

Accidentalité à vélo – Les enjeux à l'échelle nationale

Observatoire national
interministériel de
sécurité routière

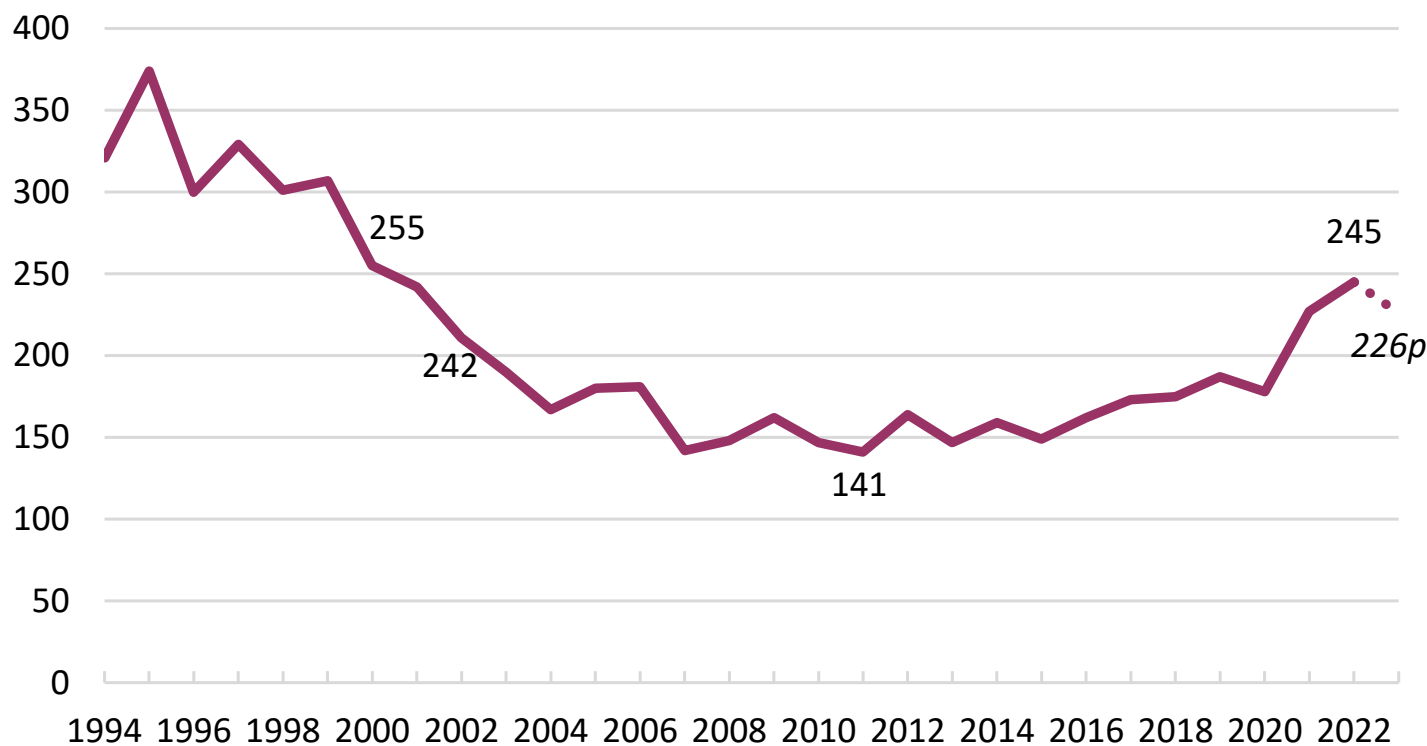


Accidentalité cycliste

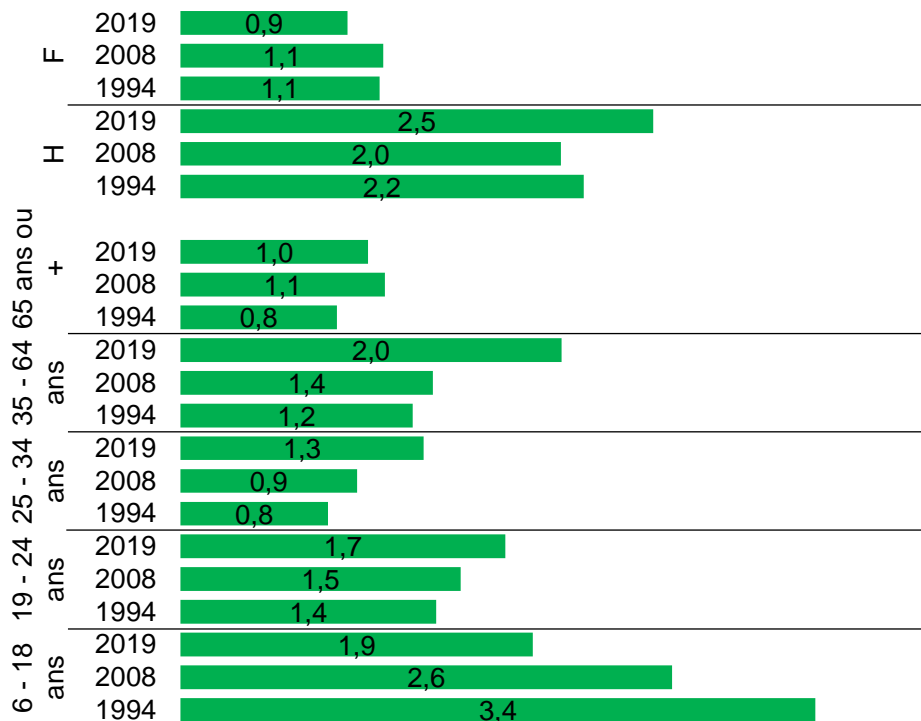
Séries longues

Le pic de mortalité pour les cyclistes a eu lieu en **1955 avec 1 363 tués**. Le plus bas total a lui été atteint en **2011 avec 141 cyclistes tués**. Depuis, la tendance est de nouveau à la hausse pour atteindre **245** cyclistes tués en 2022 (+74% entre 2011 et 2022). Les résultats quasi définitifs de 2023 présentent une baisse avec 226 cyclistes tués.

