



bma

bretagne mobilité augmentée

La sécurité en vélo

BMA, activateur de solutions et de pratiques nouvelles de mobilité, est un programme labellisé par l'ADEME dans le cadre des investissements d'avenir



Le projet BMA, **Bretagne Mobilité Augmentée**, est un activateur de solutions et de pratiques nouvelles de mobilité. Il s'inscrit dans un contexte de transitions de nos modes de déplacements induits par plusieurs facteurs tels que: congestion du trafic, durcissement de la réglementation sur les émissions de CO₂, réchauffement climatique, aléas pesant sur les approvisionnements en énergies fossiles, augmentation des dépenses contraintes des ménages ...

Et si dans ce contexte, il devenait nécessaire de rendre nos déplacements moins coûteux, plus mutualisés, éco-responsables, numériques, électriques, immobiles, ...

Le **vélo** fait partie de la palette de solution, certainement en sachant que deux tiers des déplacements en voiture sont inférieurs à 5 km. Cependant la pratique du vélo est souvent vécue comme dangereuse. Nous avons donc décidé de faire le point sur ces risques.

Comme il vaut mieux prévenir que guérir nous avons surtout rassemblé dans ce petit fascicule des conseils pour une pratique du vélo sécurisée.



L'équipe BMA

Les bénéfices et les risques liés à une pratique utilitaire du vélo

L'étude la plus récente et la plus exhaustive sur le sujet a été réalisée par l'Observatoire régional de santé en Île-de-France en 2012.

Cette étude nous apprend que les bénéfices pour la santé en termes de diminution de la mortalité sont bien supérieurs aux risques induits. **Les bénéfices sont de l'ordre de vingt fois plus élevés que les risques** en Île-de-France.

Les **risques d'accident** sont en fait **surestimés** par la population alors qu'une pratique accrue du vélo peut même diminuer l'ensemble des accidents de la circulation. Ceci s'explique par une réduction de la circulation automobile et de la vitesse globale du trafic.

Les **risques** pour les cyclistes liés à la **pollution** atmosphérique sont par contre **sous-estimés**; ils sont en fait plus élevés que le risque d'accident.

Soulignons cependant que le bilan global est très nettement positif. **Les bénéfices de l'activité physique l'emportent largement.** Une pratique quotidienne du vélo permet de prévenir les principales maladies chroniques (certains cancers, maladies cardio-vasculaires, diabète, obésité, ostéoporose, etc.) et améliore la santé psychologique.

Source: Observatoire régional de santé Île-de-France

L'accidentologie du vélo

La bonne nouvelle est que le **nombre de cyclistes tués** sur nos routes est **en recul**: -48% entre 2000 et 2011. Les cyclistes tués représentent 3,6% des décès sur les routes de France.

On observe cependant que se déplacer en vélo est moins risqué qu'on a tendance à croire. En 2005, les déplacements en vélo représentaient 4% des déplacements quotidiens, pour 4% des blessés graves et 4% des tués.

Le **danger principal** pour le cycliste est la collision avec un **véhicule motorisé** (86% des décès en 2011) à cause de la **vitesse** de celui-ci. Ceci explique le sur-risque hors ville dense pour les cyclistes (79% des décès). Tous les aménagements qui aident à faire baisser la vitesse (radars, zones 30, etc.) sont donc essentiels pour la sécurité du cycliste.

Heureusement, on observe partout un cycle vertueux; plus il y a de vélos (la mobilité à vélo a doublé entre 1996 et 2006), moins il y a d'accidents. Les cyclistes sont plus visibles collectivement qu'individuellement, car les autres usagers s'attendent à les rencontrer. La **visibilité est clef dans la sécurité** du cycliste; il peut la renforcer en équipant son vélo et en portant un gilet de sécurité.

Le dernier point essentiel est le **port du casque**. Selon une étude canadienne 60% des décès en vélo sont dû à un traumatisme crânien. Ne pas porter de casque augmente le risque de décès par traumatisme crânien par 3.

Source: ONISR

La politique publique pour augmenter la sécurité

Depuis plusieurs années les pouvoirs publics mènent de nombreuses actions pour renforcer la sécurité des cyclistes.

En 2007 un **décret** relatif à la circulation des cycles a modifié certaines règles du code de la route afin de faciliter la circulation du cycliste et de le protéger. Ainsi, par exemple, les pistes et bandes cyclables sont désormais réservés exclusivement aux vélos.

Ces dernières années de nombreuses initiatives ont également été déployées en matière d'**aménagement** de la voie publique; zones de rencontre, zone 30, développement des itinéraires cyclables. Ceci montre bien la volonté des pouvoirs publics, et en particulier des collectivités territoriales, de prendre en compte et de sécuriser la pratique du vélo. Ainsi Rennes a introduit le « tourne-à-droite » pour les cyclistes en 2012 et la Région Bretagne a déjà aménagé 1300 km de vélo-routes et de voies vertes.

