

# COMMUNIQUÉ DE PRESSE

19/07/2023



## Stop aux violences quotidiennes faites aux cyclistes !

Homicide routier : la FUB appelle à la reconnaissance des violences routières et à la verbalisation systématique des comportements dangereux envers les usagers vulnérables.

À la suite du Comité interministériel de la sécurité routière du 17 juillet 2023, la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB) salue la reconnaissance de la qualification d'**homicide routier**, confirmant que les accidents ne sont pas le fruit du hasard, mais résultent généralement d'imprudences conscientes et volontaires. Cependant, la FUB rappelle la réalité des violences quotidiennes subies par les cyclistes et appelle à une campagne pour le respect des usagers vulnérables, ainsi qu'à la verbalisation systématique des comportements dangereux.



Olivier Schneider, Président de la FUB et Président de la commission « partage de la route » du Conseil National Sécurité Routière (CNSR), indique : « la qualification d'homicide routier n'est pas juste symbolique, c'est un pas en avant dans la reconnaissance du fait que les accidents ne sont pas de simples coïncidences mais résultent le plus souvent d'imprudences délibérées et donc parfaitement évitables. Dans la continuité de ce raisonnement, il est crucial de ne pas négliger les violences quotidiennes subies par les cyclistes, allant du stationnement sur les pistes cyclables aux dépassements dangereux, réalisés sans respecter la distance latérale minimale et sans ralentir suffisamment<sup>1</sup>, en passant par les refus de priorité. Ces comportements irrespectueux et surtout dangereux doivent être enfin combattus sérieusement afin de garantir la sécurité de tous les usagers de la route. »

## Vers une véritable campagne de communication pour une prise de conscience massive des enjeux spécifiques aux usagers vulnérables

La FUB appelle à mener une **campagne de sensibilisation nationale** pour promouvoir le respect des piétons et des cyclistes sur toutes les routes et toutes les rues de France. Il est nécessaire de faire reconnaître la réalité des violences routières auxquelles sont confrontés les cyclistes au quotidien, même lorsque ces derniers ne subissent pas de blessures physiques directes. D'ailleurs, comme l'indique le dossier de presse du gouvernement<sup>2</sup>, **si les cyclistes représentent 7 % des tués, sur le plan des blessés graves, le chiffre est bien plus alarmant avec 16 %, et encore plus préoccupant avec 21 % des blessés qui garderont des séquelles un an après l'accident.**

## Contrairement aux idées reçues, le moindre excès de vitesse aggrave les accidents corporels

La FUB s'interroge également sur le message envoyé aux automobilistes par le non-retrait de point pour les petits excès de vitesse, et rappelle que même un excès de 10 km/h change considérablement la distance totale d'arrêt en cas de freinage d'urgence, et donc impacte lourdement la gravité des accidents corporels impliquant des usagers vulnérables.

<sup>1</sup> article R413-17 – III du code de la route

<sup>2</sup> <https://www.gouvernement.fr/dossier-de-presse/circuler-en-securite-et-en-serenite-sur-les-routes-de-france>

## Vers une véritable politique de sanctions et de prévention

Parallèlement à la campagne de sensibilisation proposée, la FUB demande également que des mesures concrètes soient prises pour sanctionner - *y compris sous forme d'alternatives à l'amende financière, notamment avec des stages de mise en situation pour permettre au contrevenant d'appréhender la situation qu'il a provoquée, du point de vue du cycliste* -, les comportements dangereux pour les cyclistes et qui sont actuellement ignorés. Ainsi, la verbalisation systématique des infractions liées au stationnement sur les trottoirs ou pistes cyclables, aux dépassements sans respect de la distance latérale minimale et aux refus de priorité, contribuera à renforcer la sécurité et à protéger la vie et la santé des usagers vulnérables.

