



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC  
Office fédéral des routes OFROU

---

# Analyse des accidents de vélo survenus entre 2005 et 2014

## Evaluations relatives aux personnes et aux infrastructures

---



Office fédéral des routes OFROU  
Lorenz Bosshardt  
Adresse postale : 3003 Berne  
Emplacement : Weltpoststrasse 5, 3015 Berne  
unfalldaten@astra.admin.ch  
www.astra.admin.ch

## TABLE DES MATIÈRES

1. Synthèse .....	3
2. Données et méthodologie .....	4
2.1. Univers statistique .....	4
2.2. Volume de trafic cycliste .....	4
2.3. Evaluations sur la base de l'heure de la journée et du jour de la semaine .....	4
2.4. Sources des données .....	4
3. Vue d'ensemble des accidents .....	5
3.1. Evolution du nombre de victimes d'accidents selon le moyen de transport utilisé .....	5
3.2. Evolution du nombre de victimes selon les conséquences de l'accident .....	6
3.3. Volume de trafic cycliste en 2010 .....	7
3.4. Données temporelles sur les accidents .....	8
4. Evaluations relatives aux personnes .....	9
4.1. Différences entre les sexes .....	9
4.2. Différences entre les classes d'âge .....	10
4.3. Influence de l'alcool .....	12
4.4. Principaux responsables des accidents entre 2011 et 2014 .....	13
4.5. Autres usagers impliqués .....	14
5. Evaluations relatives aux infrastructures .....	16
5.1. Pourcentage d'accidents de vélo selon le lieu de l'accident .....	16
5.2. Types d'accidents selon le lieu .....	17

# 1. Synthèse

Le nombre de victimes d'accidents sur les routes suisses est en recul depuis des années. Toutefois, cette tendance ne se confirme pas chez les cyclistes. En 2014, 29 cyclistes sont morts d'un accident de la route, soit douze de plus qu'en 2013. Le nombre de cyclistes grièvement blessés a augmenté quant à lui de 13 %. Une comparaison à long terme montre que le nombre de cyclistes accidentés en 2014 est supérieur d'environ 5 % à celui enregistré en 2005. C'est la raison pour laquelle l'Office fédéral des routes (OFROU) a analysé les données relatives aux accidents de vélo des dix dernières années et présente dans cette brochure quelques-unes des évaluations réalisées.

## Récapitulatif des résultats :

- Le vélo est un moyen de transport utilisé tant pour les déplacements quotidiens que pour les déplacements de loisirs, étant donné que de nombreux cyclistes circulent non seulement aux heures de pointe mais également le week-end. En conséquence, il est fréquent que des cyclistes aient aussi des accidents aux heures de pointe (chap. 3.3 et 3.4).
- Les hommes ont davantage d'accidents à vélo que les femmes ; 66 % de l'ensemble des victimes sont de sexe masculin. La proportion de victimes masculines est supérieure à celle des femmes, quelle que soit l'heure de la journée. En outre, les différences entre les sexes sont particulièrement marquées entre minuit et 6 h du matin, ainsi que le week-end (chap. 4.1) Néanmoins, il n'est pas possible de se prononcer sur le risque d'accidents concernant les deux sexes, dans la mesure où l'on ne dispose pas d'informations sur le moyen de transport utilisé. On ne connaît pas non plus le nombre d'hommes et de femmes qui se déplacent réellement à vélo à une heure donnée de la journée.
- La proportion de cyclistes accidentés dans les différentes classes d'âge varie sensiblement selon le moment de la journée. Il apparaît ainsi par exemple qu'un accidenté sur cinq en semaine entre 12 h et 15 h est un enfant (0-14 ans). Le reste du temps, la proportion d'enfants accidentés est beaucoup plus faible (chap. 4.2). Dans ce domaine également, il est impossible de fournir des indications sur les risques encourus selon les classes d'âge, compte tenu du fait qu'aucun chiffre relatif au moyen de transport utilisé n'est disponible.
- 2084 cyclistes accidentés étaient sous l'emprise de l'alcool et 60 % d'entre eux étaient des hommes. Ces victimes sont les plus nombreuses entre minuit et 3 h du matin, ainsi que le samedi et le dimanche à l'aurore. En cas de consommation d'alcool, il est donc trompeur de croire que le vélo constitue une meilleure option que la voiture (chap. 4.3)
- Dans plus de la moitié des cas (55 %), le cycliste est le principal responsable de l'accident. En semaine entre 6 h et 9 h, cette part est inférieure à 50 %, tandis qu'elle est beaucoup plus élevée pour les accidents survenus tard le soir et tôt le matin (chap. 4.4). Si l'on exclut de ces 55 % l'ensemble des accidents individuels (pour lesquels le cycliste est systématiquement le principal responsable), la part des accidents de vélo principalement imputables aux cyclistes passe à 28 % (chap. 4.5)
- Lors d'accidents entre des piétons et des cyclistes, ces derniers en sont les principaux responsables dans la majorité des cas. En revanche, la responsabilité change généralement de camp lorsque des accidents surviennent entre un vélo et un véhicule motorisé (chap. 4.5).
- Le pourcentage d'accidents de vélo est très élevé notamment au niveau des giratoires. En moyenne, un cycliste y est impliqué dans près d'un accident sur trois. Des analyses spatiales ont également révélé que les giratoires constituaient très souvent des points noirs pour les vélos (accumulation localisée d'accidents de vélo). Ainsi, ces infrastructures présentent un risque d'accident relativement élevé pour les cyclistes (chap. 5.1 et 5.2).

## **2. Données et méthodologie**

### **2.1. Univers statistique**

Les évaluations reposent sur les accidents de la route recensés en Suisse par les forces de police sur la période 2005-2014. 32 351 accidents ayant impliqué au moins un cycliste se sont produits sur les routes de notre pays au cours de cette période. 32 158 cyclistes réellement accidentés ont été dénombrés. Sont réputées victimes d'accidents les personnes tuées, grièvement blessées et légèrement blessées. Les personnes tuées et grièvement blessées constituent la catégorie des victimes d'accidents graves.

Les vélos dotés d'une assistance électrique au pédalage (vélos électriques) n'ont pas été pris en compte dans les évaluations. Dans la mesure où les vélos électriques ne sont considérés comme un type de véhicule à part entière que depuis 2011, il n'est pas totalement exclu que les vélos électriques aient parfois été comptabilisés parmi les vélos traditionnels avant cette date.

Les données relatives au principal responsable de l'accident (chap. 4.4 et 4.5) se rapportent uniquement à la période 2011-2014. La détermination de la responsabilité est le fruit d'une première évaluation effectuée par le policier présent sur le lieu de l'accident.

### **2.2. Volume de trafic cycliste**

Compte tenu du fait que le nombre de personnes accidentées sur une période donnée est corrélé au volume de trafic dans cet intervalle de temps, le chap. 3.3 présente les chiffres du volume de trafic cycliste issus du microrecensement mobilité et transports (MRMT) 2010. Les données de l'année 2010 sont volontairement présentées séparément, dans la mesure où elles ne sont pas tout à fait comparables à celles relatives aux accidents sur la période 2005-2014. L'évolution de la prestation kilométrique du trafic cycliste entre 1995 et 2012 est décrite dans la statistique de poche Mobilité et transports de l'Office fédéral de la statistique<sup>1</sup>.

