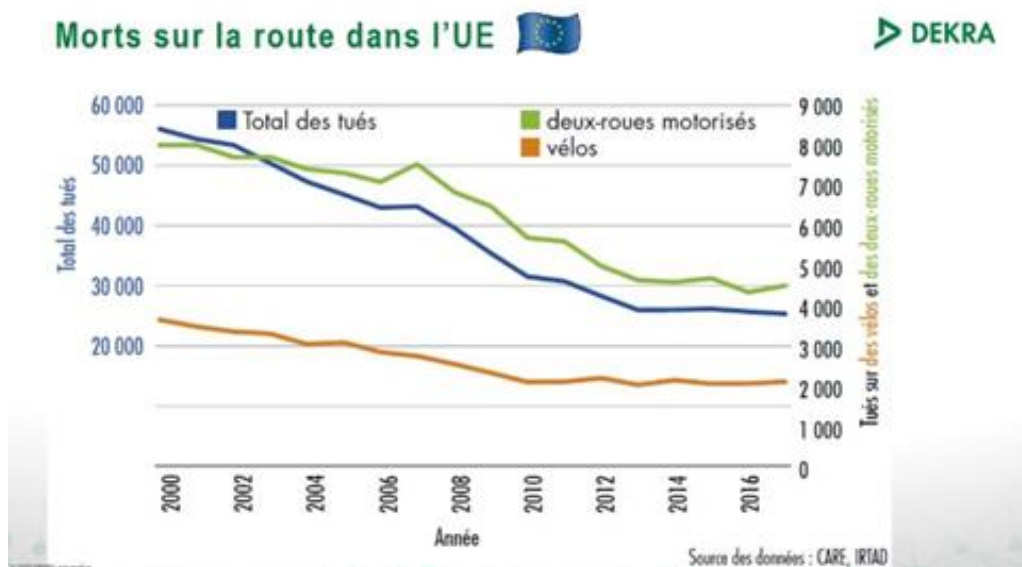


Rapport DEKRA 2020 : Les nouvelles mobilités enjeu de sécurité

DEKRA présente son rapport annuel consacré cette année à la sécurité routière des deux-roues et plus précisément aux nouvelles mobilités. Entre comportements désinvoltes, infrastructures peu adaptées et engins de plus en plus rapides, les facteurs de risques et l'accidentologie ont explosé ces dernières années.

Le constat est sans appel. Comme le souligne Karine Bonnet, Présidente du Réseau et Directrice Générale de DEKRA Automotive SAS, « alors que les chiffres de la sécurité routière s'améliorent d'année en année, les deux-roues continuent à payer un lourd tribut et notamment les cyclistes. Depuis 2010, en France, on constate une baisse constante de la mortalité routière dans toutes les catégories à l'exception des piétons dont le nombre de décès reste constant, mais surtout en ce qui concerne les cyclistes dont le nombre de morts a augmenté avec une évolution moyenne annuelle de +2,7 %* ».



Des conducteurs plus respectueux des règles en voiture qu'à vélo

Plusieurs raisons à cela. Tout d'abord la forte croissance de l'utilisation des nouvelles mobilités entraîne forcément un risque accru d'accident, d'autant que les infrastructures peinent à s'adapter au développement rapide de ces dernières.

Mais c'est dans le comportement des usagers qu'il faut chercher les principales causes des accidents en deux-roues et en premier lieu dans le respect des règles dont s'affranchissent plus facilement les utilisateurs de deux-roues non motorisés. Utilisateurs de trottinettes, vélos électriques et autres EDPM (Engins de Déplacement Personnel Motorisés) sont perçus comme peu respectueux des règles et des autres usagers de l'espace public. Et eux-mêmes concèdent prendre quelques libertés avec le Code de la route soit par méconnaissance des règles (ces véhicules sont accessibles sans limite d'âge et sans permis), soit parce que les



