



Nuit des musées Les papillons constituent le thème de la 9^e édition, qui se tiendra le 20 mai dans 22 lieux de Fribourg. » 13



Les bébés brochets survivront

Lacs artificiels. Le Service de la faune défend la récente mise à l'eau de 20 000 alevins dans les lacs de la Gruyère et de Schiffenen. Cette mesure a été critiquée par les pêcheurs fribourgeois. » 15

RÉGIONS

11
LA LIBERTÉ
MARDI 25 AVRIL 2017

Le nombre d'accidents impliquant un vélo électrique augmente régulièrement dans le canton

Des vélos plus rapides qu'il n'y paraît

« ANNE REY-MERMET

Circulation » Dans les statistiques de circulation routière de la Police cantonale fribourgeoise, le nombre d'accidents impliquant des vélos électriques est en constante augmentation. De huit en 2012, ce chiffre est passé à vingt-huit en 2016, soit une augmentation de 250% en cinq ans. Un accroissement, observé dans d'autres cantons, qui va de pair avec le succès croissant de ce genre de véhicules, comme le relève la Police cantonale fribourgeoise.

Vélosuisse, l'association suisse des fournisseurs de bicyclettes, annonçait début mars que la branche avait vendu l'année dernière «75 665 vélos à assistance électrique, c'est-à-dire 14% de plus qu'en 2015». Mais ce seul facteur ne suffit pas à expliquer l'augmentation, selon la plupart des observateurs.

Difficiles à identifier

«Une partie des accidents est due au fait que notre horizon culturel n'a pas encore intégré la vitesse à laquelle circule un vélo électrique», note Yves Gerber, responsable de la communication du TCS en Suisse romande. Un problème qui se pose tant du côté des cyclistes que des automobilistes.

«Les autres usagers de la route n'identifient pas immédiatement un vélo électrique, dont l'aspect ne se distingue pas clairement d'un cycle classique», explique Yves Gerber. Le port du casque est obligatoire pour les vélos électriques «rapides» (qui circulent jusqu'à 45 km/h), mais il s'agit d'une protection semblable à celle de tout cycliste prudent. On n'est pas toujours conscient que ces petites reines modernes roulent bien plus vite qu'un vélomoteur. «Ce genre de situation peut être dangereuse, vu que les usagers de la route seront surpris par la vitesse du cycliste», abonde la Police cantonale fribourgeoise.

Attention à l'inertie

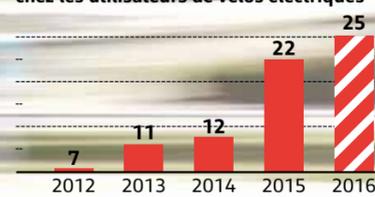
«Les utilisateurs de vélos électriques sont souvent victimes de collisions graves à des carrefours, classiques ou giratoires», note Marc Bächler du service de presse du Bureau de prévention des accidents (BPA). Mais la confusion entre vélo électrique et classique n'explique pas tout. Dans les statistiques cantonales, on constate que sur les vingt-huit accidents impliquant des vélos électriques recensés l'an dernier, treize sont imputables au cycliste.

La vitesse de ces cycles assistés est aussi minimisée par les utilisateurs

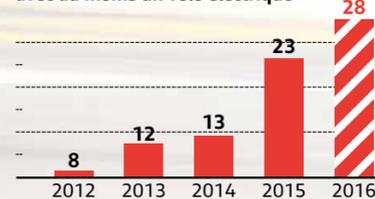
STATISTIQUES CANTONALES DES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN VÉLO ÉLECTRIQUE



Victimes chez les utilisateurs de vélos électriques



Nombre d'accidents avec au moins un vélo électrique



Groupe d'âge du responsable principal

	2012	2013	2014	2015	2016
0-14	0	0	0	0	0
15-17	0	0	1	3	0
18-24	0	0	2	1	0
25-44	2	1	0	3	1
45-64	0	4	4	2	9
65+	1	2	1	5	2
Inconnu	0	0	0	0	1

eux-mêmes. Le poids influe également sur la distance de freinage. «Les cyclistes peuvent par exemple être surpris par l'inertie du vélo, quand ils freinent», souligne Yves Gerber, du TCS. Selon le BPA, pour un vélo roulant à la force du mollet, à environ 15 km/h, il faut une dizaine de mètres pour s'arrêter. Pour un cycle assisté circulant à environ 25 km/h, près de 19 mètres sont nécessaires.

Dans les statistiques des accidents de la route pour le canton, le dérapage ou la perte de maîtrise figure largement en tête des «groupes de types d'accidents les plus fréquents en 2016» pour la catégorie e-bike. Les deux «causes principales les plus fréquentes en 2016» sont «un manque d'attention momentanée» et une «frayeur ou distraction causée par des influences externes».