Régulièrement des actions de communication sont mises en place afin d'encourager les cyclistes mais aussi les automobilistes à adopter une conduite responsable. La plus récente unit l'Education Nationale, la Sécurité Routière et l'association Prévention MAIF. Il s'agit d'une action de masse conçue pour sensibiliser les enfants, les parents et plus largement l'opinion publique pour une pratique plus sûre et responsable du vélo. C'est une formation théorique en classe. Le « Permis cycliste » validera cette formation et contribuera à l'acquisition des savoirs.

Suivre ces quelques
conseils, c'est assurer sa
sécurité

Mon vélo est en ordre de fonctionnement

- Vérifiez la pression des pneus
- Vérifiez que la chaîne ne saute pas
- Vérifiez l'état des freins
- Vérifiez l'équipement de visibilité obligatoire



Le vélo doit être pourvu de jour comme de nuit de :

- deux freins, un à l'avant et un à l'arrière
- un avertisseur sonore (timbre ou grelot)
- de dispositifs réfléchissants : blanc à l'avant, rouge à l'arrière, orange sur les côtés et dans les pédales

Dès la tombée de la nuit et lorsque la visibilité est mauvaise :

- d'un feu avant blanc ou jaune
- d'un feu arrière rouge

Tout le monde me voit

- Équipez-vous d'un **gilet jaune** muni de bandes rétro-réfléchissantes, notamment par temps de pluie. Depuis 2008, le port du gilet jaune est obligatoire hors agglomération la nuit comme de jour en cas de mauvaise visibilité.



- Installez un « écarteur de danger » à l'arrière gauche, pour inciter les voitures à garder leur distance lors d'un dépassement.
- Portez des **bracelets réfléchissants** sur les bras et les jambes.
- Équipez votre vélo de **pneus avec des bandes réfléchissantes**.

Je porte un casque

Le port du casque n'est pas obligatoire, il est cependant votre meilleure protection contre les traumatismes crâniens. En cas d'accident, le casque permet de réduire les blessures graves à la tête de 70 % (traumatismes crâniens, lésions au cerveau).

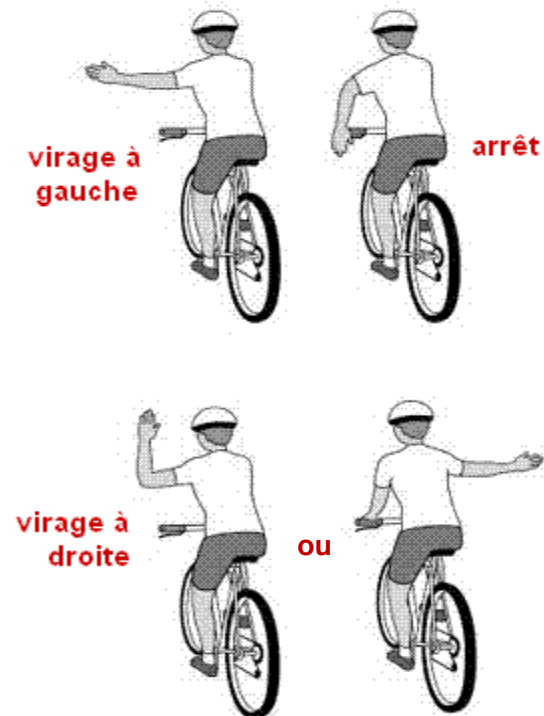
Pour être protecteur, le casque doit être ajusté à la tête et correctement positionné. Les sangles doivent être réglées et la fermeture bouclée. N'hésitez pas à changer de casque au moindre choc.

Vérifiez que votre casque est conforme aux normes de sécurité (marquage « CE »). Demandez au vendeur de l'ajuster à la taille de votre tête.



Je communique et je respecte le code de la route

- Roulez à droite de la chaussée
- Signalez vos intentions
... sur une distance suffisante pour être bien vu par les automobilistes. Ne soyez pas imprévisibles ou impatient, communiquez avec les automobilistes, les piétons pour qu'ils anticipent vos déplacements... en bref, faites vous comprendre.



