

## La sécurité du cycliste et de son vélo reste un obstacle au plein développement de la pratique

### Accidentologie vélo nationale

Les statistiques de l'accidentologie routière (source ONISR) montrent, au cours de l'année 2019, que 187 cyclistes ont perdu la vie sur le territoire national dans un accident de la route. 4 783 autres ont été blessés, dont 1 600 avec hospitalisation. Les cyclistes constituent 6 % des morts et 14 % des blessés (pour mémoire la voiture représente respectivement 50 % et 46 % en 2019), un taux très supérieur à la part modale du vélo.

Par ailleurs, les cyclistes sont la seule catégorie d'usager dont la situation se détériore sensiblement, puisque l'on comptabilise une augmentation d'un tiers des morts à vélo depuis 2010, dans un contexte de diminution globale de la mortalité. Les plus de 55 ans sont particulièrement touchés par cette évolution de la mortalité (46 %). Ces derniers chiffres sont à nuancer par l'augmentation de la pratique depuis 2010. Il n'en reste pas moins que les cyclistes sont nettement plus vulnérables que la moyenne des usagers de la route.

L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) précise également que le risque pour un cycliste d'être victime d'un accident est **trois fois plus élevé** que pour un automobiliste et le risque d'être gravement blessé, **seize fois plus élevé**.

88 % des cyclistes tués sont des hommes. 89 % des personnes tuées ou blessées dans les accidents impliquant un cycliste sont des cyclistes. Parmi les cyclistes tués ou blessés, deux tiers l'ont été contre un véhicule de tourisme et plus de la moitié résulte d'une collision par le côté.

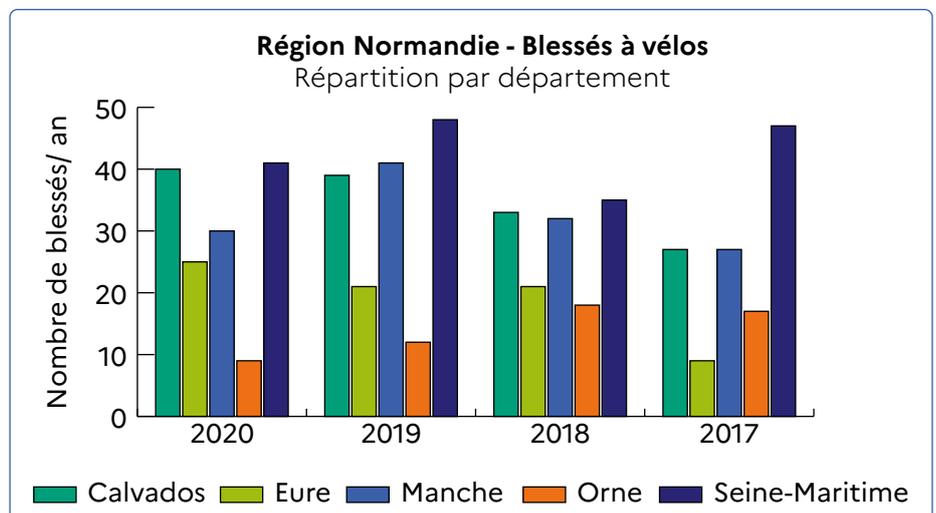
### Accidentologie vélo en Normandie

Pour la région Normandie, les statistiques accidentologie de l'ONSIR permettent de disposer de données fiables et comparatives entre les départements pour les années 2017 à 2020. Seules les données relatives aux morts et blessés à vélo sont présentées dans le cadre de ce chapitre. Pour plus d'informations, la consultation des revues annuelles de l'ONSIR est préconisée (<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/>).

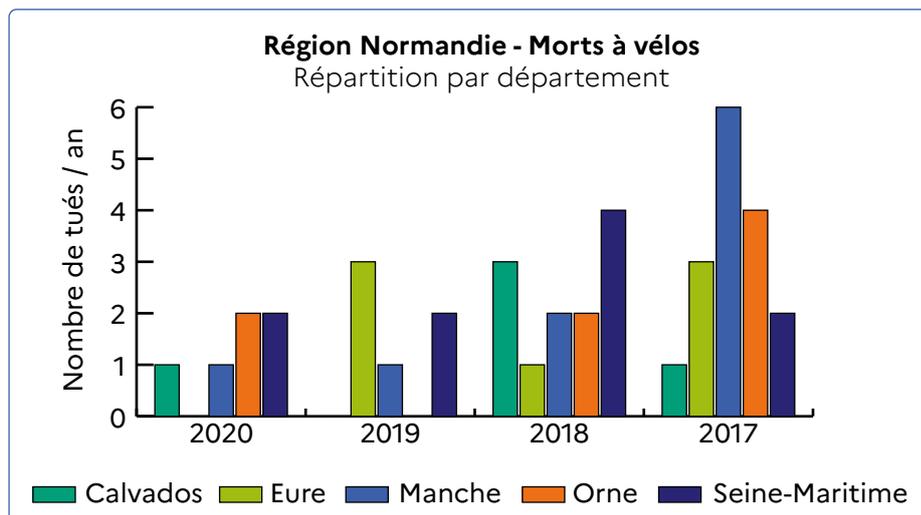
Les blessés à vélo sont plus nombreux dans les départements de la Seine-Maritime, du Calvados et de la Manche, très probablement en raison de l'importance respective de la population, d'un usage du vélo un peu plus fréquent à l'ouest de la Normandie, et de la présence de collectivités plus denses telles Rouen, Le Havre, Caen et Cherbourg.

Définitions des termes utilisés :

- les **tués à trente jours**, victimes décédées sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident ;
- les **blessés**, victimes non tuées ;
- les **blessés hospitalisés**, victimes hospitalisées plus de 24 heures ;
- les **blessés légers**, victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.