### **2.3. Evaluations sur la base de l'heure de la journée et du jour de la semaine**

S'agissant des évaluations 3 et 4 (chap. 3.3 et 3.4), les pourcentages pour chaque intervalle de temps se rapportent au nombre total d'accidents indiqué (n). La somme des pourcentages de l'ensemble desdits intervalles est égale à 100. Pour ce qui est des évaluations 5 à 13 (chap. 3.4 à 4.4), les pourcentages font référence à l'ensemble des cyclistes accidentés durant ces intervalles de temps. Les données relatives au total (n) peuvent légèrement varier en raison de l'absence de valeurs pour certains groupes.

Dans l'ensemble des graphiques illustrant les accidents en fonction du jour de la semaine et de l'heure de la journée, la valeur moyenne indiquée en couleur (en jaune) se rapporte systématiquement à la médiane des valeurs figurant dans les tableaux correspondants.

### **2.4. Sources des données**

Les données relatives aux accidents proviennent de l'Office fédéral des routes (OFROU) et celles concernant la prestation kilométrique des cyclistes sont issues du MRMT 2010 (Office fédéral de la statistique [OFS] et Office fédéral du développement territorial [ARE]).

---

<sup>1</sup>Statistique de poche Mobilité et transports 2014 ([www.transport-stat.admin.ch](http://www.transport-stat.admin.ch))

### 3. Vue d'ensemble des accidents

#### 3.1. Evolution du nombre de victimes d'accidents selon le moyen de transport utilisé

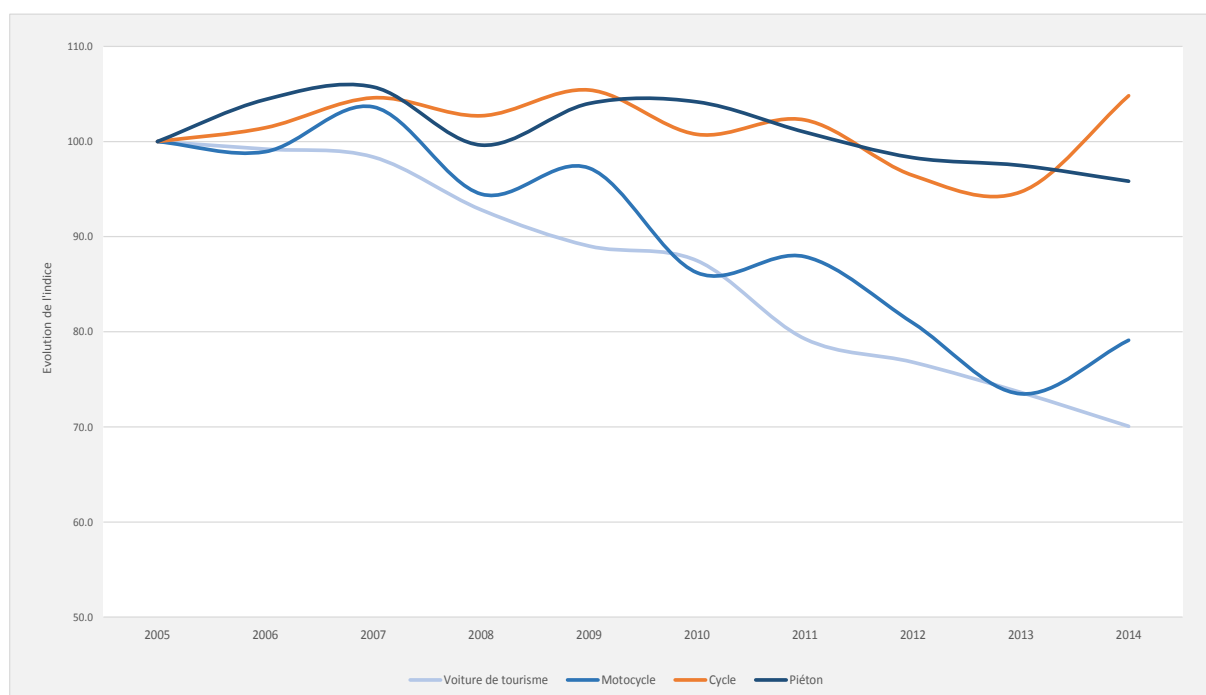
Bilan mitigé pour les cyclistes

L'évolution du nombre de victimes d'accidents selon le moyen de transport utilisé montre qu'autant de piétons et de cyclistes ont été accidentés en 2014 qu'il y a dix ans. Chez ces derniers, le nombre de victimes est en hausse de 5 % par rapport à 2005. Cette légère augmentation contraste avec l'évolution du nombre de personnes accidentées avec d'autres types de véhicules, dont la baisse a pu atteindre jusqu'à 30 %.

#### (1) Evolution du nombre de victimes d'accidents selon le moyen de transport utilisé (2005 = 100)

Victimes	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Cycle	3174	3220	3320	3260	3346	3198	3246	3061	3006	3327
Voiture de tourisme	14635	14519	14397	13585	13027	12802	11599	11240	10775	10253
Motocycle	5056	5002	5240	4777	4915	4359	4444	4092	3715	4000
Piéton	2423	2530	2562	2414	2520	2524	2447	2382	2362	2322

Source: OFROU © OFROU, 2015



### 3.2. Evolution du nombre de victimes selon les conséquences de l'accident Peu de changements pour les blessés

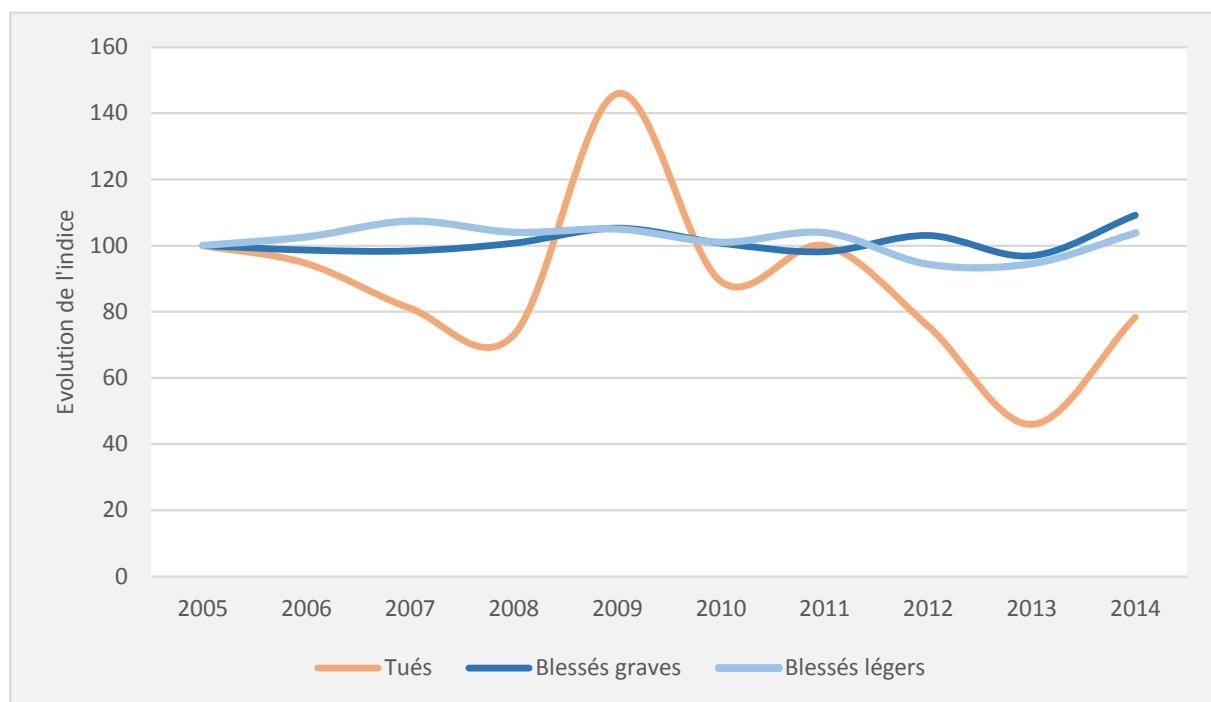
L'évolution du nombre de cyclistes accidentés selon les conséquences de l'accident montre que le nombre de blessés graves et de blessés légers est resté quasiment constant sur les dix dernières années. En revanche, le nombre de tués a fluctué de  $\pm 45\%$ . Ces variations peuvent s'expliquer par la faiblesse du nombre total de décès.

