

## Analyse sommaire de l'accidentologie de l'année 2018

En 2018, le nombre d'accidents a augmenté de 7% par rapport à 2017, passant de 404 à 434 accidents.

L'indice du nombre d'accidents pour 100 licenciés passe de 2,11 en 2017 à 2,30 en 2018. À titre de comparaison, cet indice au niveau FFCT est de 2,06. Pour atteindre le même niveau, nous aurions dû avoir 40 accidents de moins.

Les pourcentages entre accidents avec tiers et sans tiers se situent aux mêmes niveaux pour les deux années 38% avec tiers et 62% sans tiers, pour 2018. L'augmentation indiquée ci-dessus est plus élevée pour les « accidents sans tiers » avec un pourcentage de +10% par rapport à 2017, que pour les « accidents avec tiers » avec +3%.

Dans les « accidents avec tiers », il faut noter :

- **une baisse sensible des chutes entre cyclistes de -12%** (-10,5 accidents)
- **une hausse de +14% des accidents avec des véhicules légers.**

Par contre pour les « **accidents sans tiers** », l'augmentation se répartit sur les items : mécanique, météo, et infrastructure ; l'item « inattention, manque de maîtrise » reste à un niveau constant mais élevé au-dessus de 190 accidents, représentant plus de 71% de ce poste et 45% de la totalité des accidents !

- **La responsabilité des cyclistes en pourcentage est à la baisse**, passant de 72% en 2017, à 66% en 2018, due essentiellement à la baisse du nombre de cyclistes.

**Concernant les décès cardiaques**, avec 5 décès au niveau du Coreg AURA, nous avons le même niveau que celui de la FFCT soit 26 décès / 100.000 licenciés. Par contre nous avons un nombre de « **malaises** » qui est passé de 6 à 10 en 2018, une tendance relativement inquiétante !

**Décès par accident sur la voie publique** : les résultats sont nettement plus défavorables pour ce type de décès :

- FFCT : 10 décès / 100.000 licenciés
- Coreg AURA : 21 décès / 1000.000 licenciés

**Analyse des accidents « avec autres tiers »** (VL, PL, Moto, Piétons, ...)

L'augmentation de ce poste est essentiellement due aux accidents avec des véhicules légers qui augmentent de +16%

- **75%** des accidents sont de la responsabilité des véhicules (55 acc.)
- **12,5%** sont de la responsabilité des cyclistes (9 acc.)
- **12,5%** font l'objet d'enquêtes de la gendarmerie, ou sont en torts partagés (9 acc.)

La responsabilité des véhicules est notamment fortement engagée dans le non-respect de la priorité dans les giratoires, surtout à l'entrée, à raison de 42% (23 sur 55 acc.)

Les items « refus de priorité, choc arrière, choc latéral, conduite à gauche ou tourne à gauche » varient entre 5 et 7 et représentent 45% (25 sur 55 acc.)

Dans les giratoires, le conseil de rouler aux 2/3 de la voie de droite est plus que jamais à suivre pour être plus « visible ». (Attention à la tache aveugle si vous ne percevez pas le regard du conducteur). Enfin, les chutes dues aux animaux ont été multipliées X 2 (16 acc.)

## Éléments précisant cette accidentologie

### Mode

	<b>2018 (434 acc.)</b>	<b>2017 (404 acc.)</b>
Route	79% (340)	81% (327)
VTT	21% (94)	19% (77)
Féminines	18% (77)	17% (69)
Hommes	82% (357)	83% (335)

Les chiffres sont constants d'une année sur l'autre. Les féminines représentant 21% des licenciés ont globalement moins d'accidents que les hommes.

### Typologie des acc. route uniquement

	<b>2018 (340 acc.)</b>	<b>2017 (327 acc.)</b>
Rue	7% (25)	9% (30)
Aménagements	15% (49)	15% (47)
Route campagne	15% (49)	76% (250)

### Positionnement de ces accidents

Giratoire	8% (26)	6% (21)
Intersection	10% (36)	12% (39)
Virage	20% (68)	19% (56)
Ligne droite	62% (210)	65% (211)

### Répartition des accidents sur les aménagements cyclables

Bande cyclable	14% (7)	13% (6)
Piste cyclable	68% (33)	68% (32)
Voie verte	18% (9)	19% (9)

**Les voies vertes sont nettement identifiées, ce qui n'est pas le cas des bandes et des pistes cyclables, très souvent confondues !**

Les chiffres sont directement issus des déclarations d'Allianz. Une analyse sur le « positionnement » sera faite pour essayer de faire le lien entre les causes et cet item.

Enfin, nous précisons que les causes des 434 acc. ont été réexaminées pour rectifier soit des erreurs grossières ( par ex : infrastructure en VTT) soit pour pondérer la cause indiquée dans la déclaration en fonction de la description de l'accident, quand c'est possible.

<u>Route</u>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Hommes	80% (273)	82% (267)
Féminines	20% (67)	18% (60)
<u>VTT</u>		
Hommes	89% (84)	88% (68)
Féminines	11% (10)	12% (9)

## Info sur les dangers de « l'angle mort » (Source FFCT)

# DANS L'ANGLE MORT DANGER !

**Ce n'est pas parce que tu vois le car que le conducteur du car te voit : tu es dans un "angle mort"**

**ATTENTION !**  
Tu peux aussi être caché par le car

**Ne traverse jamais devant ou derrière le car.**  
Une voiture qui roule à 50 km/h a besoin de 20 mètres pour s'arrêter, l'équivalent de la longueur de deux cars. L'automobiliste le verra au dernier moment et ne pourra pas l'éviter.  
Attends que le car soit parti pour traverser en toute sécurité après avoir regardé des deux côtés, sans courir.

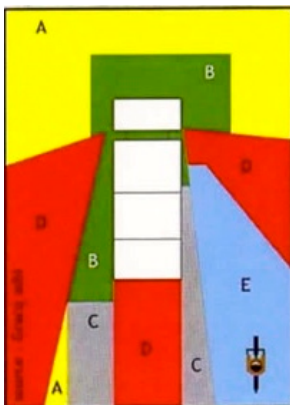
**Devant le car, tu peux être mangé, le conducteur ne te voit pas depuis son siège.**

**Devant le porte fermé, tu risques de ne pas être vu. Et attention à la route !**

**Derrière le car, tu n'es pas visible dans les rétroviseurs.**

**Ne cours pas vers le porte, tu n'es pas visible dans les rétroviseurs, attends que le car soit parti pour l'approcher.**

LES ANGLES MORTS VAIENT SOUVENT L'ÉQUIPEMENT DU VÉHICULE



Les camions ont plusieurs angles morts, comme le montre le schéma ci-contre.

- A = visibilité complète
- B = visibilité limitée en hauteur
- C = visibilité assurée par les rétroviseurs (norme UE)
- D = pas de visibilité
- E = rétroviseur panoramique déformé/réduit