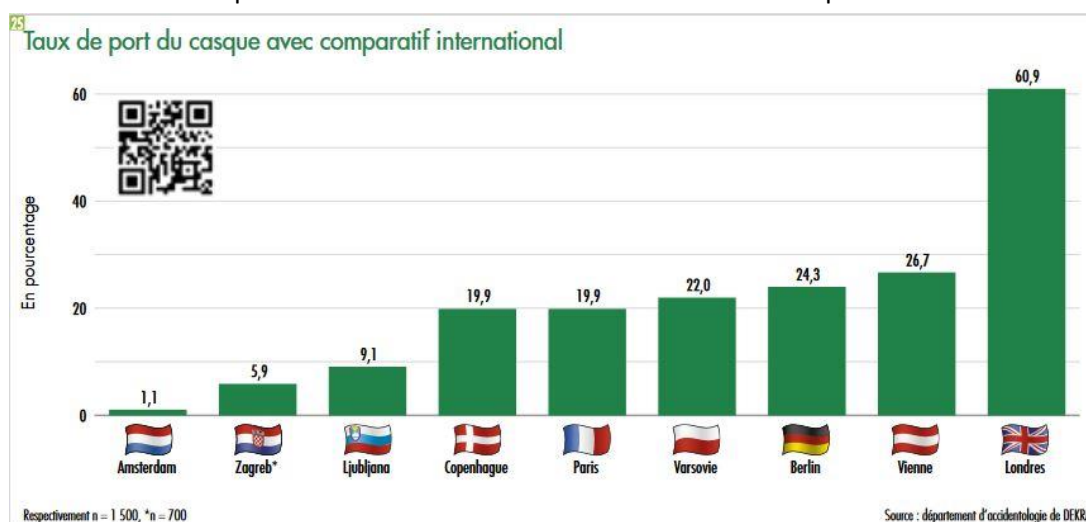
utilisateurs ne les considèrent pas comme des véhicules, mais comme des engins de loisirs. Résultat ce qu'aucun de ces « bons pères de famille » ne ferait en voiture ou à moto devient un comportement banal dès qu'ils enfourchent un vélo ou une trottinette. Feux « glissés », dépassement par la droite et changement de direction sans le signaler sont le quotidien de ces nouveaux usagers.

Un facteur plus étonnant que révèle le rapport DEKRA, est l'âge des utilisateurs et notamment des nouveaux utilisateurs de vélos électriques qui paient le plus lourd tribut avec 30 % de la mortalité pour les 55/75 ans en France*. Ces chiffres s'expliquent par l'explosion des vélos électriques très prisés à partir d'un certain âge. Or ces nouveaux utilisateurs sous-estiment en particulier souvent les puissances d'accélération et de freinage de ces vélos, auquel s'ajoute le fait qu'ils n'ont plus conduit de vélo classique depuis longtemps et profitent de la facilité qu'apportent ces vélos à assistance électrique pour se remettre au vélo. Avec l'âge, la réactivité (acuité visuelle, sens de l'équilibre) et la condition physique générale nécessaire pour conduire un deux-roues diminuent. La résistance corporelle en cas de chutes diminue aussi nettement, se blessant plus rapidement et, surtout, plus gravement que les jeunes cyclistes. Chaque petite chute peut donc avoir des conséquences fatales. Enfin se conjugue le problème de l'estimation de la vitesse de ces vélos par les autres usagers de la route facteur essentiel de cette surmortalité.

Des équipements de sécurité souvent oubliés

La protection individuelle des utilisateurs pose aussi question. Là encore on constate que la perception du côté ludique et de loisirs de ces modes de déplacement occulte en partie l'aspect sécurité et l'on retrouve les mêmes comportements désinvoltes que dans leur utilisation.

Au même titre qu'il ne viendrait jamais à l'idée d'un motard de rouler à minima sans casque et sans gants, on le retrouvera à vélo sans aucun équipement de sécurité sans que cela le choque particulièrement. Or les protections individuelles sont souvent le seul rempart en cas de chute.



Si le port du casque commence à entrer dans les mœurs, les bons élèves européens ne sont pas forcément ceux qu'on croit. Champion de la sécurité, les Anglais avec plus de 60 % des Londoniens casqués. Et si la France (avec Paris) se situe dans la moyenne, la surprise vient des Néerlandais et plus précisément d'Amsterdam où le port du casque n'est adopté que par un peu plus de 1 % des utilisateurs. Ceci s'explique sans doute par le fait que la ville est conçue pour les vélos, or l'infrastructure est un critère important pour le sentiment de sécurité et le taux de port du casque.