#### (2) Evolution du nombre de cyclistes accidentés selon les conséquences de l'accident (2005 = 100)

Victimes	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Tués	37	35	30	27	54	33	37	28	17	29
Blessés graves	815	804	802	821	858	821	800	840	790	890
Blessés légers	2322	2381	2488	2412	2434	2344	2409	2193	2199	2408

Source: OFROU

© OFROU, 2015



### 3.3. Volume de trafic cycliste en 2010

Le vélo, un moyen de transport utilisé tant pour les déplacements quotidiens que pour les déplacements de loisirs

L'enquête par sondage réalisé dans le cadre du microrecensement mobilité et transports 2010 permet de conclure que la plupart des kilomètres parcourus à vélo sont effectués aux heures de pointe habituelles et le week-end (en particulier le dimanche). Le vélo est un moyen de transport utilisé tant pour les déplacements quotidiens que pour les déplacements de loisirs.

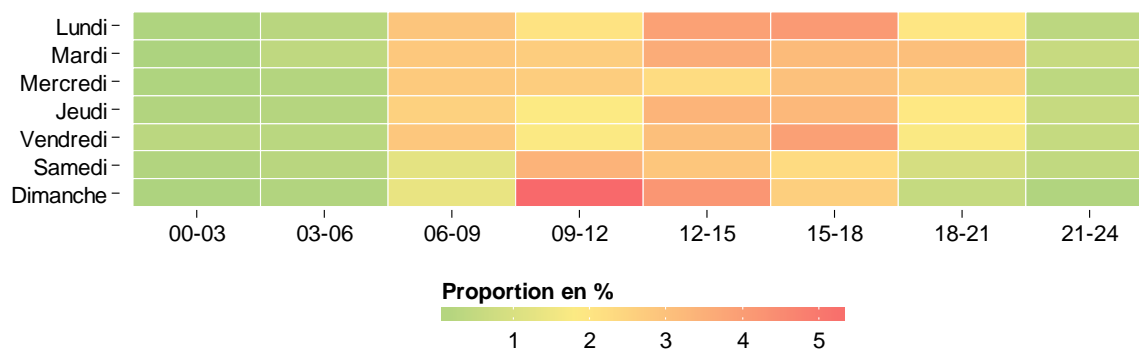
#### (3) Pourcentage du volume de trafic cycliste par intervalle de temps sur la base de la somme des distances estimées<sup>2</sup> en 2010

Intervalle de temps	00-03	03-06	06-09	09-12	12-15	15-18	18-21	21-00
Lundi	0,1	0,3	2,9	2,1	3,9	4,0	2,0	0,4
Mardi	0,0	0,4	2,8	2,7	3,6	3,2	3,1	0,6
Mercredi	0,1	0,2	2,8	2,7	2,2	<b>3,0</b>	2,5	0,4
Jeudi	0,1	0,2	2,6	1,8	3,3	3,2	1,9	0,6
Vendredi	0,3	0,3	2,8	1,8	3,1	3,9	1,8	0,6
Samedi	0,1	0,3	1,3	3,4	2,9	2,3	0,9	0,5
Dimanche	0,0	0,1	1,4	5,4	4,2	2,6	0,6	0,1

n = 45 850 km (données issues du MRMT 2010)

Source: OFS, ARE

© OFROU, 2015



Exemple de lecture: En 2010, **3,0%** de l'ensemble des kilomètres parcourus à vélo ont été effectués le mercredi entre 15 h et 18 h.

<sup>2</sup> Les sommes des distances estimées ont systématiquement été rattachées à l'heure de départ.

### 3.4. Données temporelles sur les accidents

#### De nombreux accidents aux heures de pointe

La plupart des cyclistes ont un accident aux heures de pointe habituelles, à savoir le matin entre 6 h et 9 h, et le soir entre 15 h et 18 h (évaluation 4). La proportion de victimes d'accidents graves (évaluation 5) augmente toujours la nuit ainsi que le dimanche.

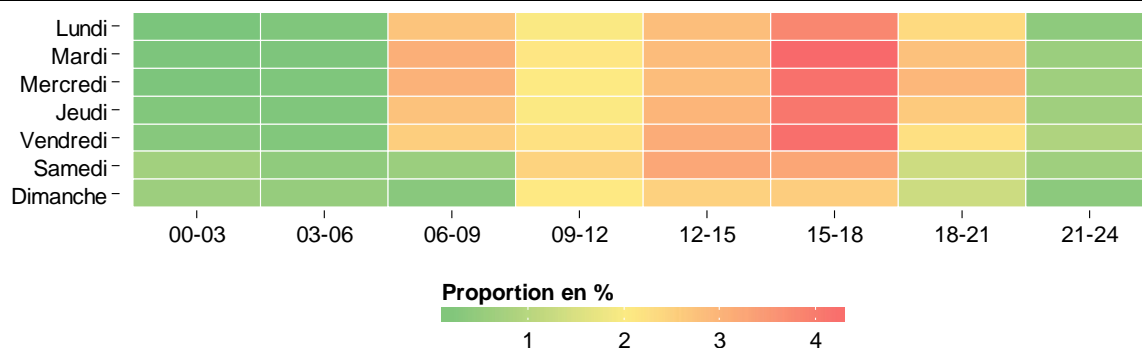
#### (4) Pourcentage de cyclistes accidentés par intervalle de temps

Intervalle de temps	00-03	03-06	06-09	09-12	12-15	15-18	18-21	21-00
Lundi	0,1	0,2	2,7	2,0	2,8	3,8	2,3	0,4
Mardi	0,1	0,2	3,1	2,1	2,8	<b>4,3</b>	2,8	0,6
Mercredi	0,1	0,2	3,0	2,0	2,8	4,2	2,9	0,6
Jeudi	0,2	0,2	2,7	2,0	3,0	4,1	2,6	0,7
Vendredi	0,3	0,2	2,5	2,2	3,1	4,2	2,2	0,9
Samedi	0,7	0,4	0,6	2,5	3,2	3,2	1,3	0,6
Dimanche	0,6	0,5	0,3	2,0	2,5	2,6	1,3	0,4

n = 32 150

Source: OFROU

© OFROU, 2015



Exemple de lecture: Entre 2005 et 2014, **4,3** % de l'ensemble des cyclistes ont eu un accident le mardi entre 15 h et 18 h.

