

Cyclistes renversés, les angles morts dans le viseur

Alors que la mortalité à vélo augmente encore, selon les derniers chiffres de la sécurité routière, un récent drame à Paris amène des associations à réclamer des actions concrètes.

ÉMILIE TORGEMEN

IL S'APPELLAIT N. Il avait 30 ans. « Brillant, passionné, généreux et drôle », décrit Louis, son ami avec qui il avait fait ses classes à Centrale Paris. « J'ai été son témoin de mariage et nous devions organiser la grande fête dans quelques mois », ajoute-t-il. La vie de N. a été stoppée sur la place de la République le 4 novembre à 8 h 45, durant son trajet quotidien à vélo pour se rendre au travail. Le jeune homme a été renversé par un camion de chantier. Ce dernier n'a pas vu le cycliste dans son angle mort. Il sera enterré cette semaine.

Ce terrible accident s'inscrit dans une triste tendance. Selon les toutes dernières données publiées par la sécurité routière lundi, la mortalité des cyclistes continue d'augmenter : 27 ont ainsi perdu la vie le mois dernier, 11 de plus qu'en octobre 2019, dernière véritable année de référence avant le Covid. Sur douze mois, les décès de cyclistes sont en hausse de 20 %, quand le nombre d'accidents mortels d'automobilistes, de piétons et même de motards baisse sur les routes. Les adeptes de la petite reine ne veulent plus de



Depuis le mois de janvier, les poids lourds sont contraints d'arborer des autocollants « angles morts » pour prévenir les cyclistes.

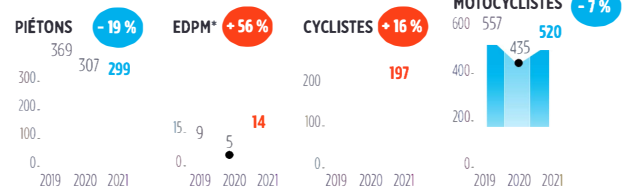
cette « hécatombe ». « Le 4 novembre, sur la place de la République, vélo et camion roulaient doucement. N. portait un casque », rapporte Laure, qui a assisté à ce drame survenu en pleine heure de pointe, avant 9 heures du matin et que nous avons jointe. Pas d'écouteurs dans les oreilles, pas de manœuvre imprudente de la part du cycliste, bien équipé. Mais l'emplacement de l'accident, à l'angle de la place de la République et du boulevard du Temple, constitue un « point noir », la chaussée se resserrant au moment où la voie fait un coude. « Il suffit d'y rester quelques instants pour constater que toutes les voitures empiètent sur la voie réservée aux vélos à cet endroit, relate Louis, lui-même cycliste, qui s'est rendu sur place pour jauger l'accident qui a coûté la vie à son ami. D'autant plus qu'à cet endroit, seule une ligne blanche matérialise la piste cyclable. Il n'y a pas de séparateur en 3D. »

Laure a tenté de participer aux secours : « Immédiatement, un infirmier de passage a coordonné les premiers soins. À la pharmacie, on a trouvé le matériel d'urgence. Le Samu et les pompiers sont arrivés très vite. » La famille, informée de son absence au travail, a mis plus de deux heures avant de pouvoir localiser N. à l'hôpital. Il y est décédé à 15 h 11.

Il y a malheureusement trop de précédents de cyclistes fauchés pour s'être retrou-

Évolution du nombre de tués sur les routes

selon le mode de déplacement sur les dix premiers mois de l'année



XX %

Évolution 2019-2021

* Les engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) comprennent les trottinettes électriques, gyropodes, hoverboards, segways, etc.

LYNFOGRAPHIE

SOURCE:ONISR

vés dans l'angle mort de bus, de cars ou de camions. « À Rennes, une jeune fille de 22 ans, Grace, a été tuée par un camion que l'avait pas vue, rappelle Olivier Schneider, président de la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB)... Une marche blanche a été organisée pour les deux ans de sa mort. Cela fait au moins autant de temps que nous nous battons sur les angles morts des grands gabarits. » Depuis janvier, les poids lourds sont contraints d'aposer des autocollants sur leur carrosserie pour indiquer aux deux-roues qui voudraient les doubler qu'ils se situent dans la zone ultra-dangereuse.

Équiper les poids lourds et aménager les horaires de circulation

Pour réduire le risque pour ceux – de plus en plus nombreux – qui circulent à vélo, il faut jouer sur tous les niveaux : horaires de circulation des poids lourds en agglomération, aménagements urbains avec des voies pour vélos sécurisées, infrastructures, formations et équipements adéquats des cyclistes comme des autres usagers. « Il faut d'urgence imposer le déploiement des solutions de vision à 360 degrés (un système de caméra qui élimine les angles morts pour tourner, reculer, se garer). Les conductrices et conducteurs le réclament. Mais les pouvoirs publics hésitent car ils ne veulent pas impacter des entreprises qui ont déjà souffert de la crise sanitaire. C'est inacceptable ! » dénonce ainsi Olivier Schneider. Il est rejoint sur ce point par Téo Bartuccio, de l'association Mon vélo est une vie. « Dans certains pays, les systèmes (bips, scans ou caméras) sont obligatoires », rappelle-t-il. Ils plaident pour un calendrier ambitieux et une interdiction de circuler en agglomération aux heures de pointe pour les camions qui ne seraient pas équipés.



Le 4 novembre, sur la place de la République, vélo et camion roulaient doucement. N. portait un casque
LAURE, TÉMOIN D'UN ACCIDENT