

Accidentalité à Vélo et Exposition au Risque (AVER)

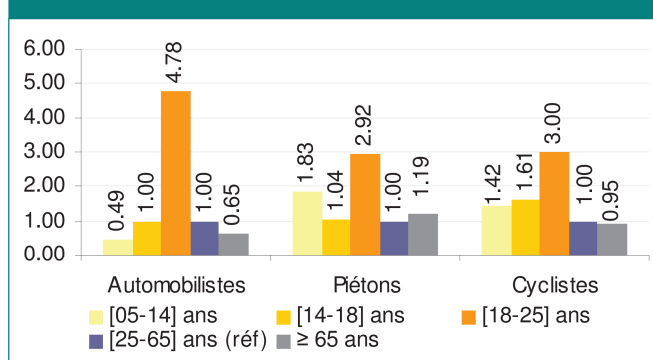
Equipe	Stéphanie Blaizot, Emmanuelle Amoros, Mouloud Haddak, Francis Papon (IFSTTAR)
Achèvement	2012
Base de données	Accidentalité cycliste : Données BAAC et Registre du Rhône Données d'exposition/mobilité : Enquête Ménages et Déplacements (EMD) de Lyon (2006)
Méthodologie	Mettre en relation le nombre de blessés et une mesure d'exposition au risque d'accident, c'est-à-dire une mesure de la mobilité
Périmètre	Risque de traumatismes des cyclistes
Mots clés	vélo, risque d'être blessé, mobilité

Risque relatif d'être blessé (toutes gravités confondues) – référence : les automobilistes

Registre (Rhône)	Pour 1 million de...			
	Usagers	Trajets	Km	Heures
Automobilistes (réf)	1.0	1.0	1.0	1.0
Piétons	0.2	0.2	2.7	0.4
Cyclistes	6.2	8.0	23.5	7.7
Usagers 2RM	37.6	42.5	31.0	42.2

Lecture : risque relatif à la catégorie de référence

Risque relatif d'être blessé selon l'âge Référence : les 25-64 ans



Source : BLAIZOT S., AMOROS, E. et al, Accidentalité à Vélo et Exposition au risque, IFSTTAR, décembre 2012

Gravité des lésions des 8 939 victimes à vélo - Registre du Rhône (2006-2012)

	M.AIS 1	M.AIS 2	M.AIS 3	M.AIS 4	M.AIS 5	M.AIS 6
tête	911	407	56	62	20	1
face	1819	142	7	1	0	0
cou	247	4	2	1	0	0
thorax	530	70	47	32	1	0
abdomen	329	33	18	7	0	0
colonne	523	73	18	2	11	1
membre sup.	2530	1438	234	0	0	0
membre inf.	2318	456	180	0	1	0
zone externe	1417	0	0	0	0	0

Lecture : 911 cyclistes ont eu une blessure légère (M.AIS 1) à la tête. Une victime peut être atteinte sur plusieurs zones corporelles.

Pour en savoir plus, consulter le portail documentaire MADIS

La part modale du vélo se stabilise au plan national et augmente dans certaines grandes villes. Ce « mode doux » est encouragé dans le cadre du développement durable. Il importe donc de mieux connaître les risques d'accident du vélo, et ce, en regard des autres modes de déplacement.

La mesure de l'exposition au risque

Le risque d'être blessé est estimé par le ratio entre le nombre de blessés et l'exposition au risque, qui correspond à la mobilité (nombre d'usagers, de trajets, de kilomètres parcourus, ou d'heures passées). Le risque cycliste est ensuite comparé à celui des piétons, des deux roues-motorisés et des automobilistes.

Quatre niveaux de gravité sont utilisés : blessés toutes gravités, blessés hospitalisés, blessés graves (M.AIS 3+, voir page 35), et tués. La variation du risque est aussi étudiée selon certaines caractéristiques : âge, sexe, en/hors ville et type d'accident.

Le risque d'accident à vélo est plus élevé qu'en voiture et qu'à pied

Pour un temps de déplacement identique, le risque d'être blessé (toutes gravités confondues) est 8 fois plus élevé en vélo qu'en voiture et 20 fois plus élevé qu'à pied ; il est néanmoins 5 fois moins élevé qu'en deux-roues motorisés.

Chez les cyclistes, le risque d'accident corporel est plus élevé chez les 18-25 ans, chez les femmes, et hors ville. Le risque d'être hospitalisé est plus important chez les hommes que chez les femmes. Cela est vrai aussi parmi les automobilistes.

On observe des différences de risque en fonction du lieu. Ainsi, les cyclistes en ville, sont, par rapport aux cyclistes hors ville, plus souvent blessés :

- en présence d'un tiers, principalement motorisé ;
- lors de trajets liés au travail ;
- avec un port du casque moins répandu ;
- mais sont moins souvent hospitalisés.

La gravité des lésions chez les cyclistes blessés

Les accidents hors ville sont plus graves au regard des vitesses plus élevées. La gravité varie également selon l'âge : les enfants sont moins gravement blessés en moyenne que les adolescents et les adultes.

Le risque d'être hospitalisé, pour les cyclistes, est 12 fois plus élevé que celui des automobilistes et des piétons ; le taux d'incidence des cyclistes d'être blessés sérieusement (M.AIS 3+) est 16 fois plus élevé que celui des automobilistes, et 10 fois plus que celui des piétons. Le taux d'incidence, pour les cyclistes, d'être tué, est 3 fois plus élevé que celui des automobilistes, et 4 fois plus que celui des piétons.