

DATA MATIN

Comment sont tués les cyclistes à Paris

Par [Julien Guillot](https://www.liberation.fr/auteur/15107-julien-guillot) et [Savinien de Rivet](https://www.liberation.fr/auteur/17648-savinien-de-rivet) — 24 avril 2019 à 08:48



Les accidents mortels dans la capitale sont très genrés : toutes les femmes cyclistes tuées l'ont été par

des poids lourds.

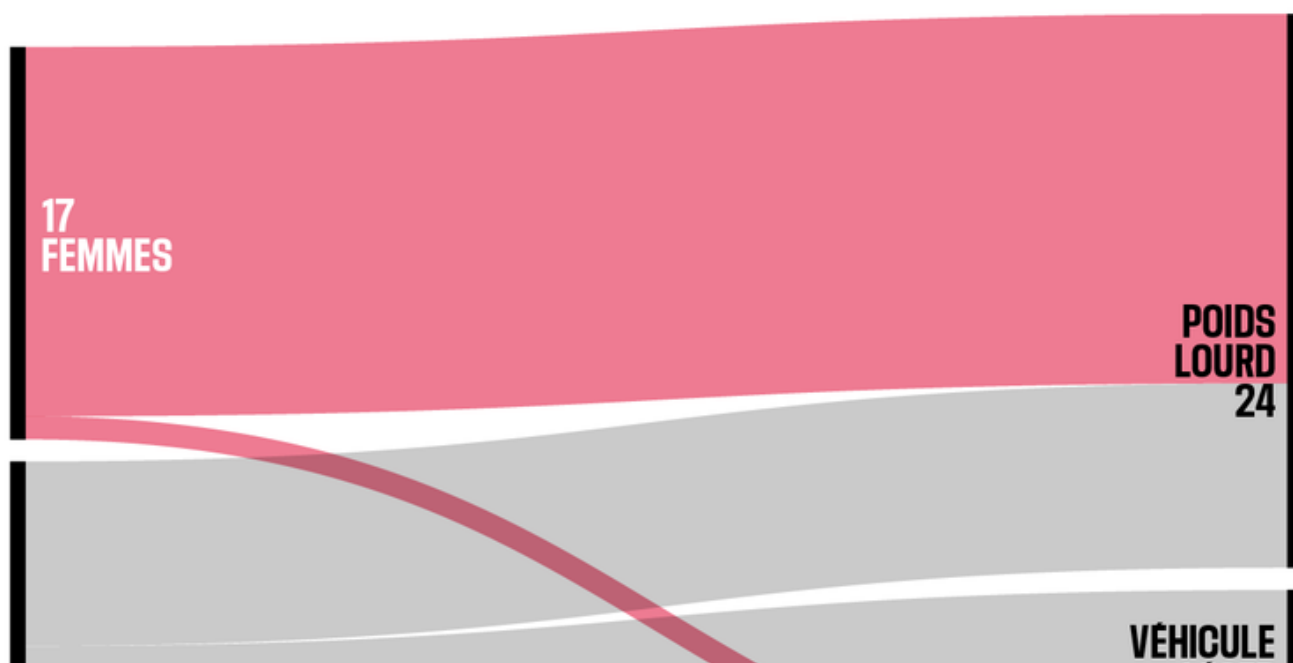
Comment sont tués les cyclistes à Paris ? Pour le savoir, nous avons étudié la [base de données des accidents corporels de la circulation](https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/base-de-donnees-accidents-corporels-de-la-circulation/) (<https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/base-de-donnees-accidents-corporels-de-la-circulation/>) qui court de 2005 à 2017. Sur cette période, 42 cyclistes ont été tués à Paris (soit moins de 2% du total de cyclistes morts sur les routes en France).