L'éclairage joue aussi un rôle central dans la sécurité des cyclistes. Un éclairage conforme et fonctionnant bien est indispensable, et pas seulement en hiver, à la fois pour bien voir en roulant, mais surtout pour être bien vu à tout moment. Les



dispositifs d'éclairage passifs (gilets, bandes réfléchissantes) ont aussi une importance toute particulière, mais la solution se trouve peut-être dans les nouvelles pistes de réflexion avec, par exemple, un système des feux avant avec lumière laser intégrée, qui projette un symbole de bicyclette sur le sol, destiné à rendre les cyclistes reconnaissables et à annoncer leur arrivée aux carrefours sans visibilité avant même qu'ils puissent être vus directement par les autres usagers de la route. Les cyclistes qui se trouvent dans l'angle mort d'une voiture pourraient aussi « projeter » leur présence dans le champ de vision du conducteur et éviter de ne pas être remarqués. De même, de nouveaux types de feux arrière pour vélo projettent par laser une piste cyclable virtuelle sur la route afin de montrer aux véhicules qui dépassent la zone de sécurité du cycliste et les inciter à garder une plus grande distance de dépassement.

Des routes sûres pour tous

Il n'en reste pas moins que des routes sûres, reste la condition sine qua non pour diminuer le risque d'accident et surtout leurs conséquences. S'il est vrai que la plupart des accidents sont incontestablement dus à des erreurs humaines, dans de nombreux cas, l'origine et le risque d'accident qui en résulte ainsi que la gravité des dommages sont influencés négativement par les déficiences des infrastructures.

Que ce soit en France ou au niveau européen, l'amélioration des réseaux dédiés aux véhicules motorisés a contribué à diminuer l'accidentologie et la gravité des accidents. Mais l'arrivée des nouvelles mobilités a été peu ou pas anticipée dans certains pays et il est de plus en plus délicat de faire cohabiter tous les usagers de la route dans un contexte d'augmentation globale du trafic, notamment en zone urbaine.



La séparation du trafic routier rapide et des usagers vulnérables de la route est un concept qui a fait ses preuves pour accroître le niveau de sécurité de toutes

les parties concernées. Aux Pays-Bas, par exemple, cette question est abordée de manière conséquente : la vitesse maximale autorisée sur les chaussées où circulent des cyclistes et des automobilistes est de 30 km/h. Sur les tronçons de route où la vitesse maximale est de 50 ou 70 km/h, des pistes ou des voies cyclables séparées doivent être aménagées. La circulation des vélos est interdite sur les tronçons où la vitesse maximale est de 100 ou 120 km/h. Afin de créer une infrastructure cycliste efficace et sûre, de nombreuses villes n'ont pas d'autre choix que de réaffecter au moins une partie de l'infrastructure existante à la circulation des vélos.

Enfin, l'adaptation des règles contribue efficacement à la diminution des risques. La nouvelle législation oblige, depuis le 1^{er} janvier 2021, les poids lourds (supérieur à 3,5 t) et autocars à s'équiper d'un adhésif à l'arrière du véhicule signalant les angles morts participe au renforcement de la sécurité en milieu urbain. DEKRA remet gracieusement à ses clients cet adhésif.

La technologie au service de la sécurité

Une partie de la solution viendra peut-être des progrès techniques et du développement de technologies issues de l'automobile et de la moto, appliquées à l'univers de ces nouveaux usagers de la route. Aujourd'hui plus personne ne conteste le rôle majeur des progrès technologiques apparus ces 20 dernières années sur ces véhicules, dans la baisse des accidents de la route. Et déjà vélos et trottinettes bénéficient de certaines évolutions comme par exemple les freins à disque, à tel point qu'il devient rare de croiser un vélo de ville équipé de patins classiques.

Il n'est pas rare que ce soit la distance de freinage qui détermine si un accident se produit ou non – et, le cas échéant, s'il se conclut par des blessures mineures, graves ou même mortelles.