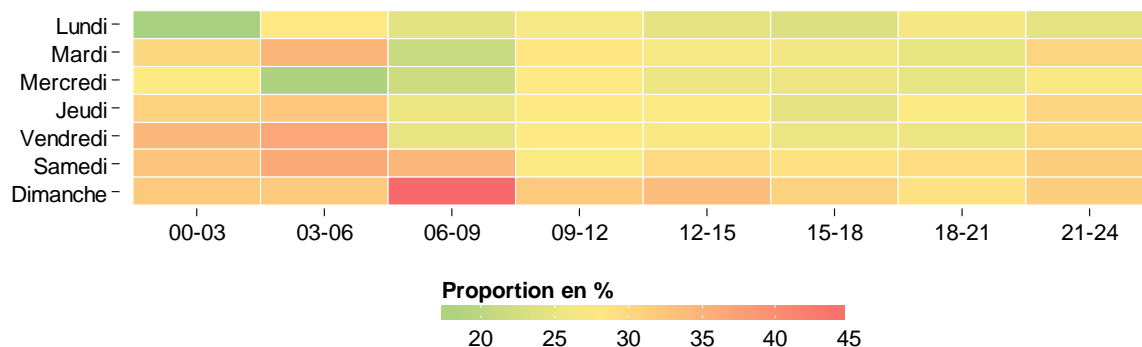
#### (5) Pourcentage de victimes d'accidents graves rapporté à l'ensemble des personnes accidentées dans l'intervalle de temps correspondant

Intervalle de temps	00-03	03-06	06-09	09-12	12-15	15-18	18-21	21-00
Lundi	17,1	27,6	24,1	26,3	24,4	23,3	26,1	24,4
Mardi	30,2	34,7	21,1	27,7	26,3	25,9	24,6	30,4
Mercredi	27,3	17,9	21,6	27,4	25,3	25,3	24,5	26,8
Jeudi	30,6	32,2	<b>25,1</b>	27,4	26,9	24,4	27,0	30,5
Vendredi	34,4	36,8	24,9	27,2	26,8	25,1	25,2	29,9
Samedi	32,7	36,3	34,6	26,9	29,8	28,5	29,2	31,4
Dimanche	32,0	31,9	45,5	32,0	33,8	30,7	28,7	31,3

n = 32 150

Source: OFROU

© OFROU, 2015



Exemple de lecture: **25,1** % de l'ensemble des cyclistes ont été grièvement blessés ou tués le jeudi entre 6 h et 9 h.



## 4. Evaluations relatives aux personnes

### 4.1. Différences entre les sexes

Des accidents qui touchent davantage les hommes que les femmes

Les hommes ont davantage d'accidents à vélo que les femmes. 66 % de l'ensemble des personnes accidentées sont des hommes. Il est également frappant de constater que la proportion d'hommes parmi les victimes d'accidents est supérieure à celle des femmes quel que soit le moment de la journée. Cette différence est particulièrement marquée la nuit entre minuit et 6 h du matin, ainsi que le week-end.

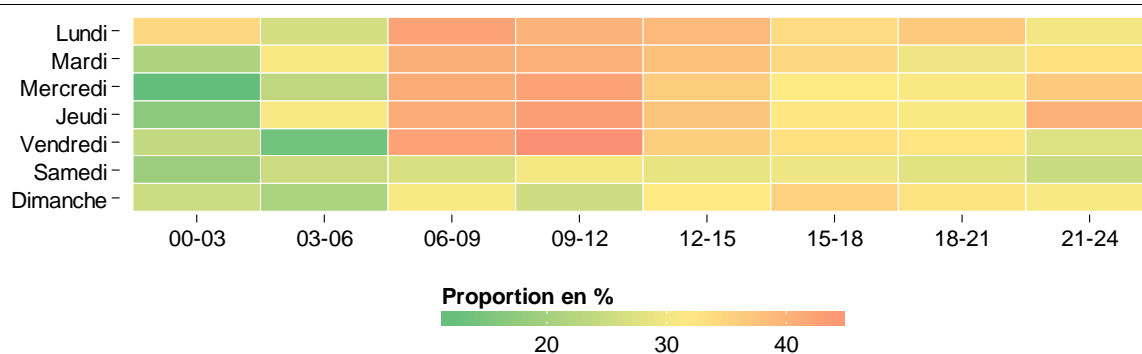
#### (6) Pourcentage de femmes rapporté à l'ensemble des personnes accidentées dans l'intervalle de temps correspondant

Intervalle de temps	00-03	03-06	06-09	09-12	12-15	15-18	18-21	21-00
Lundi	34,3	25,9	42,5	40,0	39,2	33,9	36,5	29,9
Mardi	20,9	30,6	40,6	40,4	37,7	34,5	29,5	33,2
Mercredi	11,4	23,2	41,1	42,5	35,9	31,2	30,8	36,6
Jeudi	16,7	30,5	41,3	43,2	37,2	32,1	30,7	40,5
Vendredi	23,7	13,2	42,4	45,4	35,9	33,1	32,4	27,0
Samedi	18,9	25,2	26,6	30,2	28,7	29,4	27,6	24,6
Dimanche	24,9	20,9	30,3	25,2	31,6	35,4	32,5	30,4

n = 32 150, dont 11 024 femmes

Source: OFROU

© OFROU, 2015



Exemple de lecture: **13,2** % des cyclistes accidentés le vendredi entre 3 h et 6 h du matin étaient des femmes.

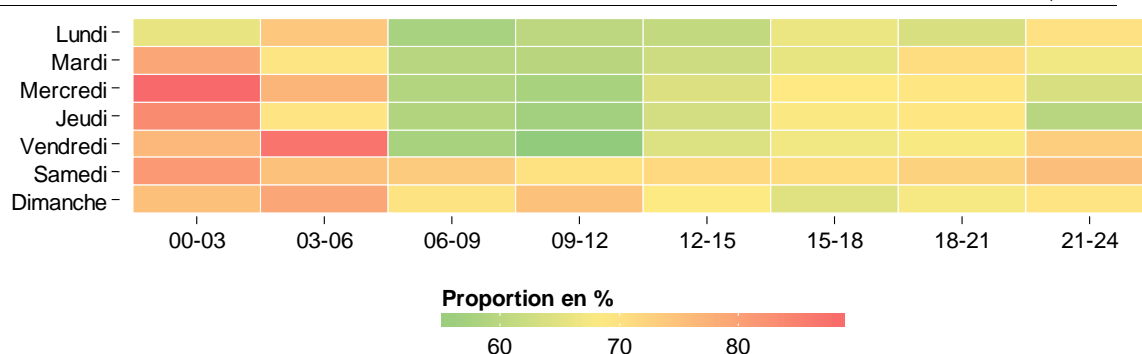
#### (7) Pourcentage d'hommes rapporté à l'ensemble des personnes accidentées dans l'intervalle de temps correspondant

Intervalle de temps	00-03	03-06	06-09	09-12	12-15	15-18	18-21	21-00
Lundi	65,7	74,1	57,5	60,0	60,8	66,1	63,5	70,1
Mardi	79,1	69,4	59,4	59,6	62,3	65,5	70,5	66,8
Mercredi	88,6	76,8	58,9	57,5	64,1	68,8	69,2	63,4
Jeudi	83,3	69,5	58,7	56,8	62,8	67,9	69,3	59,5
Vendredi	76,3	86,8	57,6	54,6	64,1	66,9	67,6	73,0
Samedi	81,1	74,8	73,4	69,8	71,3	70,6	72,4	75,4
Dimanche	75,1	79,1	69,7	74,8	68,4	64,6	67,5	69,6

n = 32 150, dont 21 126 hommes

Source: OFROU

© OFROU, 2015



## 4.2. Différences entre les classes d'âge

### Des enfants souvent victimes d'accidents à l'heure de midi

Entre 2005 et 2014, 4388 enfants de moins de 15 ans ont été victimes d'un accident de vélo, avec une fréquence accrue entre 12 h et 15 h (évaluation 8). Il y a lieu de penser qu'un nombre particulièrement important d'enfants circule à vélo à ce moment de la journée. En revanche, les jeunes (15 à 24 ans) sont surreprésentés dans la statistique des accidents survenus la nuit.