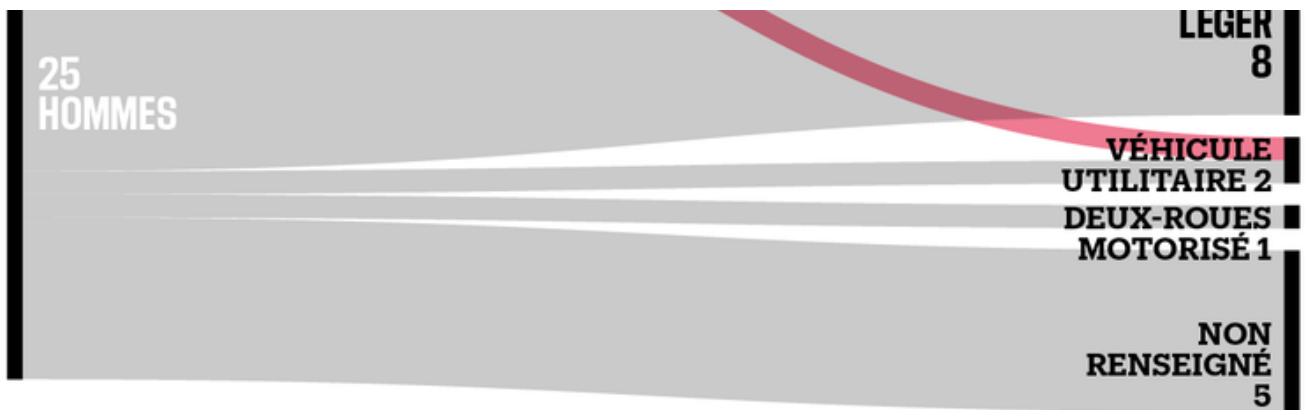
Les femmes cyclistes principalement tuées par des poids lourds tournant à droite

Dans la capitale, 24 cyclistes sont morts après une collision avec un poids lourd, parmi lesquels 16 femmes. Presque toutes les femmes cyclistes tuées à Paris l'ont été par un poids lourd. Les femmes cyclistes à Paris sont donc deux fois plus nombreuses à avoir été tuées par des poids lourds que les hommes (16 contre 8). Dans la quasi-totalité des cas, elles sont victimes d'un poids lourd tournant à droite à un carrefour. En revanche, contrairement aux hommes, aucune femme n'a été victime de véhicule particulier sur cette période.

Les cyclistes tués sur la route à Paris entre 2005 et 2017

● Femmes et ● hommes selon l'autre véhicule impliqué





Source : ONISR

Un phénomène similaire se produit en banlieue proche (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne), où les femmes sont plus nombreuses que les hommes à être victimes de poids lourds. Et lorsqu'on prend en compte les blessés graves, les femmes sont encore près de deux fois plus nombreuses à être victimes de poids lourds (60 contre 34). Il s'agit d'une particularité de la capitale et des départements proches étant donné que dans la France entière, les femmes cyclistes sont plus de deux fois moins nombreuses à être tuées par les poids lourds que les hommes.

Les femmes cyclistes trop respectueuses du code de la route ?

La situation parisienne ressemble beaucoup à celle d'autres grandes villes, et notamment à celle du centre de Londres. Un rapport des transports en commun londoniens émettait l'hypothèse que les femmes sont surreprésentées dans les cyclistes tués par des poids lourds parce qu'elles sont moins susceptibles de griller les feux rouges que les hommes (<https://www.standard.co.uk/lifestyle/london-life/why-women-seem-to-be-more-vulnerable-around-traffic-blackspots-in-london-10341420.html>). En effet, les cyclistes hommes sont généralement plus enclins à prendre des libertés avec le code de la route lorsqu'il s'agit de se rendre visibles des autres engins motorisés, et à se mettre devant eux pour redémarrer. Et dans certains cas, le respect strict du code de la route force à rester dans un angle mort. Par ailleurs, indique le rapport, le cycliste est plus en sécurité dans le flux de circulation s'il se déplace à la même vitesse que les motorisés. A Londres, dans la plupart des cas, les accidents se

produisent lorsque le poids lourd renverse le cycliste en tournant à gauche (et à droite à Paris).