Les différentes normes européennes relatives aux exigences de sécurité et les procédures d'essai des vélos mettent notamment



l'accent sur une puissance de freinage facilement modulable qui permet au cycliste et au vélo de décélérer ou de s'arrêter à temps dans toutes les conditions rencontrées. En outre, les freins des

vélos doivent garantir de manière fiable une décélération régulière, même par temps humide. Mais l'apparition des vélos électriques représente un nouveau défi pour les fabricants, leur vitesse et leur agilité étant un facteur de risques supplémentaire et l'on voit désormais sur le marché des vélos équipés d'ABS. Ce qui est devenu la norme en matière d'équipements auto et moto commence à apparaître sur certains vélos haut-de-gamme. Ces avancées technologiques ne peuvent que concourir à la diminution des accidents impliquant ces nouveaux véhicules, mais c'est aussi une arme à double tranchant car, sans formation spécifique, ces technologies peuvent devenir un facteur aggravant. Ce constat avait déjà été fait lors de l'apparition des premières motos équipées d'ABS. Il avait été constaté une très forte augmentation des chocs avant, or les motos concernées étaient la plupart du temps équipées de ce nouveau dispositif. Sans une formation spécifique, le risque de voir se répéter le phénomène avec les vélos électriques est loin d'être négligeable.

Le rapport DEKRA montre qu'un comportement attentif, prévenant et conforme aux règles de la circulation routière est un facteur fondamental pour réduire le nombre d'accidents. Les conducteurs de deux-roues en particulier peuvent en outre contribuer, à éviter les accidents, ou du moins à en atténuer les conséquences en maintenant leur véhicule en bon état technique, notamment en ce qui concerne les freins et l'éclairage, en portant un casque bien ajusté, mais aussi en utilisant des systèmes de sécurité active.

Les préconisations de DEKRA :

- **Tenir compte des autres usagers et respecter les règles**
- **Améliorer les infrastructures pour les adapter aux nouveaux besoins de mobilité**
- **Développer les solutions techniques pour les mobilités douces**
- **Suivre une formation, dès l'école primaire, pour apprendre les règles de circulation**
- **Se protéger avec un casque, même lorsque ce n'est pas obligatoire**

*Chiffres, source bilan ONIRS (Observatoire national interministériel de la sécurité routière) 12.2019 et 11.2020

A propos de DEKRA :

Depuis plus de 90 ans, DEKRA s'engage pour la sécurité. Fondé en 1925 à Berlin sous le nom de Deutscher Kraftfahrzeug-Überwachungs-Verein e.V., DEKRA est aujourd'hui l'un des plus grands organismes d'expertise au monde. Filiale de DEKRA e.V., DEKRA SE gère les activités opérationnelles du groupe. En 2019, DEKRA a réalisé un chiffre d'affaires de près de 3,4 milliards d'euros. Le groupe emploie actuellement 46 000 personnes dans plus de 60 pays sur cinq continents. Ses experts qualifiés et indépendants proposent, pour améliorer la sécurité sur la route, au travail ou à la maison, des services couvrant aussi bien le contrôle technique de véhicules, l'expertise, la gestion et le règlement de sinistres, le contrôle industriel et de bâtiments, le conseil en sécurité, le contrôle et la certification de produits et de systèmes. La vision 2025 de DEKRA est d'être le partenaire global pour un monde plus sûr. (dekra.com / dekra-roadsafety.com)

A propos de DEKRA Automotive :

Numéro 1 mondial avec 26 millions de contrôles techniques réalisés dans le monde, DEKRA Automotive gère en France un large réseau d'affiliés et de centres en propre. Couvrant avec plus de 1700 établissements l'ensemble du territoire national pour des contrôles techniques VL (1555 centres) et PL (149 centres) garantissant aux usagers un contrôle technique impartial, répondant aux plus hauts standards de qualité.

DEKRA Automotive gère 3 enseignes de contrôle technique automobile, DEKRA, NORISKO et AUTOCONTROL ainsi qu'une enseigne DEKRA pour le poids lourd et réalise près de 6.5 millions de contrôles par an. Acteur engagé sur la sécurité routière, DEKRA Automotive poursuit en France la mission d'intérêt général portée depuis 90 ans en Allemagne, par sa société mère, qui finance un pôle de recherche en prévention des accidents. Partenaire de la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière depuis 2000, étendue en 2008 en signant la charte européenne, DEKRA Automotive mène de nombreuses actions de sensibilisation et de prévention, dans ce cadre. (dekra-norisko.fr / dekra-pl.com).