

Vélo à Assistance Electrique (VAE) – Mieux Sécuriser la Mobilité des Séniors

Auteur	Geneviève Laferrere (FUB)
Achèvement	Mai 2020
Méthodologie	Témoignage de 1200 utilisateurs de VAE par le biais d'un questionnaire et analyse de l'accidentalité
Périmètre	France
Mots clés	Vélo à Assistance Électrique (VAE), mobilité, séniors

Évolution du trafic et de l'accidentalité des cyclistes à Lyon

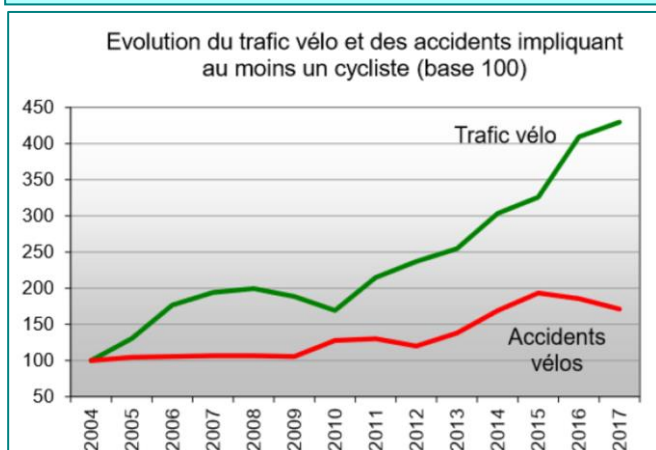
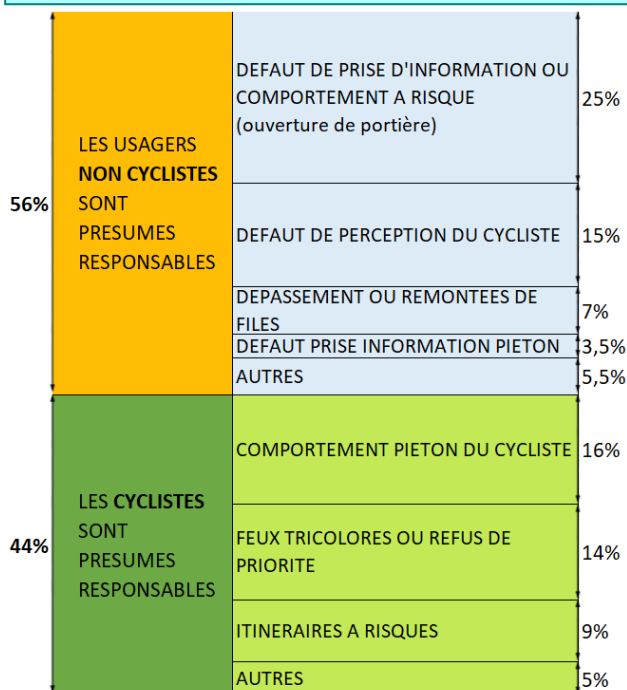


Illustration de l'hypothèse de « sécurité par le nombre »

Source : Guide pour la conception des aménagements cyclables – Métropole de Lyon – 2019, réutilisé dans Sécuriser la Mobilité des Séniors –VAE, FUB, 2020

Responsabilité présumée dans 115 accidents sur la Métropole de Lyon



Source : Services techniques Métropole de Lyon, réutilisé dans Sécuriser la Mobilité des Séniors –VAE, FUB, 2020

Depuis plusieurs années, la pratique du vélo se développe en France. Elle présente des avantages en termes environnementaux, de solution de déplacement, économiques ou sanitaires. Le développement récent du VAE vient soutenir l'accroissement de cette pratique, notamment dans un contexte de vieillissement de la population, où promouvoir une vieillesse active est primordial. Cependant les connaissances sur l'accidentalité des VAE, dont l'assistance s'interrompt à 25 km/h, restent limitées.

Les agglomérations et le vélo

Certaines villes ont des politiques vélo ambitieuses, et la pratique s'y développe. Les résultats d'études d'accidentalité conduites à Bordeaux, Nantes ou Lyon, évoquent l'hypothèse de sécurité par le nombre (quand le trafic vélo augmente, le risque individuel diminue). Elles soulignent aussi la présence d'automobilistes dans plus de 70 % des collisions. Enfin, elles mettent en avant le fait que la fréquence et la gravité des accidents augmentent avec l'âge.

Les scénarios d'accidents

75 % du panel étudié utilise systématiquement ou régulièrement un casque quand ils sont en VAE ; 50 % quand ils sont en vélo, ou étaient en vélo avant de passer au VAE.

Sur les 1 200 témoignages, de tout âge, 942 déclarent avoir eu un incident et parmi eux 277 un accident. 10 % des accidents ont donné lieu à l'intervention des services de secours, et 20 % l'admission en service d'urgence. Parmi cette dernière catégorie, les lésions les plus courantes sont des fractures des membres supérieurs (43 %) ou inférieurs (17 %), des blessures à la face (13 %) ou encore des chocs à la tête, sans traumatisme crânien (15 %) ou avec (9 %).

Les principaux scénarios d'incidents/accidents sont :

- En ligne droite, des distances de dépassement non respectées et des problèmes de cohabitation en zone piétonne, voies vertes ou couloirs bus.
- En carrefour, pour les giratoires, des refus de priorité pour un cycliste déjà engagé sur l'anneau, et en carrefour à feux des collisions au démarrage en l'absence de sas vélo ou lorsqu'il n'est pas respecté. De même, lors du démarrage au feu vert, les poids lourds ne voient souvent pas le cycliste du fait d'angles morts.
- Sans antagoniste, la perte de contrôle du vélo ou la collision avec un obstacle (trottoirs, rails de tram)

De manière générale, ces scénarios sont très semblables pour les vélos avec ou sans assistance électrique. Pour le cas particulier des séniors, les témoignages révèlent notamment une propension moindre au port du casque alors que ces derniers sont plus vulnérables. La perte de contrôle du vélo est également plus citée, d'où l'importance de bien maîtriser la maniabilité et l'ergonomie de son vélo.