

28.03.2022 - 11:00 Uhr

Étude d'Allianz sur la sécurité: hausse des risques d'accident pour les conducteurs de deux-roues

Wallisellen (ots) -

Les accidents des deux-roues sont au coeur de la nouvelle étude sur la sécurité en deux-roues réalisée par le Centre technologique Allianz (CTA). Un décès sur quatre (294 000) et 41% (22 millions) des blessés de la route dans le monde sont dus à un accident de vélo, de moto, de scooter ou d'un engin similaire. Dans l'ensemble de l'UE, un accident de la circulation mortel sur quatre touche un utilisateur de deux-roues. En Suisse, ce chiffre dépasse même les 40%.

"Les risques d'accident pour les conducteurs de deux-roues ont nettement augmenté ces dernières années. En Suisse, 102 conducteurs de deux-roues sont morts sur la route en 2020, ce qui représente près de 45% de tous les décès sur le réseau routier. Le nombre de blessés graves a également augmenté en 2020, s'élevant à plus de 2500 personnes, soit plus de deux tiers des victimes de la route", explique Markus Deplazes, responsable Sinistres chez Allianz Suisse. À titre de comparaison, en Allemagne, ce chiffre était d'environ 49% pour la même période. Et l'année 2021 n'est pas en reste! Selon les chiffres provisoires récemment communiqués par l'Office fédéral des routes (OFROU), 66% de tous les blessés graves et près de 45% de tous les tués étaient en deux-roues. En 2001, ces chiffres étaient encore de seulement 25% de tous les tués et de 39% de tous les blessés graves. "Cette évolution du trafic des deux-roues est inquiétante", déclare M. Deplazes.

Les vélos et trottinettes électriques ne sont pas des jouets

La nette augmentation concernant le nombre de deux-roues est également due au succès des deux-roues électriques. Une personne sur trois en Allemagne et en Suisse et même une sur deux en Autriche tuée à vélo utilisait un vélo électrique, avec une surreprésentation compte tenu des distances parcourues et du nombre de ces engins en circulation. Les derniers chiffres montrent également une hausse du nombre de victimes de vélos électriques pour 2021, tandis que le nombre de victimes cyclistes classiques a quant à lui même diminué. L'étude d'Allianz révèle en outre que le risque de décès (dû à une blessure mortelle) pour les cyclistes en Allemagne est, selon les calculs du Centre technologique Allianz (CTA), en moyenne sur une longue période trois fois plus élevé avec un vélo électrique qu'avec un vélo traditionnel. Le risque est accru non seulement chez les seniors, mais aussi chez tous les jeunes. En Suisse, le risque de blessure mortelle ou grave avec un vélo électrique était supérieur d'un cinquième en 2020. Bien que la sécurité des vélos électriques soit donc meilleure en Suisse qu'en Allemagne, le risque de blessure sur les vélos motorisés est ici aussi toujours méconnu. Les vélos et trottinettes électriques se distinguent par des dynamiques de conduite particulières auxquelles chacun devrait bien se préparer. Au début de la saison cycliste surtout, de nombreuses personnes, novices ou qui réenfourchent leur vélo après une longue pause, reprennent la route sans être suffisamment en forme ou entraînées. Les experts d'Allianz rappellent que "faire rapidement un tour dans la cour en guise de test" n'est pas un entraînement approprié.

L'absence de casque engendre plus de blessures à la tête

Les données d'Allianz relatives aux sinistres montrent que les cyclistes qui ne portaient pas de casque ont subi 2,5 fois plus de blessures à la tête que ceux qui en portaient un. À cet égard, les Suisses font figure d'exemple par rapport aux pays voisins: alors qu'environ 57% des personnes portent un casque lorsqu'elles circulent à vélo dans notre pays, ce taux n'est que de 35% environ en Autriche et même de seulement 26% en Allemagne. Selon les prévisions, un taux de 100% n'est toutefois pas envisageable avant longtemps, ce qui est inacceptable du point de vue des accidentologues. L'argument selon lequel le port obligatoire du casque découragerait de faire du vélo n'est pas étayé par la recherche internationale. En revanche, l'acceptation d'une obligation est aujourd'hui élevée, y compris chez les cyclistes. "De notre point de vue, il semble urgent de réfléchir au moins à une obligation du port du casque pour les enfants jusqu'à 14 ans ainsi que pour les utilisateurs de vélos électriques. L'expérience internationale montre que ces deux mesures permettent de réduire le nombre d'accidents et constituent un signal pour la prise de conscience de la sécurité par tous", explique Christoph Lauterwasser, directeur du CTA.

Exploiter le potentiel de sécurité des systèmes d'assistance

La possibilité d'agir sur la chaîne d'erreur humaine au moyen de systèmes d'assistance à la conduite est loin d'être épuisée dans le domaine de la circulation des deux-roues. "Nous saluons le règlement de l'UE sur l'introduction de nouveaux dispositifs de sécurité pour les véhicules: il impose la mise en place de systèmes de freinage d'urgence qui détectent les piétons et les cyclistes et freinent de manière autonome. Ces systèmes devront être installés dans les nouveaux types de véhicules à partir de 2024 et pour les premières immatriculations à partir de 2026", explique Christoph Lauterwasser. "Cela contribuera à mettre sur la route, à grande échelle, des systèmes qui peuvent sauver des vies en évitant les collisions ou en réduisant la vitesse d'impact."

Mais la technologie à elle seule ne suffit pas. "De bons véhicules, une bonne technique de circulation et une bonne infrastructure sont essentiels, mais ils ne compensent pas le manque d'expérience, l'ignorance, l'inattention, la fatigue, l'effet des drogues, le goût du risque, le manque d'égarés ou la simple volonté d'enfreindre les règles, chez tous les usagers de la route", explique Jörg Kubitzki, auteur de l'étude et chercheur en sécurité au CTA. "Sur la route, ce ne sont pas des véhicules qui se rencontrent, mais des personnes, et sans une plus grande attention portée aux règles de comportement et au respect du code de la route, il sera difficile

de corriger la situation en matière d'accidents."

Note aux rédactions: nous vous enverrons volontiers par e-mail l'**étude complète "La sécurité sur deux-roues en bref"** (en allemand) réalisée par Jörg Kubitzki. Pour cette étude, le Centre technologique Allianz a mené, en collaboration avec l'institut Ipsos, une enquête téléphonique représentative auprès de 1205 cyclistes allemands et 500 cyclistes de Suisse alémanique et de Suisse romande, et a analysé avec Pia Hartmann et Oliver Braxmeier, de l'Université de Cobourg, 1000 dossiers de sinistres Allianz concernant des accidents de vélo et de moto choisis de manière aléatoire.

Contact:

Hans-Peter Nehmer, responsable Communication et durabilité
hanspeter.nehmer@allianz.ch, tél.: 058 358 88 01

Bernd de Wall, porte-parole Senior
bernd.dewall@allianz.ch, tél.: 058 358 84 14

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100008591/100887097> abgerufen werden.