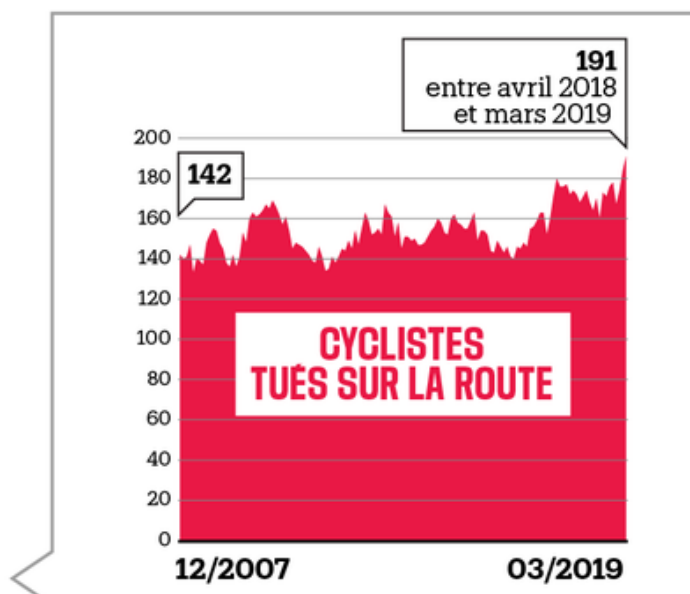
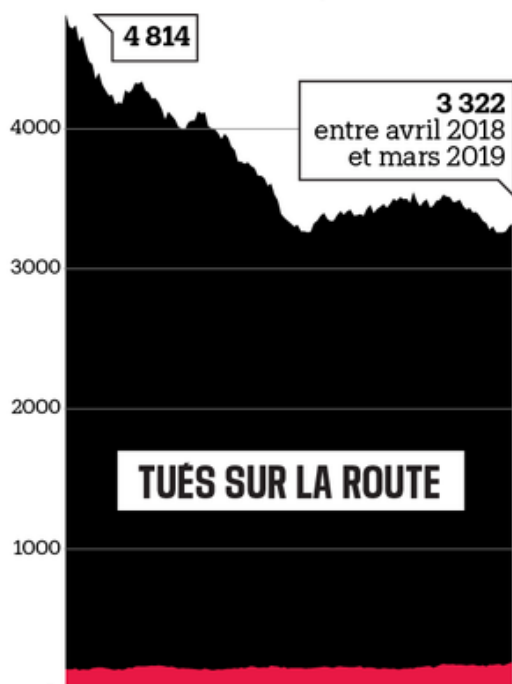
On peut espérer que les sas vélos, lorsqu'ils seront réellement respectés par les véhicules motorisés, permettront de réduire ce genre de drame. Au Parlement, des députés prévoient à ce sujet de discuter d'[amendements](https://www.actu-transport-logistique.fr/routier/deux-nouveaux-amendements-pour-lutter-contre-les-angles-morts-des-camions-516983.php) (https://www.actu-transport-logistique.fr/routier/deux-nouveaux-amendements-pour-lutter-contre-les-angles-morts-des-camions-516983.php) à la loi mobilité pour réduire le danger des poids lourds pour les cyclistes et les piétons. L'un, qui aura probablement peu d'impact, a pour but d'imposer des autocollants sur les angles morts des poids lourds. L'autre, probablement plus efficace mais moins susceptible d'être adopté, proposerait l'interdiction de la circulation aux poids lourds sans dispositifs de détection.

De plus en plus de cyclistes tués en France

Si l'on prend l'évolution du nombre de tués sur la route en France depuis une dizaine d'années, on constate une baisse suivie d'un plateau à partir de 2014. En revanche pour la population cycliste, c'est une autre histoire : le nombre de tués est resté stable des années mais il augmente drastiquement depuis l'année 2017.