Nombre de cyclistes tués par année depuis 1994



Nombre de minutes de déplacement à vélo un jour de semaine selon le genre, l'âge, et l'année



Selon les dernières enquêtes de mobilité (ETC 1994, ENTD 2008, EMP 2019), la part modale du vélo est stable dans le temps autour des 3%.

Connaissance de la pratique

La plateforme nationale des fréquentations

La plateforme nationale des fréquentations de l'association Vélo & Territoires permet de quantifier les évolutions plus récentes de la pratique vélo :

- en 2023 par rapport à 2022 :

- +6% en urbain
- stable en périurbain
- stable en rural

- en 2022 par rapport à 2021 :

- +15% en urbain
- +2% en périurbain
- +4% en rural

157 collectivités contributrices

47 % de plus qu'en 2020 et 13 % de plus qu'en 2021 !



1 565 compteurs partagés

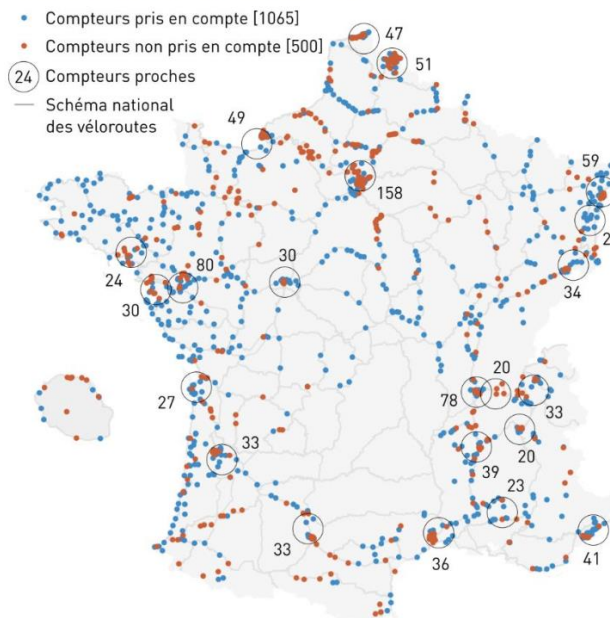
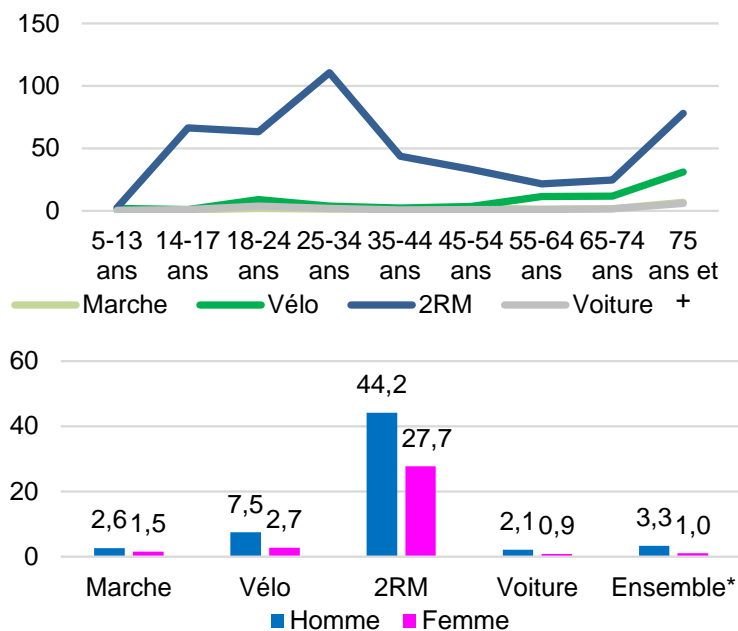


Fig. 1 : Carte des compteurs de vélos partagés sur la PNF, fin mai 2022

Le risque d'être tué à vélo est plus important que lorsqu'on est piéton ou automobiliste, et **croît fortement à partir de 55 ans**.

Risque d'être tué rapporté au temps de déplacement selon le mode de déplacement* et l'âge ou le genre en 2019 (Tués/Md min)



