
Une chute de trop



Accidents de vélo dans le
Pays de Gex, 2018 -2023

Alexandre, 24 ans, a été mortellement
percuté en 2023 sur la route de Collex
(Suisse), à deux pas du Pays de Gex

MARS 2024



Une chute de trop :

Accidents de vélo dans le Pays de Gex, 2018-2023

Principales conclusions

- 43 % des accidents se sont produits à une intersection ou un rond-point et 32 % sur une route sans marquage.
- Une infrastructure mal conçue est à l'origine de nombreux accidents, en particulier ceux qui n'impliquent pas d'autres parties.
- 87 % des accidents déclarés ont entraîné des dommages physiques, parmi lesquels 1 sur 4 a nécessité une hospitalisation ; une victime d'accident sur trois a déclaré avoir subi des dommages psychologiques.
- Il n'existe pas de manière standardisée de signaler, capter et enregistrer les accidents impliquant des cyclistes dans le Pays de Gex, sauf les plus graves. Les autorités en charge des infrastructures n'ont donc pas de vision globale.

Présentation

Le Pays de Gex a besoin de cyclistes. En 2018, le gouvernement français a fixé un objectif de 9 % de déplacements à vélo en 2024. Nous sommes en 2024, et si certaines régions du pays ont fait d'importants progrès pour atteindre cet objectif, le Pays de Gex en est loin. Lors du comptage de juin 2023, l'Association des piétons et cyclistes du Pays de Gex (APICY) a estimé que 2 % des déplacements dans le Pays de Gex se font à vélo. Avec une population croissante, un trafic qui augmente et devient plus dense, et des hivers et des étés de plus en plus chauds en raison du réchauffement climatique, il est clair que le Pays de Gex doit promouvoir le vélo comme moyen de transport parmi d'autres moyens doux et durables. Mais sans un réseau d'itinéraires cyclables sûrs, directs et continus, les Gessiens ne prendront pas le vélo.

Les Français s'inquiètent des violences routières qu'ils estiment en augmentation^{i,ii}. La sécurité est le principal frein à la pratique du vélo mais les intéressés n'ont pas une vision globale et spécifique des insécurités et des dangers qui menacent les cyclistes Gessiens. Afin de mieux connaître le nombre et le type d'accidents de vélo dans le Pays de Gex, l'APICY a décidé de mener une enquête. L'analyse fournit des informations sur les types d'accidents qui se sont produits, où ils se sont produits, dans quelles conditions et avec quelles conséquences. Notre intention est que ces données puissent contribuer à informer et motiver nos responsables locaux à faire du vélo un moyen de transport alternatif sûr et efficace, que le/la cycliste ait 6 ou 86 ans et qu'il/elle pratique le vélotaf ou le vélotourisme.

L'enquête: Methodologie

L'enquête sur les accidents a été diffusée par lettre d'information et par les réseaux sociaux au cours des mois de novembre 2023 à janvier 2024. L'enquête portait sur les accidents survenus dans le Pays de Gex au cours des 5 dernières années (2018-2023). Au total, il y a eu 50 réponses, dont 47 ont été incluses dans l'analyseⁱⁱⁱ. Sur les 47 répondants, 15 étaient des femmes (32 %). Les répondants étaient âgés de 20 à 80 ans, l'âge médian étant de 50 ans^{iv}.

L'analyse n'est pas statistiquement représentative ni exhaustive du nombre d'accidents qui se produisent dans le Pays de Gex ni des types d'accidents qui se produisent. Par exemple, deux accidents graves se sont produits au rond-point de la Porte de France en 2023, et un autre début 2024, mais ils n'ont pas été signalés dans l'enquête et ne sont pas intégrés dans cette analyse^v. Nous avons complété l'analyse par des informations concernant le département de l'Ain^{vi}, statistiques officielles du gouvernement sur les accidents de la route, bien qu'il ne s'agisse pas non plus d'un recensement complet.