Les décès de cyclistes en Normandie sont en chiffres absolus peu nombreux (<15 cyclistes/an). En conséquence, certains départements ne recensent aucun décès certaines années. Si la variabilité inter-annuelle est importante pour ce type de données, et qu'il faut analyser avec précautions des chiffres aussi faibles, les années 2019 et 2020 présentent un bien meilleur bilan que 2017 et 2018.



La sécurité routière a lancé, au dernier trimestre 2020, la campagne « *Attention à vélo, attention aux vélos* » pour sensibiliser cyclistes et automobilistes à un meilleur partage de la route (<https://www.securite-routiere.gouv.fr/attention-velo-attention-aux-velos>)

## Plan sécurité vélo (PSV)

Le plan sécurité vélo (PSV) est une démarche de la direction départementale des territoires et de la mer du Calvados (DDTM14) qui vise à localiser et suivre les éléments d'infrastructures susceptibles de favoriser (ou aggraver) la survenue d'accidents, impliquant les usagers vulnérables, en particulier ceux à vélo.

Cette démarche prend appui sur un dispositif existant intitulé « Ma route en deux roues motorisée (MR2RM) » qui est actuellement déployé à l'échelle nationale et fait l'objet d'un suivi avec des partenaires étatiques et privés.

Déployé lors de sa phase test (2019-2020) à l'échelle du Calvados, le plan sécurité vélo a pour objectif de permettre un signalement précis des problèmes rencontrés sur l'itinéraire des cyclistes via une application web (fixe et mobile) de type collaboratif fermé. Pourront être signalés tous les éléments en lien avec l'infrastructure (ornière, obstacle, dégradation du revêtement, signalisation défectueuse, etc).

L'application s'appuie sur une organisation simple composée de partenaires (cyclistes de vigie et gestionnaires de voirie) et d'un référent local (rôle de modérateur) liés entre eux par une charte commune qui définit le rôle et les missions de chacune des parties.

- Les cyclistes de vigie sont des cyclistes issus de la fonction publique et de la société civile. Après une formation à l'utilisation de l'application, ils sont habilités à renseigner cette dernière lors de la découverte d'une anomalie sur un itinéraire cyclable.
- Le référent local est un agent de l'Etat qui assure l'animation et la gestion de l'application mais également le lien entre les cyclistes de vigie et le gestionnaire de voirie.
- L'application fournit au gestionnaire une information géolocalisée pour l'aider sans injonction aucune, dans ses actions de patrouillage, de diagnostic de sécurité ou d'intervention menées sur le réseau dont il a la charge. En retour, une information sur l'état du signalement est donnée par le gestionnaire à partir de l'application.

Un déploiement à l'échelle régionale est en cours en 2021.

Pour plus d'informations

[www.francemobilites.fr](http://www.francemobilites.fr)

## Lutte contre le vol et stationnement sécurisé

Chaque année, en France, près de 300 000 vélos sont déclarés volés avec des conséquences sociale et économique immédiates. Les victimes ont tendance à ne pas racheter de vélos ou bien à en racheter un de gamme inférieur, avec bien sûr, une dépense supplémentaire. Cette situation représente l'un des premiers freins à la pratique et à l'usage du vélo et la lutte contre le vol constitue un des axes prioritaires du plan vélo de l'Etat.

La LOM a permis de formaliser ces orientations majeures en instituant un cadre législatif.

[Annexe 3 - Récapitulatif sécurité vélo - LOM](#)

### Lutte contre le vol

La loi a notamment créé le cadre légal à l'identification des cycles. Obligatoire depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021 pour les vélos neufs, et à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2021 pour les vélos d'occasion vendus en magasin (décret du 23 novembre 2020), cette identification aura le double avantage d'associer un vélo à son propriétaire mais également de permettre, lors d'un achat entre particuliers, de vérifier que le vélo n'est pas déclaré volé auprès des forces de l'ordre.

#### Schéma de principe de la procédure de marquage vélo

En effet, chaque identifiant sera recensé dans le fichier national unique des cycles géré par l'APIC (Association pour la promotion de l'identification du cycle) dont les membres sont issus du monde du cycle (fédération d'utilisateurs, union de professionnels du cycle, professionnels de l'identification). Ce dispositif, novateur à l'échelle européenne, fait l'objet d'une attention toute particulière de nos proches voisins.



source : <https://www.interieur.gouv.fr/Actualites/Infos-pratiques/Protegez-votre-velo-contre-les-vols>

Des opérateurs d'identification des cycles sont agréés et permettent aux magasins spécialisés de proposer des vélos marqués et de saisir les données du propriétaire (<https://www.bicycode.org/>).

La lutte contre le vol passe également par l'installation de places de stationnement sécurisées.

### Stationnement sécurisé

La LOM, complétée par le décret 2021-741, prévoit plusieurs dispositions qui imposent la mise en œuvre d'équipements de stationnement sécurisés pour les vélos dans les principales gares de voyageurs, aux pôles d'échanges multimodaux et aux gares routières. Ceux-ci devront être opérationnels avant le 1<sup>er</sup> janvier 2024. L'obligation concerne SNCF Gares et Connexions et la RATP, en lien avec les collectivités locales concernées, et notamment les autorités organisatrice de la mobilité (AOM).

Fin 2018, près de 700 gares sur l'ensemble du territoire offraient des solutions de stationnement sécurisés pour les vélos, représentant environ 21 000 places. D'ici 2024, 1 100 gares devront être équipées d'AVS (aménagement vélo sécurisé), soit 30 000 places. Pour la Normandie, cela représente 1 233 places réparties dans 37 gares. A fin décembre 2020, seules 2 gares atteignaient l'objectif et 899 places restaient à mettre en œuvre.