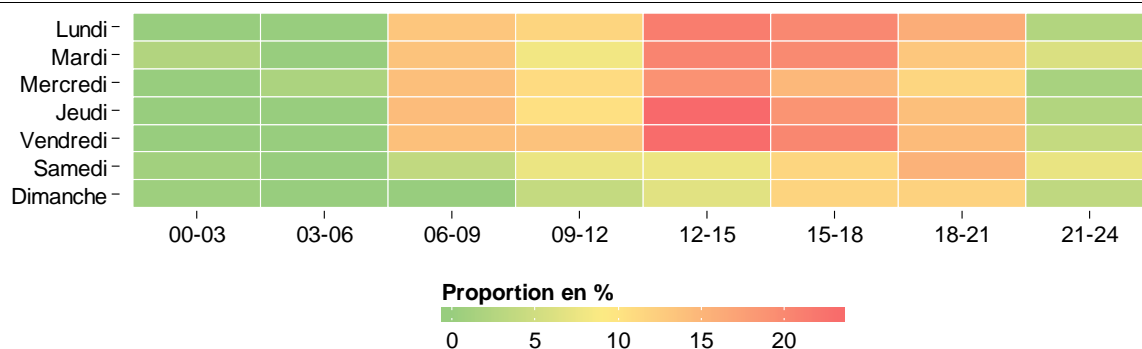
#### (8) Pourcentage de personnes âgées de 0 à 14 ans rapporté à l'ensemble des personnes accidentées dans l'intervalle de temps correspondant

Intervalle de temps	00-03	03-06	06-09	09-12	12-15	15-18	18-21	21-00
Lundi	0,0	0,0	13,2	11,6	21,1	19,9	16,0	2,4
Mardi	2,3	0,0	13,5	8,1	20,3	19,7	13,1	6,0
Mercredi	0,0	1,8	14,0	10,9	18,8	14,8	11,4	1,5
Jeudi	0,0	0,0	14,3	10,4	23,3	18,6	14,0	2,4
Vendredi	0,0	0,0	13,8	13,7	23,0	20,0	14,4	4,0
Samedi	0,9	0,0	3,7	7,5	7,6	11,4	15,3	7,2
Dimanche	0,5	0,0	0,0	3,9	6,5	11,7	12,0	3,5

n = 32 149 dont 4388 personnes âgées de 0 à 14 ans

Source: OFROU

© OFROU, 2015



Exemple de lecture: **23** % des cyclistes accidentés le vendredi entre 12 h et 15 h étaient des enfants (0 à 14 ans).

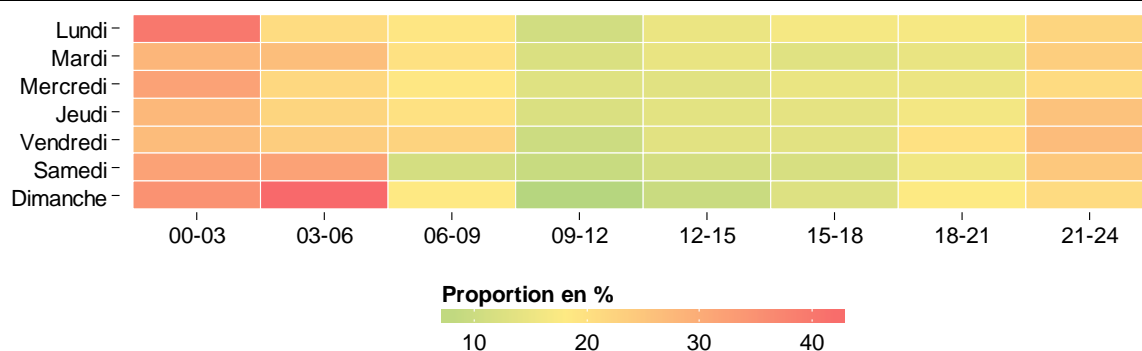
#### (9) Pourcentage de personnes âgées de 15 à 24 ans rapporté à l'ensemble des personnes accidentées dans l'intervalle de temps correspondant

Intervalle de temps	00-03	03-06	06-09	09-12	12-15	15-18	18-21	21-00
Lundi	40,0	20,7	18,7	10,6	14,7	16,4	16,6	22,0
Mardi	27,9	26,5	19,9	12,1	14,4	13,0	14,6	23,4
Mercredi	31,8	21,4	18,6	12,9	13,3	14,6	15,0	21,0
Jeudi	27,8	22,0	19,8	12,1	13,5	13,9	16,1	25,7
Vendredi	26,9	23,5	22,5	9,9	13,4	13,5	19,9	27,0
Samedi	31,8	31,9	11,2	9,3	11,1	11,5	15,8	24,6
Dimanche	35,0	42,9	18,2	6,4	9,4	12,6	17,7	20,9

n = 32 149 dont 4970 personnes âgées de 15 à 24 ans

Source: OFROU

© OFROU, 2015



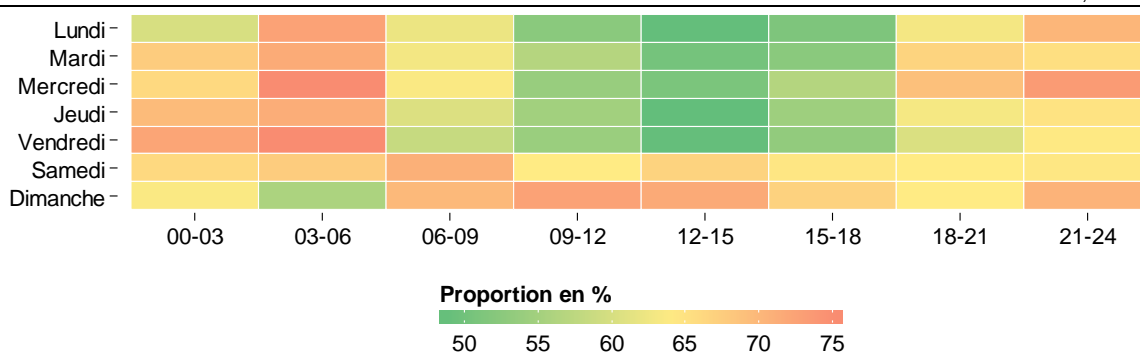
**(10) Pourcentage de personnes âgées de 25 à 64 ans rapporté à l'ensemble des personnes accidentées dans l'intervalle de temps correspondant**