Moment de l'accident

Sur les 47 accidents signalés, 17 % (8) se sont produits le week-end ou pendant les vacances et 83 % (39) un jour de semaine. Sur les 39 accidents survenus un jour de semaine, près de 60 % se sont produits aux heures de pointe (13 aux heures de pointe du matin et 10 aux heures de pointe du soir); un seul s'est produit en soirée.

Blessures physiques et traumatisme psychologique

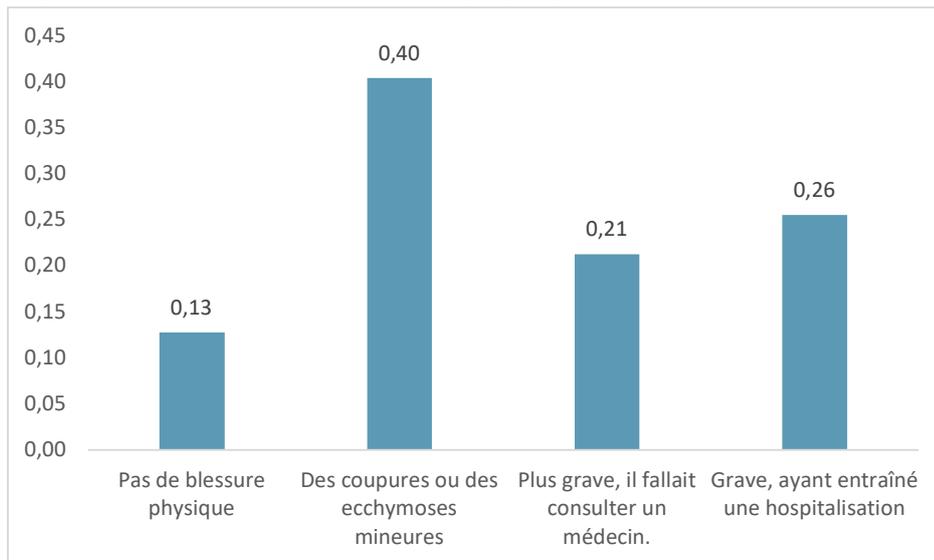
La plupart des accidents déclarés (87 %) ont entraîné des lésions physiques, une personne sur quatre ayant dû être hospitalisée (voir figure 1). Pour 45 % des personnes interrogées (21 personnes), l'accident a entraîné une perte de jours d'école ou de travail, l'absence la plus grave étant de 18 mois.

Une personne sur trois (32 %) a déclaré avoir subi un traumatisme psychologique à la suite de la blessure, et plusieurs ont ajouté qu'elles avaient cessé de faire du vélo à la suite de l'accident.

« J'ai peur en vélo »
- homme, 46 ans

« Peur de prendre mon vélo. Peur de ce qui aurait pu se passer car j'ai eu beaucoup de chance....c'est un vélo cargo et j'étais exceptionnellement seule sans mes enfants....Si j'avais eu mes enfants dans le vélo, avec le poids supplémentaire je n'aurais pas pu retenir le vélo et avec l'impact de la voiture il serait tombé sur la chaussée au moment où il y avait des véhicules qui passaient. Je prends cette route plusieurs fois par jour et ça me stresse beaucoup. » - femme, 36 ans

Figure 1. Gravité des blessure physiques (%)