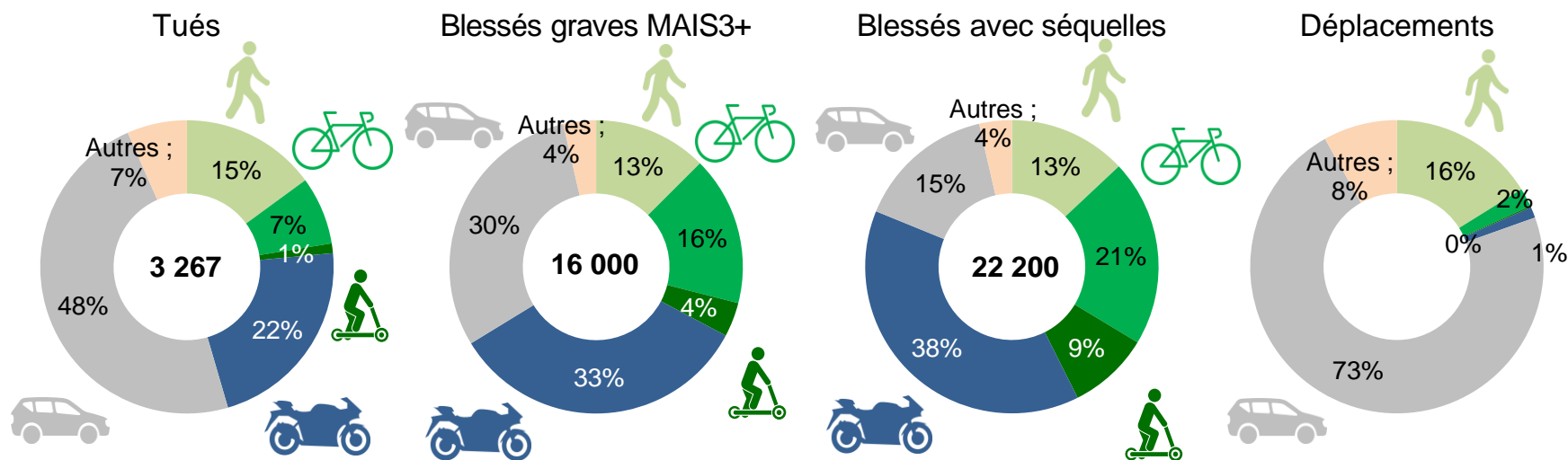
	Marche	Vélo	2RM	Voiture	Ensemble*
5-13 ans	0,4	2,0	2,6	0,2	0,3
14-17 ans	0,7	0,9	66,4	1,1	1,4
18-24 ans	2,0	8,8	63,4	3,8	4,2
25-34 ans	1,4	3,9	110,6	1,9	2,9
35-44 ans	1,6	2,4	43,7	0,8	1,4
45-54 ans	2,3	3,5	33,2	1,0	1,8
55-64 ans	1,2	11,5	21,6	0,9	1,7
65-74 ans	1,7	11,8	24,5	1,5	2,0
75 ans et +	6,7	30,9	78,0	6,0	6,4
Homme	2,6	7,5	44,2	2,1	3,3
Femme	1,5	2,7	27,7	0,9	1,0
Ensemble	2,0	6,2	42,3	1,5	2,2

Les enjeux de l'accidentalité cycliste

La part dans l'ensemble des victimes

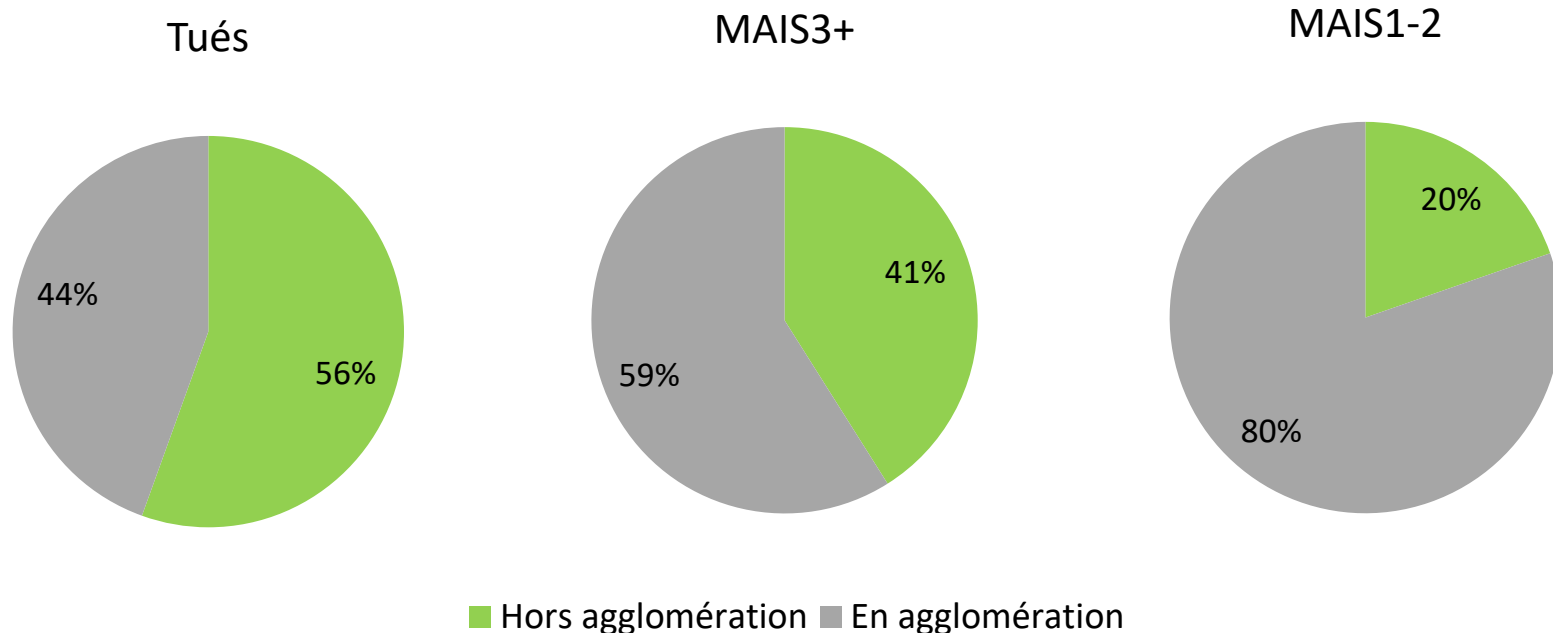
Les cyclistes représentent 7% de la mortalité routière en 2022 et 16% des blessés graves.