La FUB reste déterminée à œuvrer en faveur d'un changement réel et concret dans le domaine de la sécurité routière. Elle appelle l'ensemble des acteurs, des pouvoirs publics aux usagers de la route, à se mobiliser pour créer un environnement sûr, respectueux et agréable pour tous. Ceci améliorera la sécurité routière, tout en contribuant à la transition écologique, au vivre ensemble et tout en luttant contre le fléau de la sédentarité.

### CONTACT PRESSE

Anne-Sybille Riguidel - Chargée des relations presse

Mail : [as.riguidel@fub.fr](mailto:as.riguidel@fub.fr) - Tél. 06 32 10 26 38

## décryptage

**Le CISR du 17 juillet 2023 comporte 38 mesures. Ci-dessous le décryptage de la FUB de la quinzaine de mesure qui concerne les cyclistes :**

### MESURE 1 : INCLURE UN MODULE VÉLO DANS LE CONTINUUM ÉDUCATIF AU COLLÈGE

Dans la perspective du CISR, la FUB avait proposé des mesures très concrètes au Gouvernement pour améliorer sensiblement la cohabitation entre les usagers de la route et développer une « culture vélo » en France.

**L'une des propositions concernait précisément l'éducation à la mobilité à vélo à l'école en intégrant un module vélo obligatoire dans le cadre de l'attestation scolaire de sécurité routière (ASSR).** Ce dispositif a pour objectif de renforcer la formation théorique et pratique du vélo au collège, dans la continuité du Savoir rouler à vélo (SRAV) destiné aux jeunes de 6 à 11 ans. Les collégiens seraient ainsi formés aux bonnes règles de sécurité pour les cyclistes et aux comportements adaptés à vélo pour leur propre sécurité et celle des autres usagers (« être visible, être prévisible, être vigilant »).

Le Gouvernement a annoncé l'intégration du vélo dans l'ASSR niveau 1. La FUB salue ce projet de mesure, qui doit bien viser à poursuivre l'enseignement du Savoir Rouler à Vélo dispensé avant l'entrée au collège. La FUB sera vigilante à ce que le module proposé fasse la part belle à un enseignement pratique, en conditions réelles de circulation, menant à une réelle autonomie des collégiens.

### MESURE 2 : CRÉER UN PRÉCODE DE LA ROUTE

La FUB prend acte du renforcement annoncé des actions d'éducation routière en milieu scolaire, et sera particulièrement attentive à la prise en compte des spécificités des usagers vulnérables dans les programmes et supports. Elle rappelle que l'enseignement de la mobilité à vélo est par nature transverse, puisqu'elle concerne également la transition écologique et l'hygiène de vie, notamment la lutte contre la sédentarité, ainsi que le vivre-ensemble.

Par ailleurs, la FUB insiste pour que ce Précode inculque les principes généraux du code de la route, comme le **principe fondamental de prudence envers les usagers vulnérables** (article R412-6-I du code de la route) : « *tout conducteur doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables.* »

## MESURE 3 : UN PERMIS DE QUALITÉ, FLUIDIFIÉ ET MOINS CHER

Pour améliorer la qualité de la formation du permis B, et notamment faire prendre conscience aux futurs automobilistes des enjeux des interactions avec les cyclistes, **la FUB a proposé qu'un module de formation obligatoire au vélo soit intégré dans la formation des moniteurs d'auto-école**. S'intégrant dans les réflexions en cours sur le permis de conduire, cette proposition constitue une première étape au renforcement de l'apprentissage de la cohabitation entre usagers de la route dans le cadre du permis de conduire. Cette proposition s'appuie notamment sur le travail mené par l'Association Droit au Vélo, membre de la FUB, en lien avec la préfecture du Nord et la métropole européenne de la Lille à destination des auto-écoles afin de mieux éduquer aux enjeux de sécurité routière vus depuis le guidon d'un vélo.