- Roulez dans le sens de la circulation
... à moins qu'une signalisation autorise le cycliste à circuler à contresens

Je connais et respecte la signalisation

• Danger



• Obligation



• Interdiction

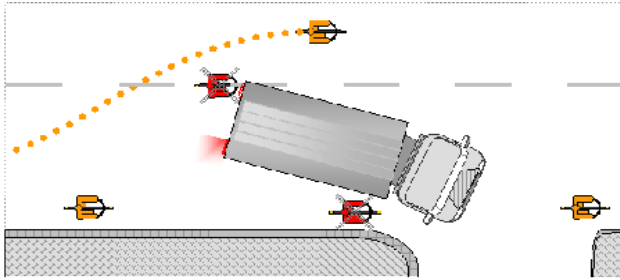


• Indication



Je me méfie des situations suivantes

- Evitez l'angle mort



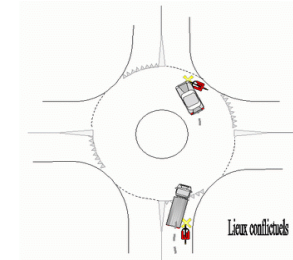
A une intersection, ne vous arrêtez pas le long d'un véhicule, en dehors du champ de vision de son conducteur. Faites surtout attention aux véhicules pouvant tourner à droite, et encore plus aux camions et aux bus, pour éviter l'angle mort où le cycliste est invisible.

Placez-vous à l'avant du véhicule ou restez à l'arrière. Si le gaz d'échappement est insupportable, montez sur le trottoir, dépassez le mastodonte et placez-vous bien en évidence devant lui.

- Maintenez votre trajectoire

Le cycliste doit toujours garder sa trajectoire et ne pas rouler dans les espaces laissés par les voitures en stationnement, par exemple: au moment de regagner la voie de circulation. Le cycliste risque de se faire coincer par les voitures qui suivent.

- Dans un rond-point comportez-vous comme une voiture



Dans un petit giratoire (une seule voie) le cycliste ne doit pas hésiter à rouler au milieu de la voie et à prendre toute la place.

Dans un grand giratoire, des aménagements ont parfois été prévus. Si ce n'est pas le cas, soyez vigilant: surveillez attentivement les automobilistes devant et derrière vous, pour éviter d'être coincé par une voiture quittant le giratoire.

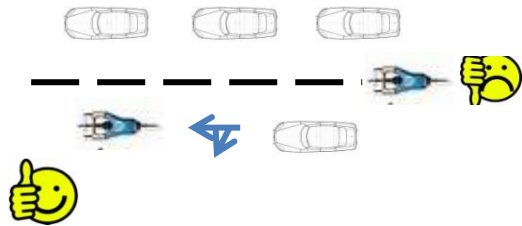
- **N'hésitez pas à utiliser les passages piétons**

Dans les carrefours difficiles, où la circulation est intense, le cycliste peut utiliser les passages protégés, quitte à pousser son vélo.

- Certains trottoirs sont **cyclables**, ils sont autorisés aux cyclistes à petite vitesse. Le piéton reste prioritaire. Sans signalisation spécifique les trottoirs sont interdits aux cyclistes. Notez qu'à Rennes les cyclistes peuvent tous les emprunter à condition de rouler au pas et de ne pas gêner les piétons.

Je me méfie des situations suivantes

- Positionnez-vous clairement



Le cycliste est un usager comme les autres. Il doit prendre la place à laquelle il a droit. S'il n'a pas la place pour doubler, l'automobiliste doit rester derrière le cycliste.

- Gardez vos distances



Un règle simple: ne rasez ni les trottoirs, ni les voitures en stationnement. Prévoyez toujours une distance minimum d'un mètre, vous pourrez ainsi anticiper un obstacle imprévu et l'éviter.

J'utilise les aménagements particuliers



- Le sas

C'est un espace de 3 à 4 m qui permet de se positionner à l'avant des véhicules lorsque le feu tricolore est rouge. Le cycliste peut ainsi démarrer avant les voitures et être bien visible des automobilistes. Il facilite le mouvement de tourne à gauche. Les voitures sont tenues de s'arrêter derrière le sas.



- Le contresens cyclistes

Afin d'éviter des détours contraignants ou des axes lourds dangereux, les cyclistes peuvent emprunter certaines rues à sens unique en contresens. Les usagers se voient mutuellement et adaptent leur conduite. Il y a très peu d'accidents dans ces rues. Toutefois aux intersections, par prudence, le cycliste doit s'assurer que les voitures qui débouchent des rues latérales l'ont bien vu.



- Le tourne-à-droite cycliste

Ceci permet aux cyclistes, à certains feux de circulation, de tourner à droite alors que le feu est rouge. Ce dispositif a pour but d'accroître la sécurité des vélos car il dissocie le démarrage des véhicules motorisés tournant à droite (et cause des accidents, notamment en présence de poids lourds dont le champ de vision est limité par des angles morts importants) de celui des cyclistes.

Liens utiles

- Association prévention routière
www.preventionroutiere.asso.fr
- Site du gouvernement français
www.securite-routiere.gouv.fr
- Fédération française des usagers de la bicyclette
www.fubicy.org



Bonne route