En 2022, on estime à **22 200** le nombre **d'usagers de la route qui conserveront des séquelles** 1 an après leur accident. Parmi eux, 4 600 (soit 21%) sont des cyclistes.



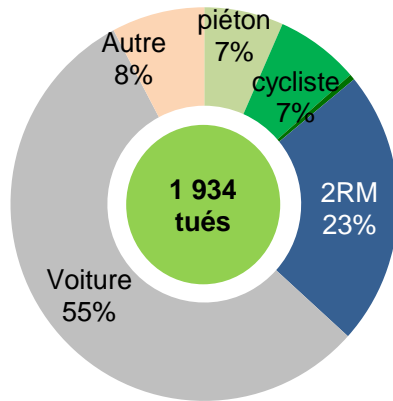
Les enjeux de l'accidentalité cycliste Selon le milieu

56% des cyclistes tués et **41% des cyclistes blessés gravement** le sont hors agglomération.

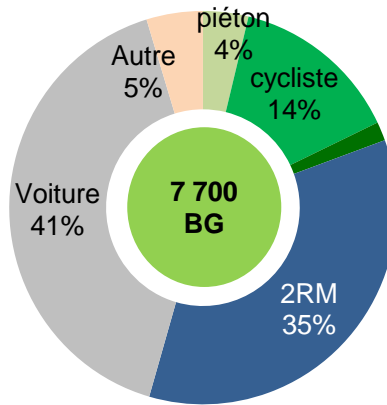


Les enjeux de l'accidentalité cycliste Selon le milieu

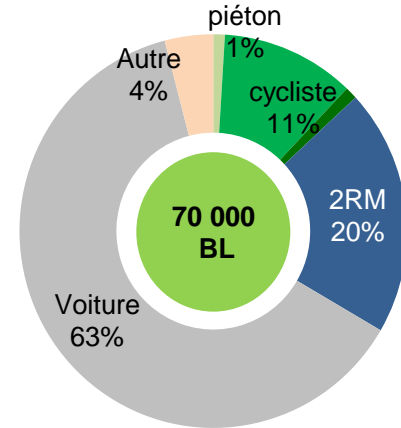
Tués hors agglo



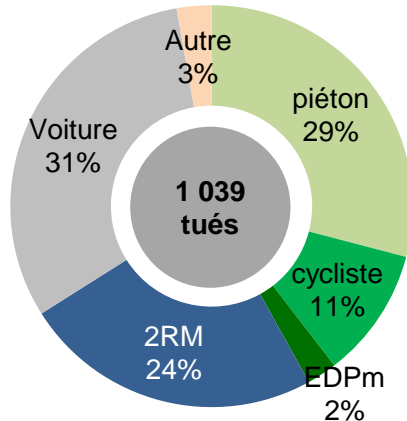
Blessés graves hors agglo



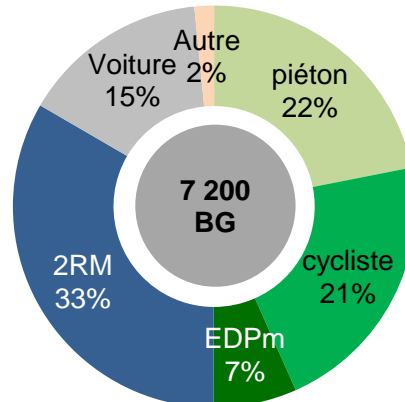
Blessés légers hors agglo



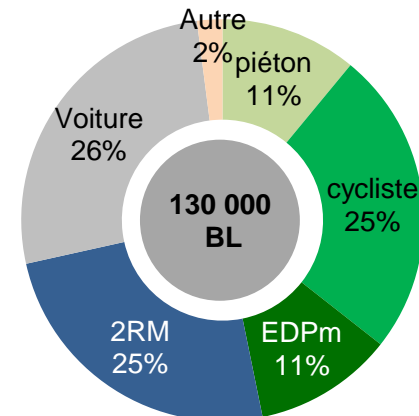
Tués en agglo



Blessés graves en agglo



Blessés légers en agglo



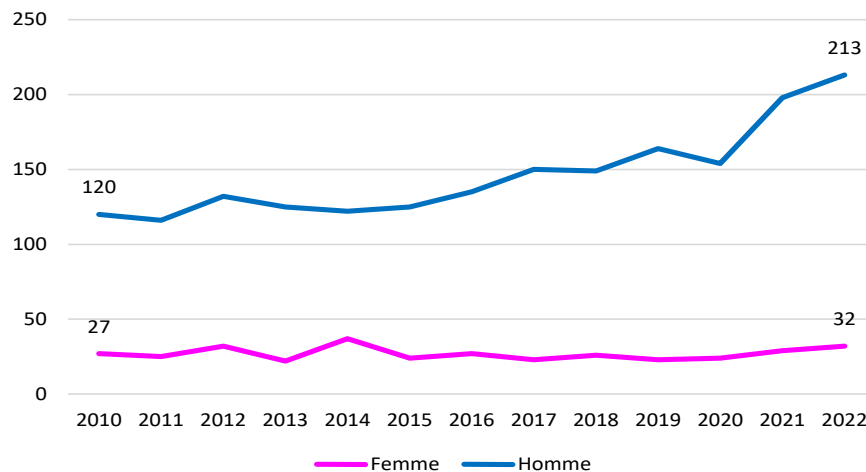
Les enjeux de l'accidentalité cycliste

Les 245 cyclistes tués en 2022 sont :