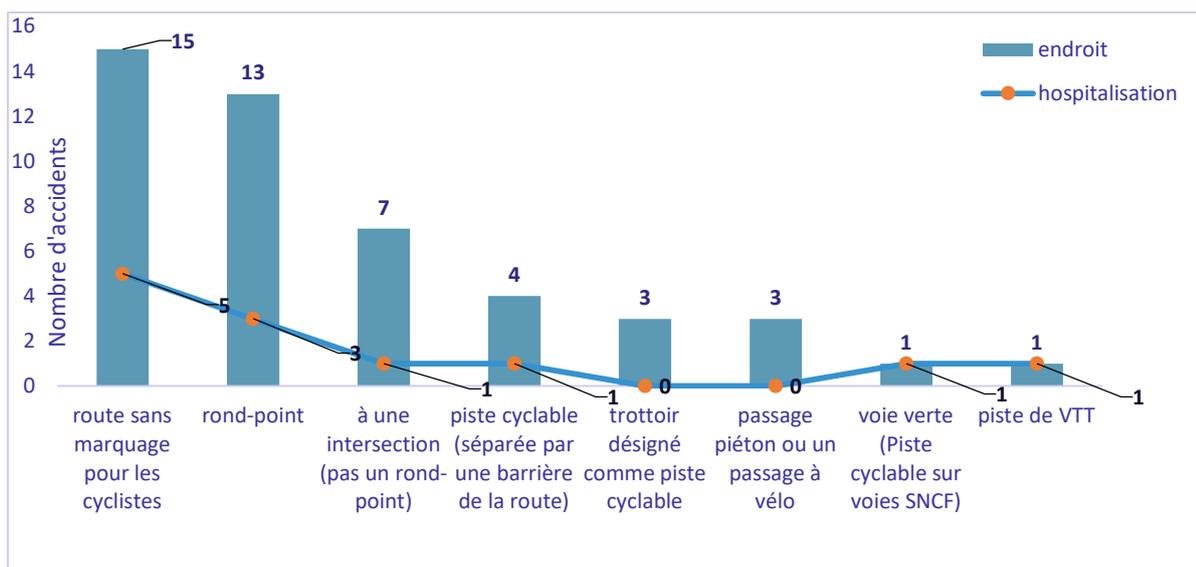


Lieu de l'accident

Sur les 47 accidents signalés, 43 % se sont produits à une intersection (dont 13 à un rond-point et 7 à une intersection standard), 32 % (15) se sont produits sur une route sans marquage, le reste se produisant sur des pistes cyclables désignées (voir figure 2). Sur les 12 accidents graves ayant entraîné une hospitalisation, 5 se sont produits sur une route sans marquage et 3 à un rond-point^{vii}.

« La voiture m’a percuté par l’arrière sur l’arrivée au rond-point, elle pensait que je n’allais pas freiner, elle me suivait et elle m’a foncé dessus. » - femme, 49 ans

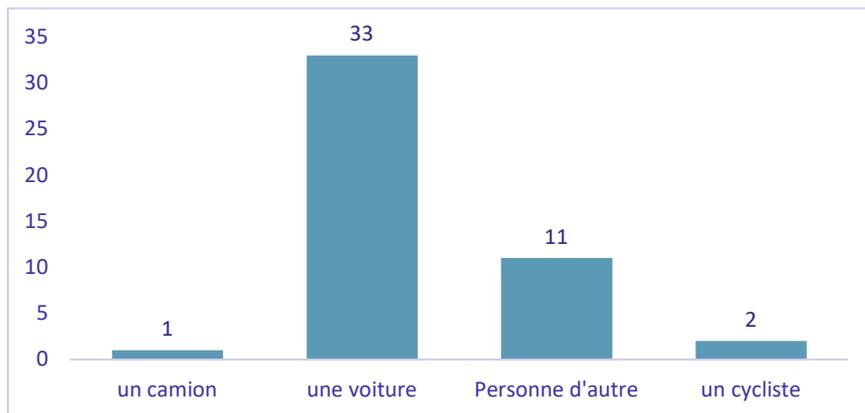
Figure 2. Lieu de l'accident et accident ayant entraîné une hospitalisation



Gravier, glace et chutes: L'importance d'une bonne infrastructure

La plupart des accidents (72 %) ont impliqué un véhicule à moteur (voiture et camion). Deux accidents ont impliqué un autre cycliste et 11 accidents n'ont pas impliqué d'autre partie mais ont plutôt été causés par une infrastructure inadaptée.