Intervalle de temps	00-03	03-06	06-09	09-12	12-15	15-18	18-21	21-00
Lundi	60,0	72,4	62,1	52,5	48,8	51,3	62,9	70,1
Mardi	67,4	71,4	62,8	56,8	50,4	52,5	66,6	65,2
Mercredi	65,9	75,0	63,4	53,8	51,0	56,6	68,8	73,2
Jeudi	69,4	71,2	60,5	54,9	48,6	54,5	62,9	64,8
Vendredi	72,0	75,0	58,3	54,1	48,9	53,3	60,4	64,0
Samedi	65,9	67,4	70,7	63,9	66,7	64,4	63,9	64,3
Dimanche	63,5	55,8	69,7	72,4	71,5	66,8	63,9	70,4

n = 32 149 dont 19 071 personnes âgées de 25 à 64 ans

Source: OFROU

© OFROU, 2015



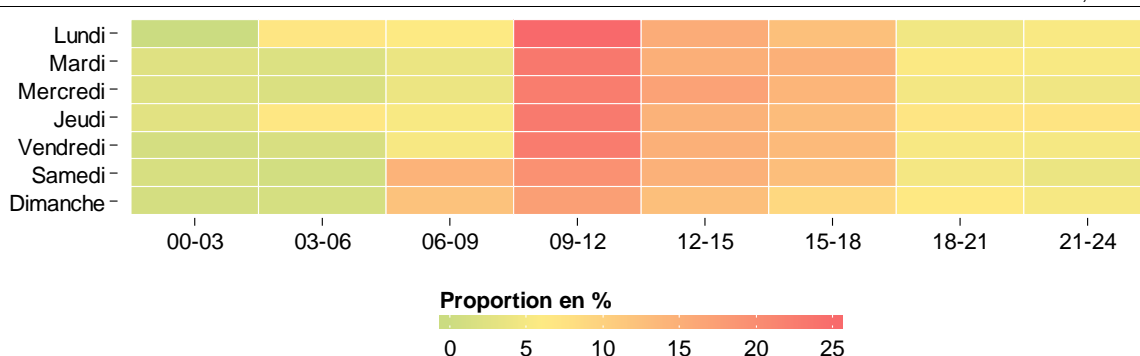
**(11) Pourcentage de personnes âgées de 65 ans ou plus rapporté à l'ensemble des personnes accidentées dans l'intervalle de temps correspondant**

Intervalle de temps	00-03	03-06	06-09	09-12	12-15	15-18	18-21	21-00
Lundi	0,0	6,9	6,0	25,2	15,4	12,4	4,6	5,5
Mardi	2,3	2,0	3,8	23,0	14,9	14,8	5,8	5,4
Mercredi	2,3	1,8	4,0	22,3	16,9	14,0	4,8	4,4
Jeudi	2,8	6,8	5,4	22,6	14,5	13,0	6,9	7,1
Vendredi	1,1	1,5	5,3	22,4	14,7	13,3	5,3	5,0
Samedi	1,4	0,7	14,4	19,4	14,6	12,7	5,0	3,9
Dimanche	1,0	1,2	12,1	17,3	12,5	8,9	6,5	5,2

n = 32 149 dont 3720 personnes âgées de 65 ans ou plus

Source: OFROU

© OFROU, 2015



### 4.3. Influence de l'alcool

#### Des cyclistes souvent alcoolisés la nuit

Sur l'ensemble de la période passée en revue, 2084 cyclistes accidentés étaient sous l'emprise de l'alcool<sup>3</sup>, dont une grande partie entre minuit et 3 h du matin. De tels cas sont particulièrement fréquents le samedi et le dimanche à l'aurore. 60 % des personnes concernées étaient des hommes.

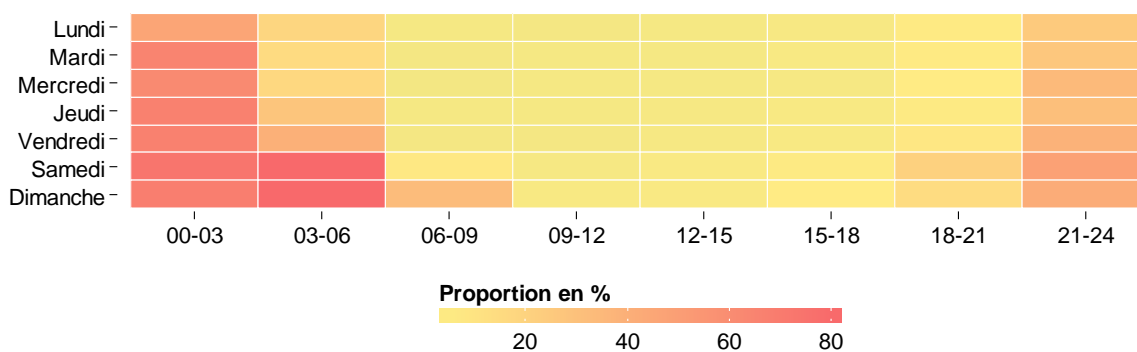
#### (12) Pourcentage de victimes d'accidents sous l'emprise de l'alcool rapporté à l'ensemble des personnes accidentées dans l'intervalle de temps correspondant

Intervalle de temps	00-03	03-06	06-09	09-12	12-15	15-18	18-21	21-00
Lundi	45,7	17,2	0,6	0,5	0,8	1,9	5,8	24,4
Mardi	65,1	14,3	0,3	1,0	0,8	2,2	5,3	26,1
Mercredi	61,4	16,1	0,1	0,8	0,8	1,7	5,6	33,7
Jeudi	66,7	27,1	0,6	0,6	1,4	2,3	4,9	31,0
Vendredi	66,7	39,7	0,5	0,4	1,4	2,4	7,7	38,5
Samedi	73,7	80,7	6,9	1,5	2,8	4,9	20,5	48,3
Dimanche	68,5	<b>81,0</b>	32,3	2,1	2,8	5,5	14,1	41,7

n = 32 150 dont 2084 personnes accidentées sous l'emprise de l'alcool

Source: OFROU

© OFROU, 2015



Exemple de lecture: **81 %** des cyclistes accidentés le dimanche entre 3 h et 6 h du matin étaient alcoolisés.

<sup>3</sup> « Emprise de l'alcool » signifie que l'une des causes possibles d'accidents des cyclistes était l'influence de l'alcool.

#### 4.4. Principaux responsables des accidents entre 2011 et 2014

La nuit, les cyclistes sont souvent les principaux responsables des accidents

Sur la période considérée, le cycliste était dans 55 % des cas le principal responsable de l'accident de vélo. En semaine entre 6 h et 9 h du matin, ce pourcentage est inférieur à 50 %, tandis qu'il est bien plus élevé lorsque les accidents surviennent tard le soir et tôt le matin.

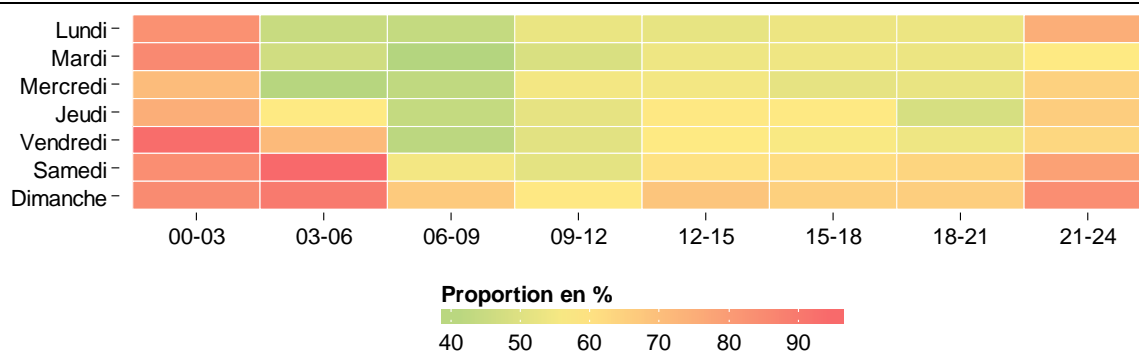
##### (13) Pourcentage des accidents pour lesquels les cyclistes étaient les principaux responsables, rapporté à l'ensemble des accidents impliquant des cyclistes dans l'intervalle de temps correspondant