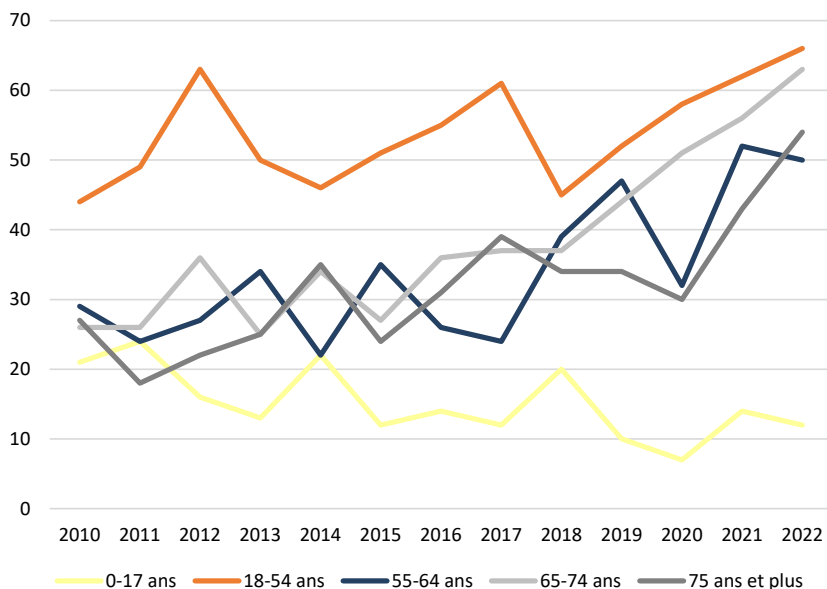
- à 87% des **hommes**
- à 68% âgés de **55 ans ou plus**
- à 73% sur un **trajet de loisirs**

Ces enjeux se retrouvent en et hors agglomération

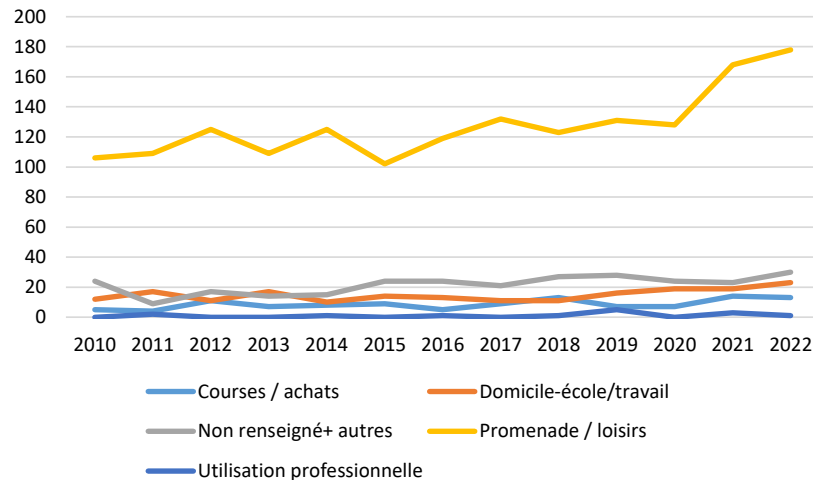
Tués cyclistes selon le genre



Tués cyclistes selon l'âge



Nombre de cyclistes tués selon le motif de déplacement depuis 2010









Les enjeux de l'accidentalité cycliste En agglomération



Entre 2020 et 2022, **19 décès sur 2 845** en agglomération concernent une collision entre un piéton, un cycliste ou un usager d'EDPm.

Dans **40% des décès cyclistes** contre véhicule motorisé, ce dernier est un véhicule utilitaire, un poids lourd ou un autobus.

Matrice de collision 2020-2022 en agglomération				Autre véhicule motorisé	Total
ACCIDENT SANS TIERS	2	92	15	960	1 069
COLLISION AVEC					
	0	2	0	13	15
	8	4	0	4	16
	5	0	0	0	5
Autre véhicule motorisé	850	189	36	665	1 740
Total	865	287	51	1 642	2 845

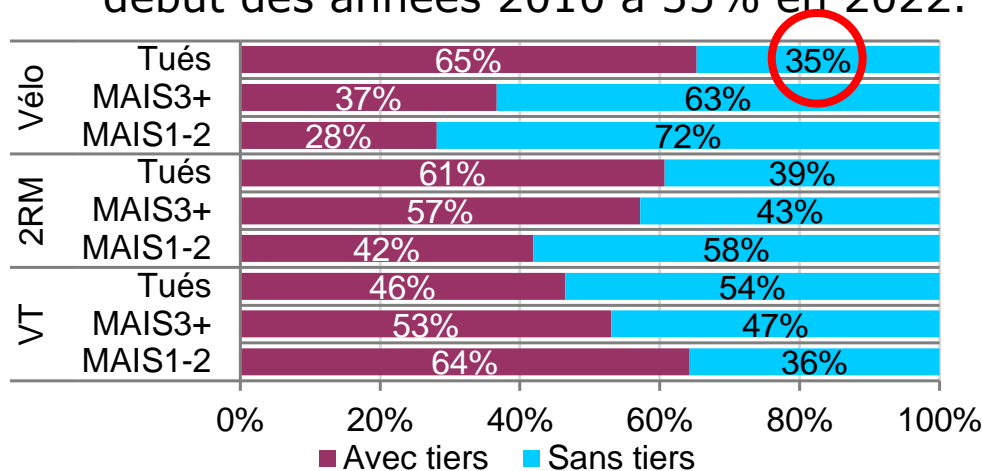
Dans près de 40 % des
cas VU, PL ou autobus