Figure 3. L'autre partie à l'accident



Un accident grave ayant nécessité une hospitalisation s'est produit sur la voie verte près de la route de Mourex, à proximité de Gex. Comme l'a expliqué le cycliste :

« J'ai fait une lourde chute avant les barrières qui croisent la route. Car j'avais décidé de les contourner sur la droite et pour cela j'ai roulé sur les rails de la voie de chemin de fer glissante. Je tombe lourdement sur la droite et atterris sur un bloc de rocher. Je ne peux me relever car j'ai le col du fémur fracturé. Je suis évacué par les pompiers de Gex... Je trouve que le fait d'avoir laissé les rails de la voie de chemin de fer sur la piste cyclable est très dangereux. » - homme, 60 ans

Cette section de la voie verte est étroite (1,4 m) et comporte des rails exposés, qui sont dangereux s'ils sont mouillés et s'ils ne sont pas traversés en biais. Bien que la voie verte soit une amélioration bienvenue de l'infrastructure cyclable du Pays de Gex, elle est étroite dans de nombreuses sections, ce qui peut devenir dangereux, en particulier si l'itinéraire est encombré de piétons, d'enfants et de chiens.

Dans d'autres cas, les pistes cyclables mises en place n'ont parfois pas été bien pensées. Comme l'explique cette cycliste, en référence à l'endroit où son accident s'est produit :

« Cette piste cyclable à double sens est utile car la route ne serait pas très praticable à vélo (route à 70km/h), mais elle est très anxiogène car on se partage sur un chemin étroit piétons et cyclistes, sans bonne visibilité en partie (début de la route des Marlis, après l'intersection de la route de Bellevue à Prévessin). On a un trottoir piéton partagé avec une piste cyclable à double sens, très étroite et dans un virage sans visibilité... potentiellement mortel... et si on ne prend pas la piste cyclable on se fait insulter par les voitures... les voitures ne regardent pas du côté droit quand elles vont à droite car elles ne se s'attendent pas à ce que quelqu'un puisse

arriver dans ce sens, comme la piste cyclable est à double sens. J'ai la priorité, je la cède à chaque fois, et pourtant cela reste très dangereux. » - femme, 36 ans

Une autre cycliste a expliqué qu'elle était tombée en heurtant le trottoir alors qu'elle essayait d'accéder à la piste cyclable :

« J'étais sur mon vélo et je suis passée de la chaussée sur la piste cyclable. Mais le trottoir n'est pas abaissé pour le passage des roues, comme beaucoup de passages dans Prévessin, donc je suis tombée et n'ai repris connaissance que dans l'ambulance. » - femme, 79 ans

Le verglas en hiver et le gravier en toutes saisons, ont été une autre source d'accidents. Comme l'expliquent ces cyclistes :

« Je quittais le rondpoint direction Genève, il y avait un camion à gauche et je suis allée plus à droite pour éviter le camion qui ne m'avait pas vue. J'ai glissé sur des gravillons et je suis tombée par terre. » - femme, 52 ans

« L'accident s'est produit parce qu'il y avait beaucoup de gravier dans un arc du rond-point. Je m'apprêtais à quitter le rond-point à la sortie suivante et j'ai traversé la partie gravillonnée dans un virage. J'ai glissé de côté et me suis écrasé sur le genou et l'épaule dans le rond-point. Il y avait par chance très peu de circulation, sinon cela aurait pu être très dangereux. » - homme, 45 ans

Une autre source de préoccupation est le manque de respect des automobilistes à l'égard des infrastructures cyclables, notamment la fâcheuse habitude d'utiliser les pistes cyclables comme lieu de stationnement, ce qui, pour ce cycliste, a entraîné un accident :

« Voiture garée sur la piste cyclable (totalement bloquée) qui n'a pas bougé en me voyant arriver malgré les nombreux coups de sonnette. J'ai glissé sur une plaque de verglas en freinant à sa hauteur. Pas de collision avec la voiture. » - femme, 29 ans