Intervalle de temps	00-03	03-06	06-09	09-12	12-15	15-18	18-21	21-00
Lundi	83,3	43,5	42,7	51,8	51,1	52,7	52,4	75,0
Mardi	85,7	45,5	<b>38,4</b>	47,7	52,7	53,1	52,4	57,1
Mercredi	70,6	39,3	41,6	54,1	54,2	50,9	51,6	64,6
Jeudi	75,0	57,1	42,6	50,7	57,8	57,2	47,0	65,5
Vendredi	93,9	71,4	40,7	50,0	56,7	55,5	53,0	62,8
Samedi	84,2	95,4	53,9	50,3	59,5	60,8	63,3	78,8
Dimanche	85,1	90,4	66,7	57,6	68,2	64,7	65,3	84,4

n = 12 801 dont 6982 cyclistes étaient les principaux responsables

Source: OFROU

© OFROU, 2015



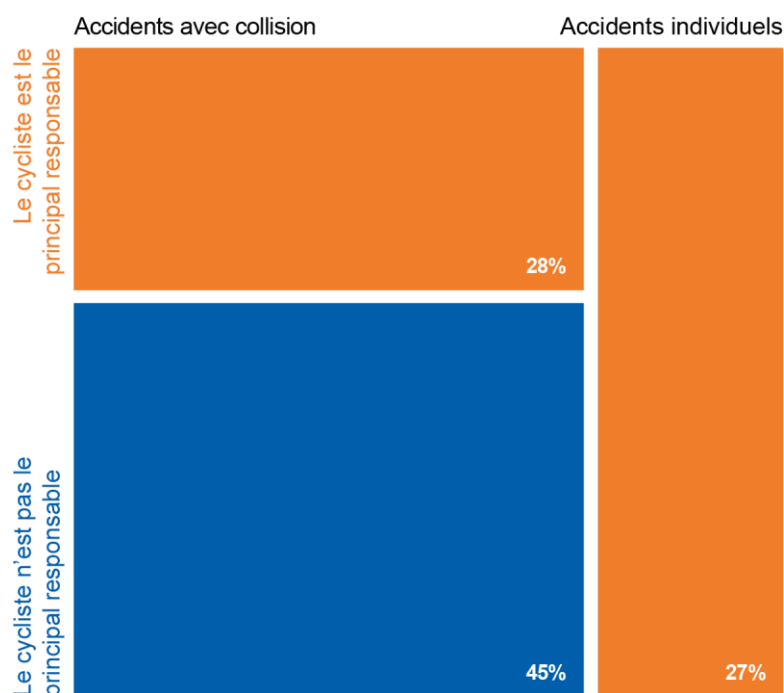
Exemple de lecture: Le mardi entre 6 h et 9 h du matin, le cycliste était le principal responsable de l'accident dans **38,4** % des cas.

#### 4.5. Autres usagers impliqués

Une proportion considérable d'accidents individuels

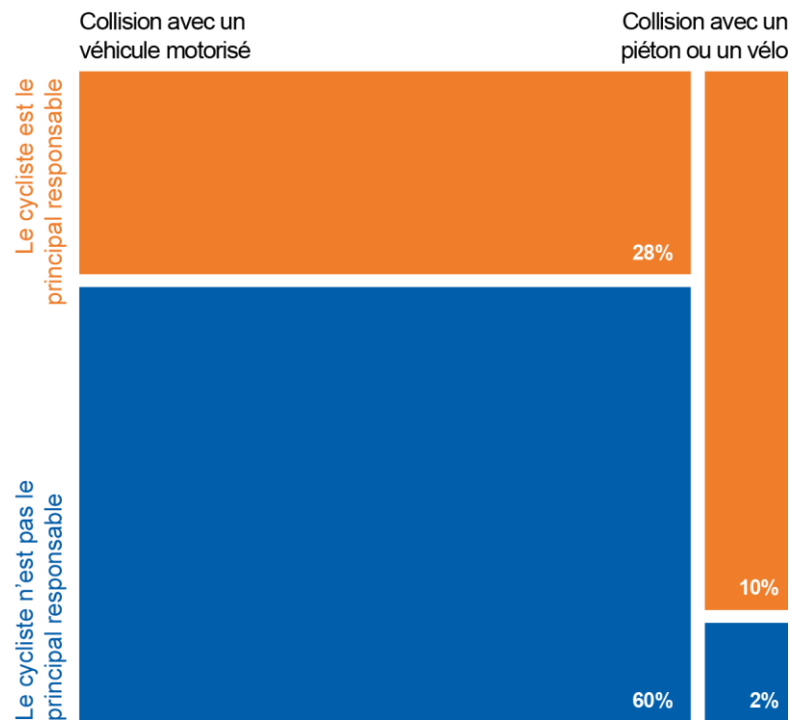
Si l'on exclut les accidents individuels du pourcentage d'accidents de vélo où le cycliste était le principal responsable (55 %), ce chiffre ne s'établit plus qu'à environ 28 %. Néanmoins, le cycliste entre en collision avec au moins un autre usager de la route dans 73 % des accidents de vélo (évaluation 14). Lors d'accidents entre des piétons et un vélo, le cycliste en est le principal responsable dans la majorité des cas. En revanche, la responsabilité change généralement de camp lorsque des accidents surviennent entre un vélo et un véhicule motorisé (évaluation 15).

##### (14) Pourcentage des accidents impliquant un vélo, ventilé par responsable principal et accident individuel



Exemple de lecture: 27 % de l'ensemble des accidents de vélo étaient des accidents individuels. Dans ce cas, le cycliste est toujours le responsable principal. 28 % des accidents impliquaient une collision et étaient principalement imputables au cycliste. Au total, le cycliste était donc le principal responsable de l'accident dans 55 % des cas (surface orange).

**(15) Pourcentage des accidents impliquant un vélo et un autre usager, ventilé par responsable principal et type d'usager**



Exemple de lecture: Parmi l'ensemble des accidents de vélo avec un autre usager de la route, 28 % étaient des accidents avec un véhicule motorisé, pour lesquels le cycliste était le principal responsable. 10 % des accidents impliquaient une collision entre un cycliste (principal responsable) et un piéton ou un autre vélo. Au total, le cycliste était le principal responsable dans 38 % des cas (surface orange).

