ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

accidents

Question écrite n° 69827

Texte de la question

Mme Valérie Rosso-Debord attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur le nombre de victimes, toujours trop élevé, des accidents des véhicules à deux roues et particulièrement les cyclistes. Alors que ceux-ci représentent seulement 1 % du trafic routier, environ 20 % des victimes de la route en 2009 étaient des conducteurs de deux-roues. La France se caractérise malheureusement par un taux de mortalité élevé spécifique pour ce type de véhicules. Les cyclistes sont particulièrement concernés par des chutes mortelles, le casque n'étant pas obligatoire, bien que dans certains cas, il permettrait de sauver la vie du cycliste. C'est pourquoi elle lui demande quelles actions concrètes et quelles campagnes de prévention elle compte mettre en oeuvre pour lutter efficacement contre la surmortalité des conducteurs de deux-roues et particulièrement des cyclistes.

Texte de la réponse

Ces dernières années ont vu croître l'intérêt de l'utilisation du vélo comme mode de déplacement. Son impact sur l'écologie, l'économie et la santé a largement contribué au développement de ce mode de transport doux. Des réflexions sur l'organisation de l'espace public ont été parallèlement conduites afin d'accompagner ce développement. Car concilier circulation, sécurité routière, vie locale et protection de l'environnement peut s'avérer complexe. Les cyclistes sont trop fréquemment victimes de l'insécurité routière, notamment en milieu urbain, où la proximité et la densité des véhicules motorisés nécessitent de porter une attention particulière à l'organisation et la gestion des déplacements multimodaux. À cet égard, le Gouvernement poursuit la démarche « code de la rue », initiée en avril 2006 par le ministre chargé des transports. Elle a débouché sur une première évolution du code de la route avec la parution du décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 portant diverses mesures de sécurité routière. Ainsi, l'article R. 412-6 du code de la route précise désormais que le conducteur « doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables ». Ce texte permet également aux municipalités de créer en agglomération des « zones de rencontre » dans lesquelles les véhicules circulent à une vitesse maximum de 20 km/h afin d'assurer une plus grande sécurité à tous, et notamment aux cyclistes. Ce décret prévoit également dans les « zones de rencontre » et « les zones 30 », l'aménagement des rues à sens unique en double-sens pour les cyclistes, afin de sécuriser leurs déplacements. Très répandus en Europe du Nord, notamment en Belgique, les contre-sens cyclistes sont des aménagements sûrs, en raison de la vision mutuelle qu'ont les usagers, ce qui les incite à ralentir lorsqu'ils se croisent. Par ailleurs, la création des « voies vertes » par le décret du 16 septembre 2004, permet la circulation exclusive des véhicules non motorisés comme le vélo, les piétons et les cavaliers. Les « voies vertes » peuvent être aménagées dans un environnement très varié, tantôt urbain, tantôt rural, dans des parcs ou des espaces naturels. Contrairement aux pistes cyclables n'autorisant que les cyclistes, les « voies vertes » autorisent la pluralité des modes de déplacement doux. Depuis le 1er octobre 2008 et afin d'accroître la perception des cyclistes, le port d'un gilet rétro réfléchissant a été rendu obligatoire pour le conducteur et le passager d'une bicyclette circulant hors agglomération, la nuit, ou lorsque la visibilité est insuffisante. En outre, différentes

campagnes d'information sont menées afin de diffuser des recommandations pour les déplacements à vélo. Parmi ces recommandations, figurent l'équipement des vélos d'un « écarteur de danger » incitant les automobilistes à respecter la distance de sécurité lors du dépassement d'un cycliste ainsi que le port du casque. Le Comité interministériel à la sécurité routière du 13 février 2008, a également décidé de renforcer la communication sur l'intérêt de porter un casque à vélo par les cyclistes, sans pour autant le rendre obligatoire. Le port du casque cycliste est recommandé, mais son port effectif reste à l'initiative de chacun. Il est par exemple exigé lors de pratiques sportives par la plupart des clubs. Pour les plus jeunes, son port relève de l'entière responsabilité éducative des parents. Également, l'angle mort des véhicules à gros gabarit constitue un enjeu dans la lutte contre l'insécurité routière des usagers vulnérables en ville. Ainsi, la Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR), par arrêté du 10 avril 2008, a étendu l'obligation, à compter du 1er avril 2009, d'équiper des poids lourds en rétroviseurs anti-angles morts, immatriculés depuis le 1er janvier 2000. Les poids lourds immatriculés depuis 2007 sont, quant à eux, équipés de ce dispositif lors de leur fabrication et avant leur commercialisation. L'objectif de cet équipement est d'améliorer la visibilité du poste de conduite de ces véhicules. Consciente de la nécessité d'établir un bilan et, éventuellement, de renforcer encore l'efficacité des mesures prises à ce sujet, une table ronde, organisée par la DSCR, s'est tenue le 11 février 2010 avec les différents acteurs concernés par cette problématique (fédération de transporteurs, RATP, constructeurs de véhicules lourds, associations de cyclistes, de piétons et de deux roues motorisés, préfecture de police, collectivités locales, etc.), lesquels ont pu débattre librement et témoigner de leurs expériences et des actions menées. Concernant les données sur l'accidentalité et notamment celle des cyclistes, le bilan 2009 pour la France est à ce jour en cours de consolidation. Pour l'année 2008, les victimes en deux roues représentent 29,6 % du nombre total des tués sur la route 3,6 % des victimes décédées sur la route étaient des cyclistes, 26 % des usagers de deux roues motorisées. Une concertation nationale visant à déployer des mesures d'amélioration de la sécurité des deux roues motorisées a été lancée en juin 2009. Elles se sont traduites, en partie, dans le cadre du comité interministériel de sécurité routière de février 2010. Enfin, d'après les sources de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) sur la période 2003-2008, on observe une baisse de 31,5 % du nombre de tués parmi les cyclistes, malgré une forte augmentation de la pratique cycliste ces dernières années.

Données clés

Auteur : Mme Valérie Rosso-Debord
Circonscription : Meurthe-et-Moselle (3e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 69827
Rubrique : Sécurité routière
Ministère interrogé : Transports
Ministère attributaire : Transports

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 26 janvier 2010, page 785
Réponse publiée le : 1er juin 2010, page 6151