Sites des accidents et importance d'informations locales et complètes

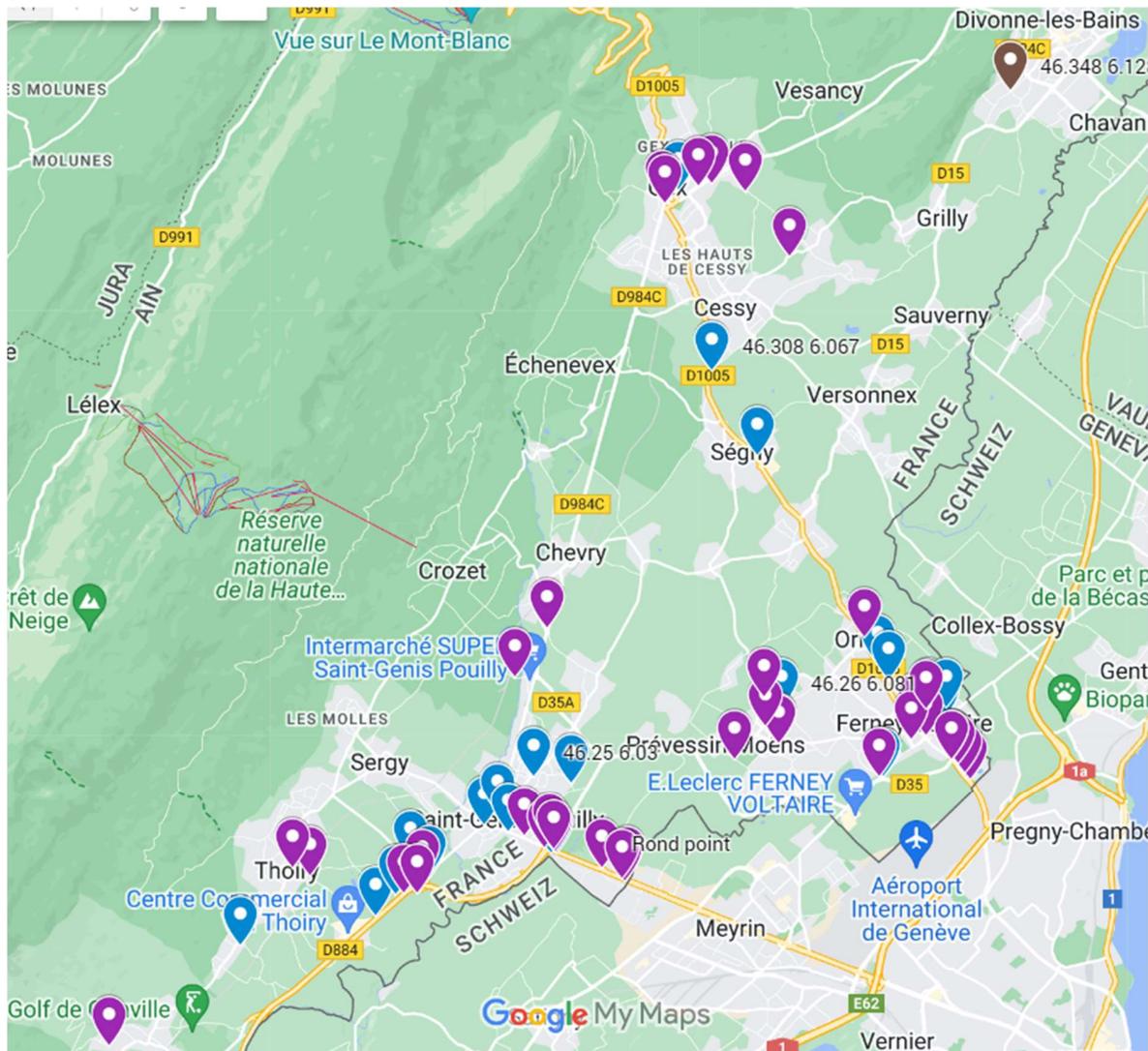
L'enquête APICY fournit des informations très locales sur les risques et les sources d'accidents impliquant les cyclistes. L'intention est que les données soient utilisées pour éclairer les élus et inciter les autorités responsables à mettre en œuvre les travaux d'aménagement nécessaires pour assurer la sécurité des cyclistes.