**La FUB regrette que cette proposition - facile à intégrer à tout moment - n'ait pas été instruite par le Gouvernement.**

## MESURE 4 : CRÉER UN PARCOURS D'E-FORMATION À LA MOBILITÉ TOUT AU LONG DE LA VIE

La FUB salue la volonté de formation continue à la mobilité tout au long de la vie. Elle propose de faire la part belle à la mobilité à vélo et est prête - forte de son réseau de 200 vélo-écoles - à contribuer à la création des modules dédiés.

Evidemment, **dans le cadre de la mobilité à vélo, une simple e-formation ne sera pas suffisante**, il conviendra donc de prévoir, en complément, des actions de type vélo-école ou remise en selle, dont les modalités de financement restent à construire.

## MESURE 10 : CRÉER UNE QUALIFICATION D'HOMICIDE ROUTIER

La FUB propose d'aller plus loin en créant des circonstances aggravantes, notamment dans le cas de non-respect de règles élémentaires de respect des usagers vulnérables. La FUB rappelle également qu'elle demande depuis de longues années que les infractions anti-cyclistes soient verbalisées et que l'évolution des chiffres fasse l'objet d'un rapport annuel.

**Aujourd'hui, les dépassements dangereux de cyclistes sont ignorés par les pouvoirs publics**, ce qui est une cause d'abandon de la pratique de nombreux candidats à la pratique quotidienne du vélo.

## MESURE 11 : INFORMER LES USAGERS ET LES ÉLUS SUR LES NOUVELLES MOBILITÉS

**La FUB partage le constat de l'urgence de réduire la tension entre usagers de la route**. Les associations membres de son réseau, ainsi que les membres du projet ADMA (Académie des mobilités actives) se tiennent à la disposition des autorités nationales comme locales afin de participer activement à la co-conception des campagnes annoncées par le Gouvernement (objectifs, priorités, moyens).

## MESURE 12 : EXPÉRIMENTER LE TOURNE-À-GAUCHE INDIRECT POUR LES CYCLISTES ET CONDUCTEURS D'ENGINS DE DÉPLACEMENT PERSONNEL MOTORISÉS (EDPM)

**La FUB demande aux autorités compétentes la plus grande prudence concernant cette mesure**. En effet, le code de la route permet déjà ce type de tourne-à-gauche (article R415-4, IV, du code de la route) et son emploi est délicat. Il est rappelé qu'au Danemark, le cycliste qui tourne à gauche en deux fois n'est pas tenu d'attendre le feu vert de la voie sécante. Par ailleurs, la FUB est attachée à ce que ce type d'aménagement (dont le domaine d'emploi est limité aux carrefours à voies multiples où tourner à gauche est difficile à certaines heures) demeurent facultatifs pour les cyclistes, le mouvement direct restant souvent le plus efficace.

## MESURE 13 : ORGANISER UNE CONCERTATION AUTOUR DES RÈGLES DE CIRCULATION DES VÉLOS-CARGOS

La FUB suivra avec ses partenaires les travaux proposés, en rappelant **la nécessité de concevoir des infrastructures cyclables adaptées aux vélos cargos**, et que ces normes ne freinent pas le développement de ces vélos qui sont une alternative à la voiture pour les familles et également les professionnels, notamment dans le cadre de la cyclo-logistique et dans le contexte des controverses autour des ZFE.

## MESURE 14 : RENDRE OBLIGATOIRE LE 30 KM/H EN VILLE DANS LES RUES SANS TROTTOIR

La FUB propose de plutôt **généraliser le 30 km/h en ville**, par inversion entre norme et exception. Ainsi, le 50 km/h deviendrait l'exception, réservée à des voies principales dotées de trottoirs et de pistes cyclables à haut niveau de service.