Total des tués sur la route et cyclistes tués

Nombre de tués à 30 jours sur 12 mois glissants



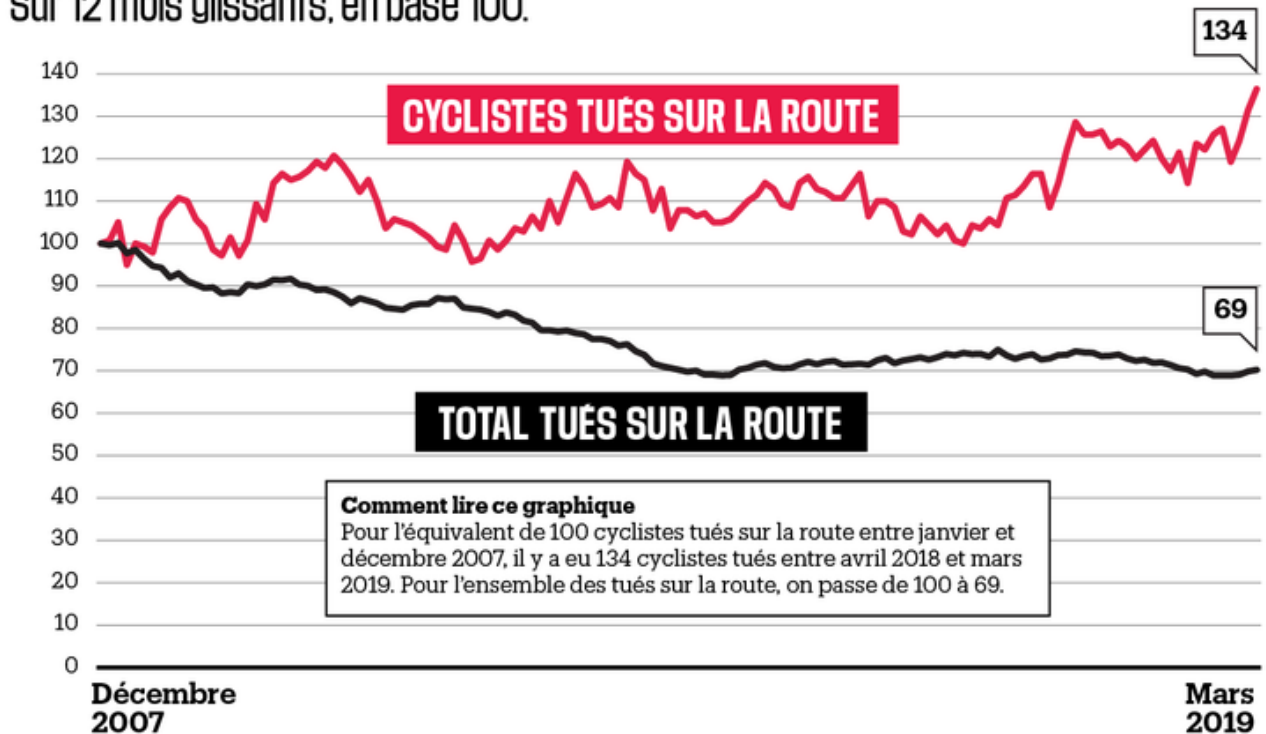
12/2007

03/2019

Quand on représente l'évolution en base 100 depuis décembre 2007, cela permet de voir le décalage entre les cyclistes tués et l'ensemble des tués sur la route. Certes, en valeur absolue, ils ne représentent qu'entre 2,9% et 5,75% des tués selon les mois. Mais l'augmentation est de 34% depuis décembre 2007 alors que le nombre tous usagers confondus est en baisse de 31%.

Évolution du nombre de cyclistes tués sur la route

Sur 12 mois glissants, en base 100.