Les sites où se produisent le plus d'accidents (voir figure 4) sont :

- Autour du rond-point de la Porte de France et route de Meyrin jusqu'à la frontière ;
- Autour du rond-point des Lumières et sur la D1005 de là jusqu'au poste frontière ;
- Autour du giratoire « sud » de Saint-Genis-Pouilly et la déviation entre la « 2x2 » voies vers/de Thoiry ;
- Le centre de Ferney Voltaire.

La nécessité de promouvoir la sécurité des cyclistes dans ces lieux est évidente. Cela peut impliquer une combinaison de mesures : séparation des cyclistes du trafic motorisé ; apaisement de la circulation motorisée ; amélioration de la signalisation routière balisée sur la route et avec des panneaux ; et sensibilisation de tous ceux qui partagent l'espace de mobilité.

Figure 4. Carte des accidents signalés par l'enquête APICY (2018 - février 2024) et par l'Observatoire interministériel de la sécurité routière (2018 – 2023)



Sources des données  = APICY,  = Observatoire,  = signalé par les deux

<https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1EEZndOuM2rvK1dWGsNnTmE2kAYPuTQ&usp=sharing> Dernière mise à jour le 26 février 2024

Selon les informations locales (police municipale, Pays de Gex Agglo), il n'existe pas de collecte cohérente d'informations sur les accidents dans le Pays de Gex. Un service de sécurité (pompiers, police municipale ou gendarmes) a été appelé dans seulement 12 cas signalés dans l'enquête.

Ne recenser que les accidents mortels ou graves, pour lesquels la gendarmerie est sollicitée, ne donne pas une bonne représentation des quasi-accidents et autres incidents de sécurité qui provoquent des

blessures et constituent des obstacles au développement de la mobilité douce. La comparaison des résultats de l'APICY avec les statistiques disponibles auprès de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (Voir figure 4) montre qu'il n'y a qu'un seul accident (à Arbère) qui est rapporté par les deux référentiels de données. Cela renforce la nécessité de la mise en place d'un mécanisme standardisé et valide pour collecter les informations locales quel que soit le type d'accident.

Aller de l'avant : vers un réseau direct, continu et sûr

L'insécurité est le principal frein à la pratique du vélo dans le Pays de Gex. Nous recommandons les mesures suivantes pour améliorer la sécurité des vélos, et ainsi encourager plus de Gessiens à favoriser le vélo comme mode de transport, en particulier pour les trajets de moins de 5 ou 10 km. Nous recommandons :

1. *Établir des zones de 30km au centre des villages du Pays de Gex*



Une zone 30 est un ensemble de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Selon la loi française, dans une zone 30 km, toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf exception. Néanmoins, la plupart des motoristes (et de nombreux cyclistes) ne connaissent pas cette loi. Il est donc nécessaire que les autorités du Pays de Gex sensibilisent les automobilistes à cette règle, en installant des panneaux avec cette information, comme sur cette image (à gauche).

2. *Pour les routes à 50 km/h, créer des pistes contiguës à la chaussée*



Selon la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB), les routes ne devraient pas être partagées pour une vitesse autorisée supérieure à 50 km/h. À une vitesse de 30 km/h, le risque de décès d'un cycliste ou d'un piéton est de 10 %. À 50 km/h, le risque de décès est de 50 %^{viii}. Les barrières assurent la sécurité des cyclistes. Actuellement, la bande cyclable est l'aménagement cyclable le plus répandu dans le Pays de Gex. Ces voies sont étroites

et souvent mal entretenues, ce qui les rend peu sûres pour les cyclistes.

Comme le FUB l'explique, « Sur une voirie existante, il est possible de faire mieux. Assurer la sécurité des cyclistes hors agglomération implique parfois de réduire la largeur de la route pour les véhicules motorisés. Il est ensuite possible d'utiliser cette largeur supplémentaire pour installer un séparateur et en faire ainsi une piste cyclable séparée du trafic motorisé »^{ix}.

