

Sécurité des cyclistes : les solutions hollandaises



Guy Baudelle, professeur en aménagement de l'espace-urbanisme à l'université de Rennes 2.

1 CLIENT PHOTO : ARCHIVES OUEST-FRANCE

« Rennes, Nantes, Alençon, Châteaugontier... Votre quotidien relate régulièrement des collisions impliquant des cyclistes urbains, parfois mortelles.

Ces accidents s'expliqueraient en partie par la hausse de la pratique (14 % des trajets s'effectuent désormais à vélo à Rennes).

Une partie des nouveaux adeptes manque d'expérience tandis que les automobilistes tardent à ajuster leur vigilance à ce nouveau contexte. Les forces de l'ordre font la chasse au défaut d'éclairage tandis que les villes tâchent d'améliorer le réseau en traitant en priorité les points noirs. La loi enfin combine obligations (casque pour les enfants, veste fluo hors agglomération) et prévention (forma-

tion des élèves du primaire).

Les études internationales montrent, qu'en réalité, le risque décroît à mesure que le nombre de cyclistes augmente. Les États-Unis peu enclins à pédaler restent ainsi le pays développé le plus dangereux pour les cyclistes. Inversement, le pays le plus cycliste du monde (les Pays-Bas) est aussi le plus sûr avec un décès de cycliste pour 150 millions de kilomètres parcourus à bicyclette en 2016. La mortalité cycliste y a même été divisée par trois en trente ans alors que presque personne ne porte de casque.

Fin des carrefours tricolores

Les solutions adoptées sont largement reproductibles en France : réseau cyclable direct et continu, calibré large ; zones 30 systématiques, zones 20 fréquentes voire zones 10 autour des écoles (où la moitié des élèves du primaire et huit collégiens sur dix se rendent à vélo) ; priorité presque systématique de la circulation cycliste sur les voitures ; passage des feux au vert dans toutes les directions pour les cyclistes avant le passa-

ge au vert pour les véhicules motorisés, ce qui évite tout conflit aux carrefours ; « autoroutes cyclables » sécurisées et prioritaires ; expérimentation des aménagements puis consultation de la population avant toute décision, y compris par référendum local.

L'étape ultime aujourd'hui mise en œuvre dans une centaine de villes est la suppression de tout carrefour tricolore, qui oblige les usagers à faire attention aux autres, abaissant la vitesse de circulation effective sous les 30 km/h. Grâce à ce système peu coûteux, la ville pionnière de Drachten n'a plus connu d'accident de vélo (contre huit par an auparavant) alors même que 22 000 véhicules et 7 000 cyclistes se croisent en moyenne à chaque intersection. Même les conducteurs de voitures et de bus (dont le temps d'attente aux carrefours en heure de pointe a été divisé par deux) se sont réjouis de ce dispositif.

Aux Pays-Bas, le nombre de tués est cependant reparti à la hausse ces deux dernières années, à cause notamment de l'usage des téléphones portables au volant. Ces acci-

ents frappent essentiellement les cyclistes plus âgés, loin de l'image de jeunes adolescents échevelés. Deux-tiers des victimes ont plus de 65 ans (plus de 75 ans surtout) alors qu'elles ne représentent que 3 % du kilométrage cycliste total parcouru.

Ce regain de mortalité s'explique en partie par le vif succès des vélos électriques auprès des seniors, progrès auquel les automobilistes et le réseau cyclable ne se sont pas encore adaptés. Comme aux Pays-Bas, nos villes devront donc revoir rapidement leurs priorités d'investissement en matière d'infrastructures pour tenir compte de l'expansion considérable du parc de vélos électriques, faute de quoi la mortalité cycliste risque encore d'augmenter. >>>

Lire également sur ouest-france.fr

« Mourir et vivre : les limites de l'autonomie », par Jean-François Bouthors.

« Quand finira donc la crise vénézuélienne ? », par Laurence Debray.

><

_TTG05

≈<

**
1