Parmi les autres facteurs évoqués pour expliquer la hausse du nombre d'accidents figure l'âge des cyclistes. «Il y a plus d'usagers d'un âge supérieur,



«Les utilisateurs de vélos électriques sont souvent victimes de collisions graves à des carrefours»

Marc Bächler

qui ont donc moins de réflexes», indique la police cantonale. Avec l'assistance électrique, circuler à vélo est devenu moins physique. Il suffit de voir ces cyclistes grimper sans effort les pentes de la ville de Fribourg pour s'en rendre compte. «Ce sont souvent des gens qui se remettent au vélo après avoir été automobiliste ou piéton pendant des années», relève Yves Gerber, du TCS.

Dans les statistiques cantonales des accidents de la route, le «groupe d'âge du responsable principal» le plus représenté est celui des 45-64 ans avec 9 personnes, contre 2 pour les 65 ans et plus et une pour la tranche des 25-44 ans.

Avantages supérieurs

Si des organismes comme Pro Vélo ou le TCS ont mis en place des cours pour apprivoiser son vélo électrique dans certains cantons suisses, ils ne rencontrent pas beaucoup de succès. Pour l'association nationale de fournisseurs

de bicyclettes Vélosuisse, il ne faut pas que ces cours deviennent un prérequis pour pouvoir tenir un guidon.

«La pratique du vélo a un effet positif sur la santé publique. Si l'on venait à porter atteinte à l'attractivité du vélo à coups d'obligations légales de formation, on influencerait de manière négative sur les coûts de la santé et le bien-être de la population en déplorant un plus grand nombre d'accidents cardiovasculaires et autres maladies», écrit la faitière dans un communiqué qui s'élève contre cette «hystérie sécuritaire» liée à la pratique du vélo électrique.

«Le nombre d'accidents impliquant des cyclistes, quel que soit leur type de vélo, est trop élevé et ne baisse pas, contrairement aux voitures. Il faudrait surtout adapter les infrastructures sur les routes, c'est la mesure la plus utile pour faire baisser les risques pour les cyclistes», conclut Bettina Maeschli, responsable communication pour Pro Vélo. »

IL EXISTE DES ASSURANCES EN CAS DE PÉPIN

Il existe deux types de vélos électriques: les lents qui circulent jusqu'à 25 km/h et les rapides qui roulent jusqu'à 45 km/h. Un permis de conduire de catégorie M, le même que pour un vélomoteur, est nécessaire pour circuler au guidon d'un vélo lent pour les adolescents de moins de 16 ans et pour tous les utilisateurs de la seconde catégorie.

Pour les vélos électriques lents, comme pour un cycle classique, «la responsabilité civile du cycliste est couverte en général

par un contrat d'assurance RC privée», explique l'Association suisse d'assurances (ASA). Une règle en vigueur depuis l'abandon de la vignette.

Un vélo électrique rapide est soumis à une obligation d'assurances, toujours selon l'ASA. Il faut le faire examiner par un vendeur qui délivre ensuite une attestation timbrée si tout est conforme. Ce sésame permet finalement d'obtenir une vignette d'assurance et une plaque de contrôle. ARM

Visibilité et comportement défensif

Le port du casque n'est pas obligatoire mais recommandé, de même que des vêtements clairs.

Il est recommandé de se familiariser avec son vélo électrique avant de s'élaner sur la route, car sa vitesse et les distances de freinage peuvent surprendre un cycliste peu habitué à l'assistance de pédalage. Dans son actuelle campagne de prévention, le Bureau de prévention des accidents (BPA) insiste sur la maîtrise de ces

vélos avec une assistance de pédalage. Le casque n'est obligatoire que pour les vélos rapides (jusqu'à 45 km/h) mais BPA et TCS préconisent de toujours en porter un. Comme pour tous les cyclistes, le port de vêtements clairs et l'usage d'éclairages même en journée sont conseillés.

«Au guidon d'un vélo électrique, il faut adopter un comportement défensif», recommande Yves Gerber, responsable de la communication pour le TCS. Ce qui ne signifie pas

qu'il faut se monter agressif avec les autres usagers de la route. «Il est nécessaire de bien anticiper, sachant que les autres véhicules n'identifient pas forcément le vélo électrique et sous-estiment potentiellement sa vitesse. Il faut être conscient que l'on est vulnérable, avoir les mains sur les freins, ne pas rouler trop vite et se montrer prudent», précise Yves Gerber. A noter qu'il faut avoir au moins 14 ans pour pouvoir enfourcher un vélo électrique. » ARM

Infographie: V. Regidor | Sources: OFROU | Photo: Keystone