

Mieux protéger les nouveaux cyclistes

Toute la France ou presque s'est (re)mise au deux-roues à la sortie du confinement. Les pistes cyclables qui se multiplient, en ville comme en milieu rural, +30 % de cyclistes en plus dès la fin du confinement : mécaniquement, cela signifie aussi une hausse des accidents.

Or les chiffres de la Sécurité routière pourraient sembler rassurants, en cette fin d'année. Au mieux souligneront-ils une légère baisse du nombre de blessés à vélo entre 2019 et 2020... Mais sans prendre en compte l'interruption totale de déplacements qu'a provoquée le confinement. Ces chiffres en trompe-l'œil ne doivent pas relâcher notre vigilance. Au contraire. En réalité, les accidents sont chaque année plus nombreux, et 2020 ne fera pas exception. D'abord pour d'évidentes raisons statistiques : plus de cyclistes sur les routes, ce sont évidemment plus de potentielles victimes à dénombrer. Mais aussi – et surtout – parce que la très grande majorité des nouveaux usagers (ou usagers occasionnels) se considère inconsciemment comme piétonne. Le même problème a pu être constaté avec l'arrivée massive des trottinettes électriques. Les nouveaux usagers des deux-roues non motorisés ont une tendance naturelle à considérer qu'ils se déplacent juste « un peu plus vite ». Mais à cette vitesse augmentée, les risques ne sont plus les mêmes. Sur la chaussée comme sur les trottoirs. Les usagers des deux roues sont en réalité aussi fragiles que des piétons et devraient donc faire l'objet des mêmes protections.

UN CONDUCTEUR QUI S'IGNORE

Je vais ici contredire l'adage en affirmant que faire du vélo s'oublie facilement. Plus précisément, l'usage du vélo sur la voie publique s'oublie. De même qu'un conducteur qui n'aurait pas utilisé sa voiture ou sa moto depuis des années, un nouveau cycliste prend des risques en (re)prenant la route. Le danger vient du fait qu'il n'en a pas conscience. Il vient aussi du fait que l'on ne



Si le vélo donne l'impression de liberté, la circulation en zone urbaine dense est complexe et potentiellement dangereuse.

rend pas obligatoire l'apprentissage de la route aux cyclistes ou aux conducteurs de trottinettes. Or, chaque usager de véhicule – même non motorisé – devrait maîtriser les règles de la conduite avant d'affronter le trafic. L'idée que ce sont des moyens de transport faciles d'usage, pratiques voire enfantins est contre-productive : on les prend moins au sérieux.

PIÉTON AUGMENTÉ, RISQUE MINORÉ ?

En dix ans, le nombre de cyclistes décédés après accident de la route a augmenté de près de 30 %. Chaque année, ils sont 60 000 à arriver aux urgences, avec une mortalité en hausse. On peut d'ores et déjà prévoir que cette courbe continuera d'augmenter en 2021 si on ne fait rien pour changer les choses.

En tant qu'avocat spécialisé dans le droit du dommage corporel, je considère naturellement ces victimes comme des piétons augmentés. C'est en effet ce qu'implique la loi Badinter, qui encadre l'indemnisation des préjudices corporels en cas d'accident de la route. À moins d'avoir commis une faute inexcusable sans raison valable – et

même si le cycliste n'a pas respecté un feu ou une priorité – l'usager à vélo sera en principe indemnisé par l'assureur du véhicule impliqué dans l'accident. Autrement dit, même juridiquement parlant, les cas d'accidents de vélo ne sont pas perçus comme compliqués. Mais cela ne doit jamais être synonyme de légèreté. Les traumatismes crâniens sont toujours plus fréquents chez les cyclistes, je le constate chaque année à mon cabinet.

Il faut s'intéresser dès maintenant à ces usagers fragiles. Nombre d'entre eux se sentent vulnérables sur la route et réclament des aménagements spécifiques. Notamment des pistes cyclables clairement identifiées et respectées de tous les usagers. Des aménagements durables, cela veut dire des séparations nettes, si possible en relief, plutôt que des marquages au sol conçus à la va-vite pour répondre à la demande qui a explosé cette année. Ce qui est une réponse temporaire doit rapidement évoluer pour apporter des garanties de sécurité aux cyclistes, en milieu urbain comme en milieu rural, où les usagers se multiplient également. Cela veut peut-être dire aussi envisager une formation aux infrastructures routières qui permette à chacun de comprendre et s'approprier l'espace routier sans danger.



Maître Hadrien Muller,
avocat au barreau de Paris,
spécialisé en droit du dommage corporel