile, ça permet de sauver des vies. On estime qu'en cas de collision à 50 km/h, le risque d'être tué est multiplié par 5 par rapport à une vitesse limitée à 30 km/h¹⁴. Et en réalité, cette limitation de vitesse ne rallongera pas votre trajet : en ville, la vitesse moyenne des automobilistes ne dépasse pas les 15 ou 20 km/h !

De plus, hors agglomération, la problématique de la réduction de vitesse est aussi centrale. Dans son bilan provisoire pour 2021, l'ONISR fait état d'une mortalité cycliste davantage marquée hors agglomération (+35% de morts en 2021 par rapport à 2019)¹⁵.

¹⁴ OMS, Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation

¹⁵ Observatoire national interministériel de la sécurité routière, bilan provisoire 2021 de la sécurité routière. Janvier 2022 (les résultats définitifs seront publiés fin mai 2022)