Les enjeux de l'accidentalité cycliste

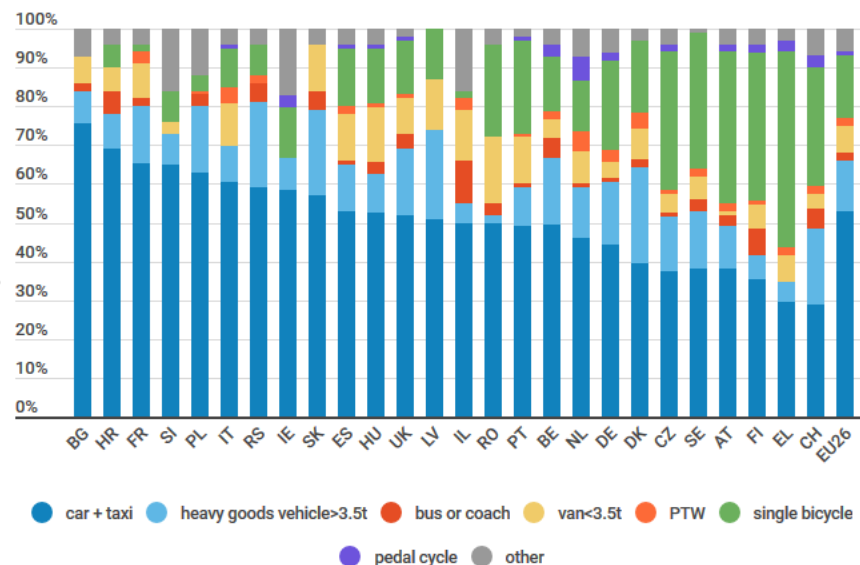
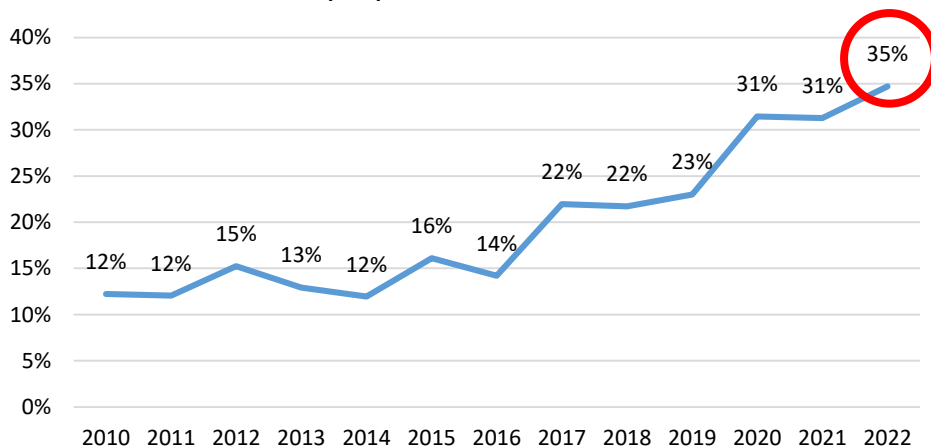
Les accidents sans tiers

35% des cyclistes tués, 63% des cyclistes blessés gravement le sont dans un accident sans autre véhicule impliqué.

La proportion de cycliste tués dans un accident sans tiers est passée de 12% au début des années 2010 à 35% en 2022.



Proportion des cycliste tués sans autre tiers impliqué dans l'accident



Download data

Figure 6. Proportion of cyclist deaths reported by the police that occurred in collisions with different types of vehicles in the last three years (2015-2017).

CY, LU and MT are excluded from the figure due to fluctuation in statistically numbers of deaths but their numbers are included in the EU28 average. *BG - 2016-2017. **LT - 2015.