## 5. Evaluations relatives aux infrastructures

### 5.1. Pourcentage d'accidents de vélo selon le lieu de l'accident

Un accident sur trois dans les giratoires est un accident de vélo

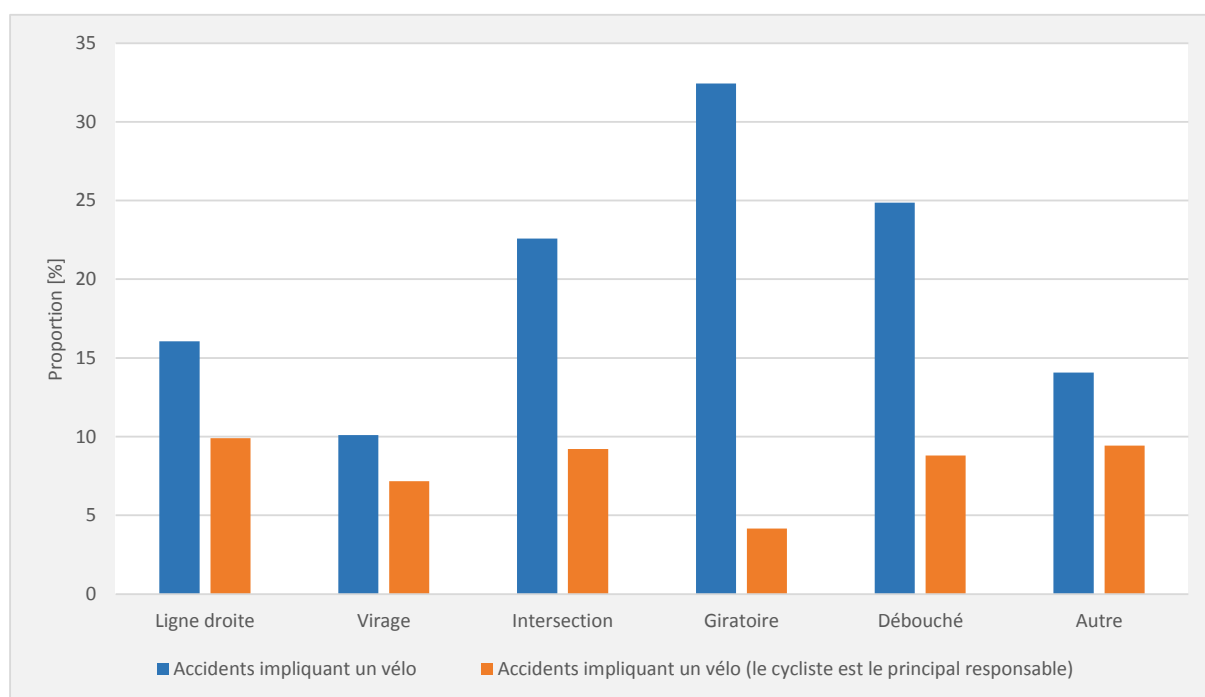
Les évaluations relatives aux infrastructures se rapportent à la statistique des accidents à différents endroits. Il apparaît que la proportion d'accidents de vélo au niveau des giratoires en particulier est très élevée, avec en moyenne près d'un accident sur trois impliquant un cycliste. Par comparaison avec tous les autres lieux d'accident, le pourcentage de cyclistes qui assument la responsabilité principale de l'accident est par ailleurs le plus faible (env. 4 %).

En chiffres absolus, les accidents surviennent le plus souvent dans les lignes droites (13 375). En revanche, moins d'accidents se produisent dans les giratoires (2324), mais la proportion de ces derniers sur la longueur totale du réseau routier est aussi beaucoup plus faible.

#### (16) Pourcentage des accidents impliquant un vélo et des accidents de ce type où le cycliste en est le principal responsable, rapporté à l'ensemble des accidents selon le lieu où ils se sont produits

Accidents en fonction de l'implication ou non d'un vélo	Ligne droite	Virage	Intersection	Giratoire	Débouché	Autre
Accidents n'impliquant pas de vélo	83,9	89,9	77,4	67,6	75,1	85,9
Accidents impliquant un vélo	16,1	10,1	22,6	<b>32,4</b>	24,9	14,1
Accidents impliquant un vélo et dont le principal responsable est le cycliste	9,9	7,2	9,2	4,2	8,8	9,4

Source: OFROU © OFROU, 2015



Exemple de lecture: **32,4** % de l'ensemble des accidents survenus dans des giratoires étaient des accidents de vélo.



## 5.2. Types d'accidents selon le lieu

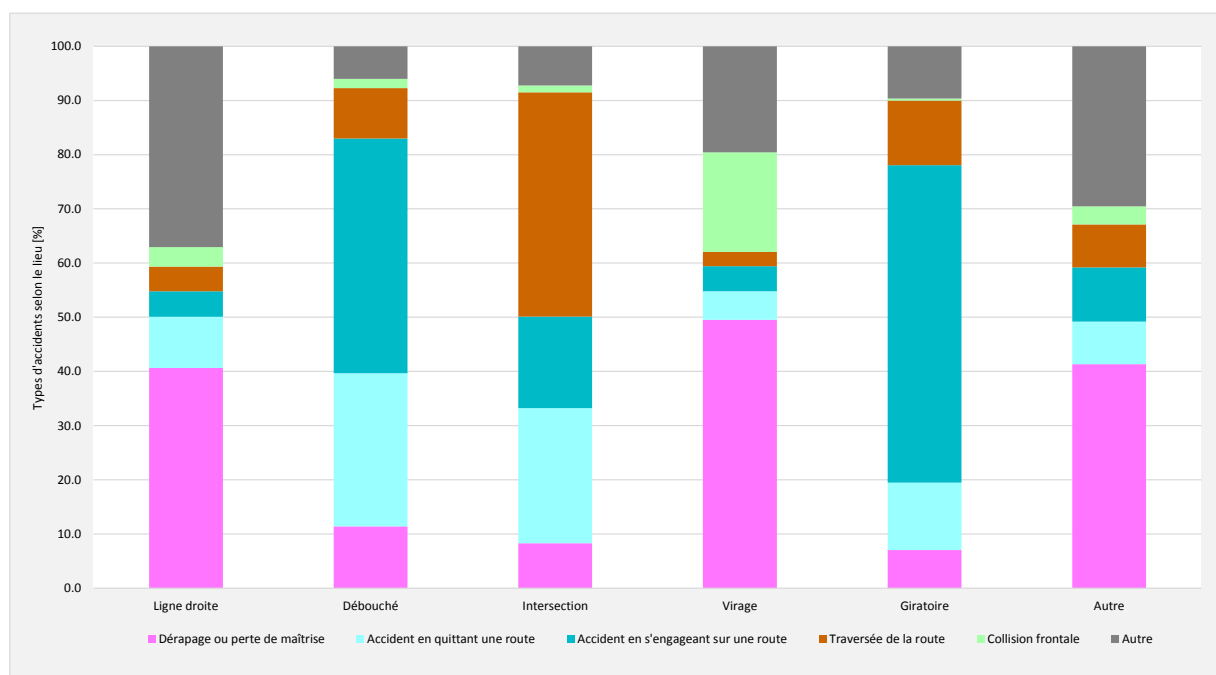
Forte proportion d'accidents dans les giratoires au moment de s'engager sur une route

La répartition des types d'accidents selon le lieu montre qu'une grande partie des accidents de vélo survenus dans un giratoire se sont produits alors que les cyclistes s'engageaient sur une route. Les dérapages ou pertes de maîtrise y représentent une faible part des accidents, même s'ils arrivent plus fréquemment à d'autres endroits. Des analyses spatiales ont également révélé que les giratoires constituaient très souvent des points noirs pour les vélos (accumulation localisée d'accidents de vélo). Ainsi, ces infrastructures présentent un risque d'accident relativement élevé pour les cyclistes.

**(17) Pourcentage d'accidents impliquant des cyclistes selon le type et le lieu de l'accident**  
(couleurs conformes à la [carte interactive des accidents](#))

Type d'accident	Ligne droite	Débouché	Intersection	Virage	Giratoire	Autre
Dérapiage ou perte de maîtrise	40,6	11,4	8,3	49,5	7,1	41,4
Accident en quittant une route	9,5	28,3	25,0	5,3	12,4	7,8
Accident en s'engageant sur une route	4,7	43,3	16,9	4,6	<b>58,6</b>	10,0
Traversée de la route	4,6	9,3	41,4	2,6	11,9	7,9
Collision frontale	3,6	1,7	1,3	18,4	0,4	3,3
Autre	37,1	6,0	7,2	19,6	9,6	29,5

Source: OFROU © OFROU, 2015



Exemple de lecture: **58,6** % de l'ensemble des accidents de vélo survenus dans un giratoire se sont produits alors que les cyclistes s'engageaient sur une route.