3. Pour les routes à 70 km/h, favoriser les pistes éloignées de la chaussée, comme la piste cyclable créée à Versonnex.

Il est important de noter que l'augmentation du nombre de cyclistes accroît la sécurité. Une étude portant sur 115 villes d'Europe et d'Amérique du Nord a montré que les automobilistes sont moins susceptibles de heurter les cyclistes et les piétons lorsqu'il y a plus de cyclistes ou de piétons. Les automobilistes adaptent leur comportement en présence de cyclistes, ce qui améliore la sécurité^x.



Une fois en place, l'infrastructure doit être entretenue.

Comme l'a montré l'enquête, des infrastructures mal entretenues sont à l'origine d'accidents qui auraient pu être évités.

4. Campagne de sensibilisation – chauffeurs (Voir Figure 5)

En outre, nous recommandons au Pays de Gex d'entreprendre une campagne de sensibilisation des automobilistes à un comportement sûr à l'égard des cyclistes. Trop souvent, les automobilistes ne respectent pas les limitations de vitesse ou la distance de 1,5 mètre lorsqu'ils dépassent les cyclistes. Ils ignorent également, comme nous l'avons déjà mentionné, le droit des cyclistes à rouler dans les deux sens dans les rues à sens unique.

5. Campagne de sensibilisation – cyclistes (Voir Figure 6)

Dans le même esprit, et reconnaissant que l'espace de déplacement est parfois inévitablement partagé, nous recommandons un renforcement de la formation et de la sensibilisation des cyclistes sur leurs comportements et actions qui les rendent sûrs mais non soumis.

6. Amélioration de la collecte de données pertinentes.

Il semble que seuls les accidents les plus graves soient pris en compte dans la politique et la planification de la sécurité routière. APICY appelle à un recensement plus local, nuancé et authentique des facteurs de risques qui limitent la pratique du vélo dans le Pays de Gex. Ces informations pourront être valorisées et partagées afin de poursuivre et intensifier la collaboration entre APICY et les différentes collectivités concernées : les Mairies, le Pays de Gex agglomération, le Département et la Région.