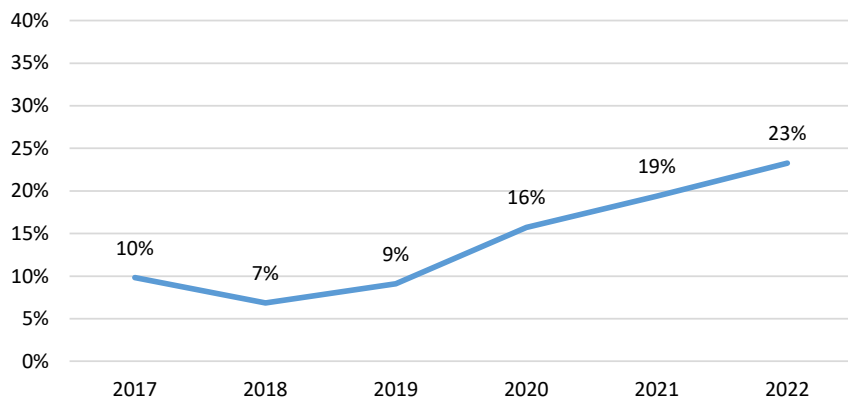
Les enjeux de l'accidentalité cycliste

La question du malaise

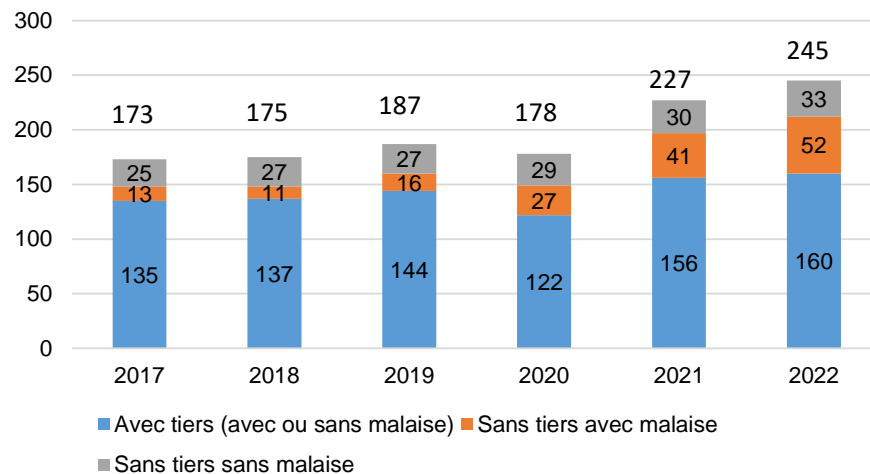
La proportion de cyclistes tués avec un facteur malaise de renseigné est passé de 10% en 2017 à 23% en 2022.

Le nombre de cyclistes décédés dans un accident sans tiers et présentant un facteur malaise a été multiplié par 4 entre 2017 et 2022, passant de 13 à 52.

Proportion des cyclistes tués avec un facteur malaise de renseigné



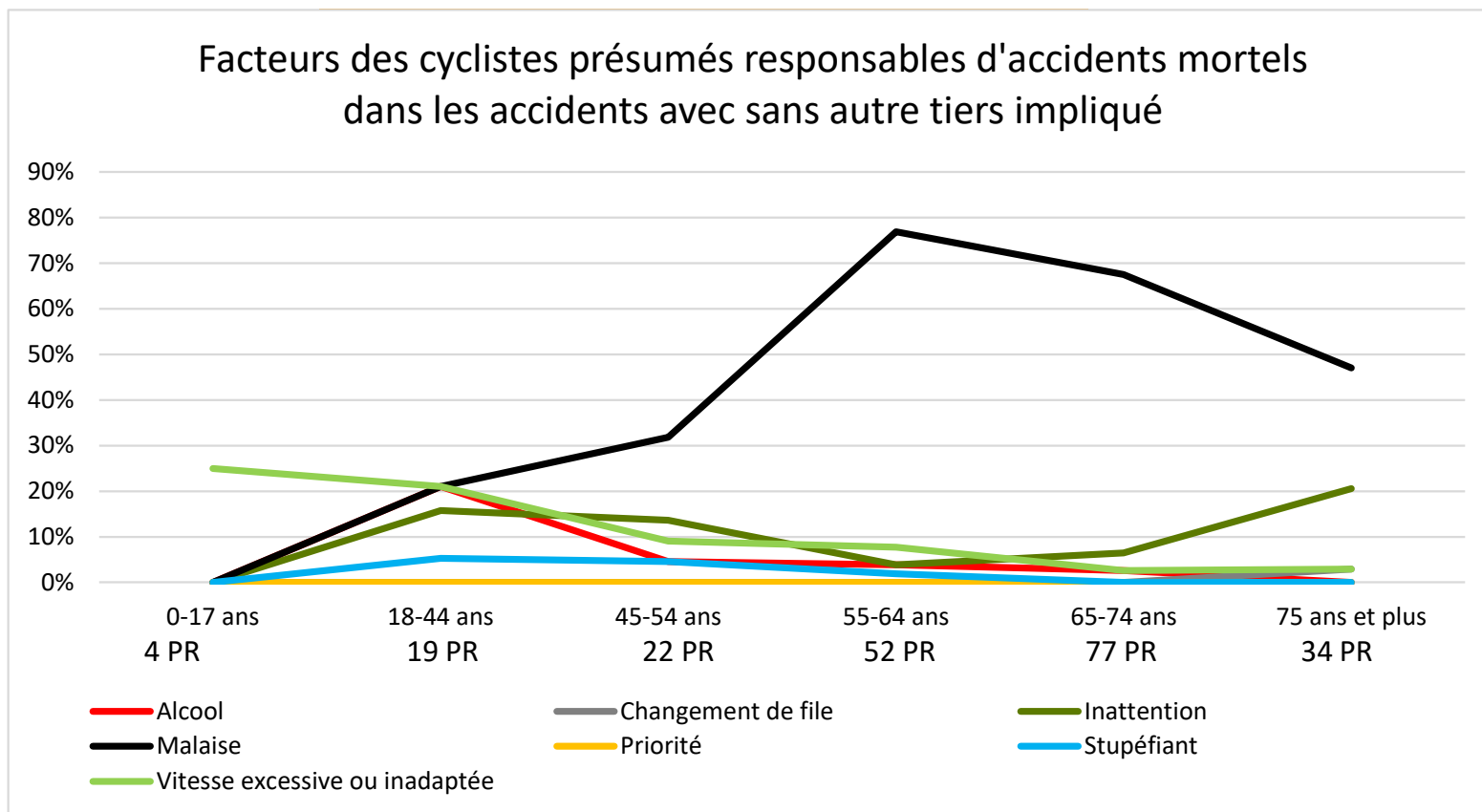
Nombre de cyclistes tués selon la présence d'un tiers et le facteur malaise



Les enjeux de l'accidentalité cycliste

Présumés responsables d'AM sans tiers (2020-2022)

Dans les accidents mortels impliquant un cycliste seul, le principal facteur renseigné est le malaise, surtout pour les 55-64 ans.