Source : ONISR

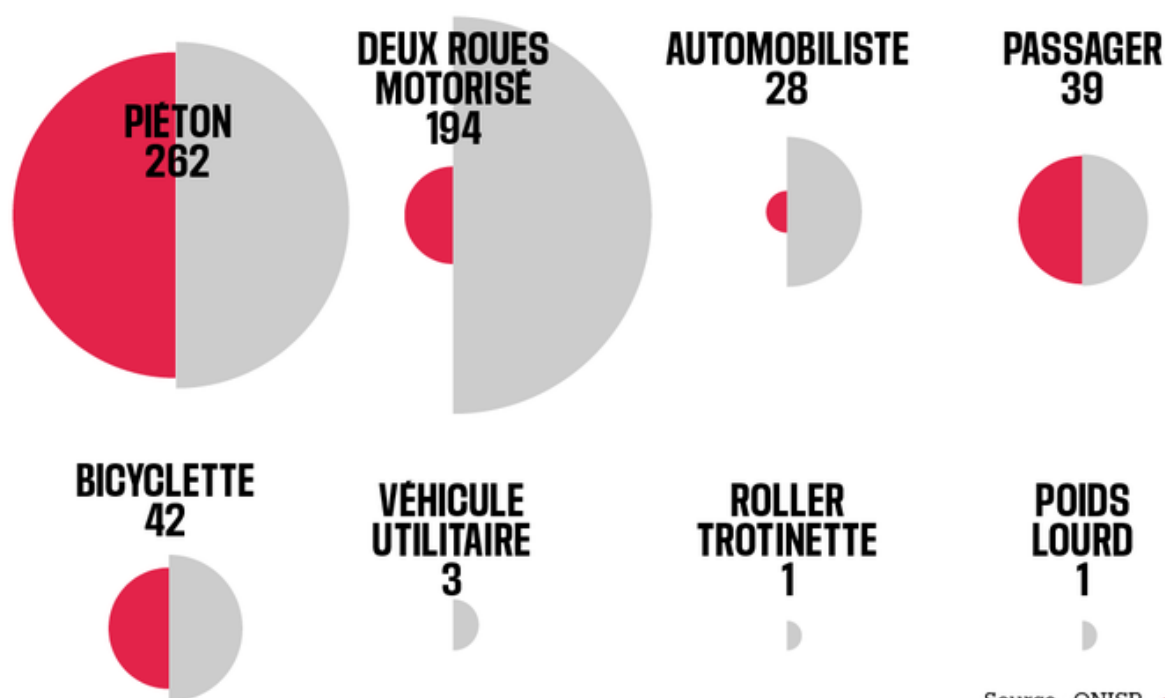
L'on peut supposer que la pratique du vélo a augmenté récemment, comme en témoignent [les chiffres de vente du secteur](http://www.unionsportcycle.com/fr/les-actualites/2019-04-09/observatoire-du-cycle-engouement-pour-le-velo-se-confirme) (<http://www.unionsportcycle.com/fr/les-actualites/2019-04-09/observatoire-du-cycle-engouement-pour-le-velo-se-confirme>), ce qui expliquerait le décalage avec le reste des usagers. Selon la sécurité routière sur ces derniers mois, c'est surtout sur les routes hors agglomération que l'on compte les cyclistes tués. La remontée globale est aussi attribuée à un relâchement des comportements.

Ces chiffres ne doivent pas vous décourager de [faire du vélo](https://www.libération.fr/planete/2018/08/18/prenez-vous-rendre-au-travail), notamment pour vous rendre au travail (<https://www.libération.fr/planete/2018/08/18/prenez-vous-rendre-au-travail>).

[le-train-du-velotaf-en-marche_1672903](#)), car plus les cyclistes sont nombreux sur la route, moins il y a d'accidents(https://read.oecd-ilibrary.org/transport/cycling-health-and-safety_9789282105955-en#page116), selon le principe de la masse critique([https://fr.wikipedia.org/wiki/Masse_critique_\(mouvement_social\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Masse_critique_(mouvement_social))). Les premières victimes de la route à Paris sont d'ailleurs les piétons, suivis de près par les deux-roues motorisés, puis les automobilistes.

Les 570 tués sur la route à Paris entre 2005 et 2017

● Femmes et ● hommes tués selon le véhicule



Source : ONISR

Julien Guillot (<https://www.liberation.fr/auteur/15107-julien-guillot>) , Savinien de Rivet (<https://www.liberation.fr/auteur/17648-savinien-de-rivet>)