



les zones 30 : 20% du territoire parisien



215 km de double sens cyclable
dans les zones 30 à Paris



90% des voies dans les zones 30
sont à double sens cyclable

L'étude est réalisée à partir du dépouillement de tous les procès verbaux d'accidents survenus dans les voies à sens unique situées à l'intérieur des zones 30. Elle prend en compte les accidents impliquant au moins un vélo, durant trois périodes distinctes et porte sur une totalité de 102 accidents corporels.

période	année	Avant/après l'application de la mesure	Nombre d'accidents	Nombre de blessés légers	Nombre de blessés graves
1	1 ^{er} /09/2007 à 31/08/2008	Avant	30	25 cyclistes 5 piétons	2 cyclistes -
2	1 ^{er} /09/2008 à 31/08/2009	Avant	42	36 cyclistes 5 piétons 3 usagers 2 RM	- - -
3	1 ^{er} /09/2010 à 31/08/2011	Après	30	25 cyclistes 5 piétons 1 usagers 2 RM	- 1 piéton -

A titre indicatif le nombre d'accidents concernant des cyclistes sur tout Paris varie de 600 à 700 par an.

Sur les trois années, on peut s'intéresser à plusieurs natures d'accidents même si leur faible quantité doit conduire à relativiser les résultats.

•Ouvertures de portière de voiture :

7 pour la première période, 4 pour la deuxième et 3 pour la troisième.

C'est parmi les causes d'accidents les plus fréquentes. Il est à noter que ces accidents ne concernent que des vélos qui circulent dans le sens des voitures et donc dans le sens de stationnement. Aucun accident de portière n'est à déplorer pour des vélos circulant à contre sens, même le long d'une file de stationnement.

•La traversée des piétons hors passages piétons :

4 pour la première période, 4 pour la deuxième et 5 pour la troisième.

C'est une cause importante d'accident. Dans ces cas de figure c'est l'effet de surprise qui joue, le vélo étant silencieux, le piéton un peu trop confiant.

La surprise est encore plus forte lorsque le piéton surgit d'un espace entre deux véhicules en stationnement. Ce peut être renforcé dans le cas d'une circulation à contre sens de la circulation générale. Pour chacune des trois périodes 1 accident s'est produit ainsi avec le vélo dans le sens de la circulation et 2 au cours de la troisième période avec le cycliste à contre sens de la circulation générale.

REMARQUE : Le seul accident ayant conduit à une hospitalisation pour la 3^{ème} période se situe dans cette dernière catégorie.

**•Circulation des cyclistes dans le sens opposé à la circulation générale
(Ceci revient à dire en sens interdit pour les deux premières périodes et à contre sens autorisé pour la troisième)**

1 accident pour la première période, 4 pour la deuxième et 9 pour la troisième.
Bien entendu le nombre de cyclistes dans la troisième période à contre sens est sans commune mesure avec les deux autres périodes. On peut déduire que ces résultats montrent le double sens cyclable n'est pas générateur d'accidents.

•Choc frontal

Seul trois accidents concerne non pas une collision mais un heurt entre un véhicule et un vélo qui circule à contre sens. Aucun de ces accidents n'a fait l'objet d'une hospitalisation.

• **Les autres causes :**

- **Défaut de maîtrise du véhicule**

Elle concerne 1 accident pour la première période, 4 pour la deuxième et 5 pour la troisième. Cette cause concerne l'ensemble des véhicules, elle n'est pas liée au sens de circulation.

- **Inattention**

Elle concerne 1 accident pour la première période, 4 pour la deuxième et 6 pour la troisième. Cette cause concerne l'ensemble des usagers, elle n'est pas liée au sens de circulation.

- **Dépassement dangereux**

Elle concerne 2 accident pour la première période, 5 pour la deuxième et 2 pour la troisième. Cette cause concerne l'ensemble des usagers, elle concerne le sens de circulation générale.

- **Non respect de priorité à droite**

Elle concerne 2 accident pour la première période, 4 pour la deuxième et 2 pour la troisième. Elle n'est pas liée au sens de circulation.