Les enjeux de l'accidentalité cycliste

Présumés responsables d'AM avec tiers (2020-2022)

Dans les accidents mortels impliquant un cycliste et au moins un antagoniste, les cyclistes sont présumés responsables (PR) dans 35% des cas, contre 65% pour l'antagoniste.

94% des cyclistes PR décèdent dans l'accident mortel contre 1% des antagonistes PR

2020-2022 tous milieux accidents avec tiers	Cycliste	Antagoniste
Priorité	28%	13%
Inattention	21%	30%
Changement de file	9%	4%
Vitesse excessive ou inadaptée	9%	13%
Alcool	7%	8%
Contresens	5%	2%
Malaise	5%	1%
Dépassement dangereux	4%	9%
Stupéfiant	4%	8%
Eblouissement	2%	11%
Non respect des distances de sécurité	1%	5%
Téléphone et distracteurs technologiques	1%	1%
Médicaments	1%	0%
Somnolence -fatigue	0%	3%
Autre cause	15%	8%
Cause indéterminée	15%	14%
Nombre de présumés responsables	163	309
(dont décédés)	(153)	(3)

Pour les PR d'accidents mortels, les facteurs revenant le plus souvent dans les BAAC sont

pour le cycliste :

- le non respect des **règles de priorité**
- **l'inattention**
- le **changement de file**

pour l'antagoniste :

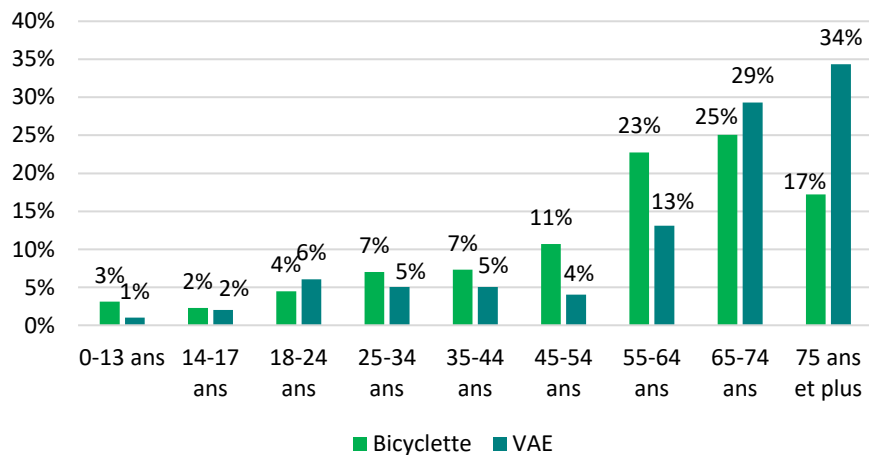
- **l'inattention**
- la **vitesse excessive**
- le non respect des **règles de priorité**

Les enjeux de l'accidentalité cycliste

Les vélos à assistance électrique (VAE)

18% des cyclistes tués en 2022 (soit 43) utilisaient un vélo à assistance électrique.

Part de chaque classe d'âge dans la mortalité des usagers de bicyclette et des VAE (2019-2022)



2020-2022 tous milieux tous types d'accidents	Bicyclette	VAE
Inattention	13%	28%
Malaise	37%	17%
Priorité	11%	17%
Vitesse excessive ou inadaptée	7%	11%
Alcool	6%	2%
Changement de file	5%	2%
Dépassement dangereux	2%	2%
Eblouissement	1%	2%
Non respect des distances de sécurité	0%	2%
Stupéfiant	2%	2%
Téléphone et distracteurs technologiques	0%	2%
Contresens	3%	0%
Médicaments	0%	0%
Somnolence -fatigue	0%	0%
Autre cause	12%	7%
Cause indéterminée	16%	26%
Nombre de PR	325	46

Retrouvez sur le Site internet de l'ONISR

- Les études et recherches par thèmes
 - Dans l'état de l'insécurité routière :
Les bilans et baromètres ONISR, les DGO par département
 - Dans outils statistiques : cartographie et tableaux des accidents (<=2022)
- <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr>



The screenshot shows the ONISR website interface. At the top, there is a navigation bar with the French flag, the text 'GOUVERNEMENT' and 'Liberté Égalité Fraternité', the ONISR logo, and the full name 'Observatoire national interministériel de la sécurité routière'. On the right, there is a language selector set to 'FR' and search, glossaire, and carte buttons. Below the navigation bar is a main menu with categories: ACCUEIL, QUI EST L'ONISR, ÉTUDES & RECHERCHES, ÉTAT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE, OUTILS STATISTIQUES, and POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE. The main content area features a large banner for the 'Bilan 2023 de la sécurité routière' with a photo of firefighters. To the right, there is a section titled 'Informations les plus recherchées' containing three items: 'Dérogation à la limitation de vitesse de 80 km/h : aide à la décision', 'Limitation de vitesse à 80 km/h sur les routes hors agglomération sans séparation centrale', and 'Indicateurs d'accidentalité sur routes bidirectionnelles hors agglo'.