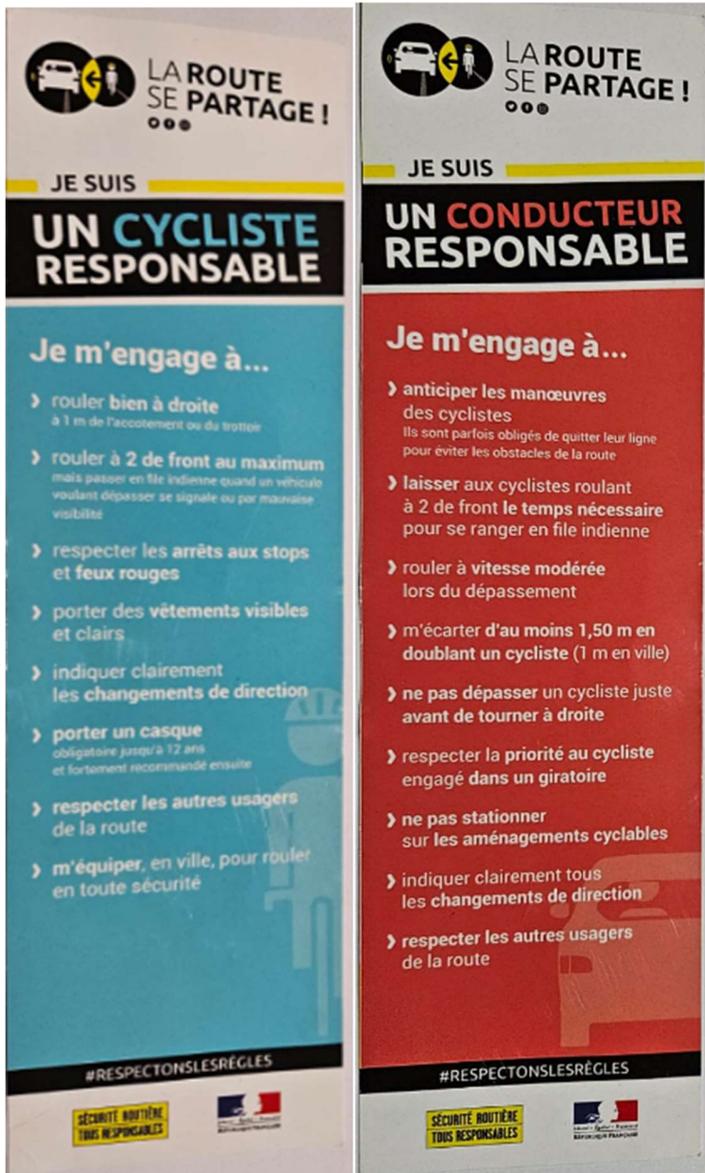


Figure 5 & 6

Quelques notes sur l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière et son fonctionnement

Source des données

L'enregistrement, la consolidation et l'analyse des données sur les accidents sont assurés par des acteurs locaux, parmi lesquels les forces de l'ordre et les gestionnaires de la voirie, qui signalent au préfet les accidents les plus graves ou ceux qui occasionnent des perturbations importantes de la circulation. Une partie de ces éléments seront extraits de leurs systèmes d'information pour alimenter le fichier national des accidents de la route.

Utilisation des données

La sécurité routière est une politique publique et politique qui nécessite la mobilisation de tous les acteurs, notamment locaux, qui agissent pour rendre la route plus sûre. Ils participent, avec tout le réseau départemental d'accidentologie, à la réalisation des diagnostics nécessaires à la définition des orientations de la politique locale pilotée par le préfet du département.

ⁱ [Vivre, ensemble Direction Nationale de la Sécurité Routière 20 décembre 2019](https://www.securite-routiere.gouv.fr/actualites/nouveau-mot-dordre-pour-la-securite-routiere-de-tous-responsables-vivre-ensemble) <https://www.securite-routiere.gouv.fr/actualites/nouveau-mot-dordre-pour-la-securite-routiere-de-tous-responsables-vivre-ensemble>

ⁱⁱ Pondération déc 2023 Ligue contre la violence routière https://violenceroutiere.fr/w/2024/02/25/ponderation-n131-decembre-2023/#flipbook-df_11447/28/

ⁱⁱⁱ Les autres réponses comprenaient une piétonne, une cycliste qui a eu un accident en 2016 et une autre cycliste qui a été renversée au rond-point de Collex-Bossy (CH) alors qu'elle se rendait à Genève. La voiture qui a percuté cette femme avait des plaques françaises et a pris la fuite.

^{iv} L'enquête a été proposée en français et en anglais. 77% ont été remplis en français et 23% en anglais.

^v Deux personnes ont été heurtées sur la deuxième des deux voies à l'entrée nord-est du rond-point et l'autre alors qu'elles traversaient la sortie nord-ouest sur le passage cycliste. Dans 2 cas, le conducteur n'est pas resté pour aider le cycliste et, à notre connaissance, les conducteurs n'ont pas été retrouvés par la police.

^{vi} Observatoire interministériel de la sécurité routière <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/recherche-statistique-des-accidents#>

^{vii} Malheureusement, la taille de l'échantillon était trop petite et les variables trop nombreuses pour pouvoir déterminer une relation statistiquement significative entre la gravité de l'accident et ses caractéristiques (lieu, moment).

^{viii} « Impact speed and pedestrian's risk of severe injury or death » Foundation for traffic safety 2011.

^{ix} FUB, « [Assurer la sécurité des cyclistes au milieu rural : Note de position](#) »

^x European Cyclists' Federation, « Safety in Numbers: [Factsheet](#) ».