1. Selon les résultats exposés ici, en valeur absolue le nombre d'accidents n'augmentent pas alors que le nombre de cyclistes dans les voies pourvues d'un double sens cyclable a significativement augmenté.
2. La majorité des accidents n'est pas directement liée au sens de circulation (défaut de maîtrise du véhicule, priorité à droite).
3. Les accidents d'ouverture de portière sont importants en nombre, ils ne concerne que les vélos circulant dans le sens de la circulation générale.
4. Les conflits vélos piétons sont souvent le fait de traversée irrégulière de piétons conduisant à un effet de surprise. Cette cause apparaît un peu plus forte dans le cas de circulation du vélo à contre sens, notamment lorsque le piéton surgit d'une file de stationnement. Notons quand même que cela reste très faible en nombre d'accidents.
5. Les chocs frontaux tant redoutés dans la perception qu'on peut avoir de la mise en place du double sens cyclable, sont très faibles tant dans leur nombre que dans leur conséquence.

RAPPEL : 30 accidents impliquant un vélo dans l'ensemble des zones 30 pour 600 à 700 accidents concernant des cyclistes sur tout Paris.

Il est rappelé ici une enquête effectuée auprès des piétons en 2011, dont on peut rapprocher les conclusions de l'étude sur la mise en place des double sens cyclables.

En effet, l'étude montrait que 37% des piétons sont préoccupés en priorité par la circulation des vélos. L'étude de l'accidentologie dans les zones 30 met en avant ce phénomène par l'effet de surprise provoqué par l'arrivée soudaine, silencieuse d'un vélo.

L'étude indique notamment que le cycliste est souvent perçu comme un envahisseur des espaces piétons plus particulièrement du trottoir.

Si ce comportement ne se caractérise pas forcément dans l'accidentologie, il est ressenti comme une menace importante provoquant une angoisse chez les seniors notamment.

En conclusion, le double sens cyclable est générateur de conflit supplémentaire lorsque le piéton traverse mais peut être considéré comme une possibilité de limiter la circulation des vélos sur les trottoirs.

Les vitesses des véhicules de la circulation générale ont été mesurées pendant 2 semaines fin mai 2010, début septembre 2010 et début janvier 2012, donc au tout début de la mise en place des double sens cyclables et actuellement.

Les vitesses mesurées étaient en moyenne proches de 25 km/h avec toutefois pour la rue du Château Landon et la rue de l'Échiquier des valeurs proches de 30 km/h durant la première période de mesures.

Pour ces deux rues les vitesses mesurées en 2012, la vitesse moyenne a chuté de 6 et 7 km/h ramenant ainsi cette moyenne au même niveau que les autres rues.

En première approche, cela montrerait un effet bénéfique sur la conduite des automobilistes.

Il conviendrait de conforter ces résultats par des mesures complémentaires. Il convient d'ajouter que le nombre de véhicules circulant à plus de 30km/h est très variable d'un site à l'autre. Cela varie de 5% à 40% les plus fortes baisses correspondent aux voies où la vitesse moyenne a chuté.

Conclusion

La mise en place des double sens cyclables a offert de nouvelles possibilités d'itinéraires pour les cyclistes, qui ont accepté ces dispositions et qui les utilisent.

L'étude montre assez bien qu'il faut poursuivre les programmes de mise en œuvre de liaisons interquartier, améliorant ainsi le maillage du réseau cyclable.

Certains de ces itinéraires créés constituent des axes structurant pour le vélo (rue de la Verrerie, itinéraire retour de Rivoli).



La mesure peut être considérée comme sûre. Elle ne génère pas de volume d'accidents plus grand en nombre ou plus graves. Il convient toutefois, de rester vigilant sur le conflit piéton vélo, qui, s'il se traduit rarement par des accidents ou encore plus rarement par des accidents graves, peut constituer une source d'inconfort pour l'un comme pour l'autre.

L'enquête devrait être poursuivie et amplifiée pour mesurer s'il y a vraiment un effet sur la vitesse comme semble l'indiquer les mesures effectuées sur deux des sites test où les vitesses pratiquées étaient plutôt plus importantes que la moyenne dans les zones 30.

Globalement la zone 30 se révèle tout à fait favorable à la circulation des vélos dans les deux sens. L'augmentation du nombre de zones 30 permettrait d'améliorer l'attractivité, la sécurité pour l'ensemble des usagers.