Par ailleurs, la FUB milite pour des démarches globales, plutôt que rue par rue, avec la notion de plan de circulation. En effet, la simple pose d'un panneau de limitation à 30 km/h ne suffit pas à baisser les vitesses réellement pratiquées, ni à garantir des dépassements respectant les règles du code de la route, notamment la distance latérale à observer lors d'un dépassement. Ainsi, il convient d'agir pour limiter également le trafic avec une organisation de la circulation dans la logique « mon quartier n'est pas un raccourci ». Par ailleurs, selon toutes les études, **l'impérieuse nécessité de décarboner la mobilité ne pourra se faire qu'en réduisant le trafic motorisé individuel**, l'électrification seule ne suffisant pas.

Enfin, on notera que le schéma illustratif pourrait induire le lecteur en erreur. En effet, la distance totale d'arrêt passe de 13m à 28m (augmentation de 215 %), proportion qui n'est pas celle présentée sur l'illustration. Ainsi, dans le cas d'un piéton ou cycliste repéré par l'automobiliste à 14 mètres : à 50 km/h, le freinage n'aura pas débuté (choc à 50 km/h, avec accident mortel dans 80 % des cas), alors qu'à 30 km/h, la voiture sera totalement arrêtée (simple « presque accident »).

## MESURE 16 : IMPLANTER DES DISPOSITIFS D'ALERTE SONORE SUR LES ROUTES HORS AGGLOMÉRATION

La FUB rappelle qu'il est autorisé (depuis juillet 2015, article R412-19 du code de la route) de **chevaucher une ligne continue pour dépasser un cycliste**. Elle sera très vigilante à ce que ces dispositifs ne découragent pas les automobilistes de doubler les cyclistes avec une distance latérale suffisante, et ne pousse pas à des dépassements « frôlés ».

## MESURE 17 : PRÉCISER LE CONTEXTE D'EMPLOI DES CHAUSSÉES À VOIE CENTRALE BANALISÉE

Les chaussées à voie centrales banalisées, aussi appelées « chaucidou » sont de plus en plus couramment employées en France, notamment sur des routes peu fréquentées, hors agglomération.

La FUB sera vigilante à être bien associée à ces travaux afin d'**assurer un niveau de sécurité de ces aménagements adapté aux besoins tant des cyclistes actuels que des futurs cyclistes**, aujourd'hui empêchés par la qualité insuffisante des infrastructures cyclables. Ce type d'aménagement n'étant pas vécu comme étant le plus sécurisant, il doit en effet être réservé aux configurations réellement pertinentes, afin que son usage ne soit pas un prétexte pour ne pas réaliser de véritables infrastructures, notamment des pistes cyclables sécurisées séparées du trafic.

Par ailleurs, nous observons une erreur dans le schéma dans le dossier de presse du Gouvernement qui explique l'emploi des chaucidous. En effet, les bandes présentes lors d'un tel aménagement ne sont pas des « bandes cyclables », mais des accotements. En effet, circuler sur les accotements est autorisé par les cyclistes, ainsi que pour les automobilistes pour se croiser. Tandis que les bandes cyclables (article R110-2 du code de la route) sont exclusivement réservées aux cyclistes. **Cette confusion dans un document officiel démontre bien la nécessité de clarifier l'emploi de ce type d'aménagements.**

## MESURE 19 : PARTAGER DES CONNAISSANCES AVEC LES ÉLUS SUR L'ACCIDENTALITÉ DES RÉSEAUX

La FUB et son réseau constatent que **certains élus ou techniciens manquent d'information ou parfois s'appuient sur des préjugés** qu'ils ont sur la typologie des accidents, en se basant principalement sur leur vécu personnel et ce qu'ils jugent être « le bon sens ». La mesure proposée est donc très fortement soutenue par la FUB, favorable aux politiques publiques basées sur la science et sur les faits.

## MESURE 20 : RENFORCER LE SOUTIEN AUX ASSOCIATIONS POUR LES MOBILISER AU PLUS PRÈS DES TERRITOIRES

La FUB et son réseau de plus de 500 associations, déployé sur l'ensemble du territoire national et en outre-mer, vont continuer à **sensibiliser et accompagner quotidiennement les usagers** des routes ou des rues à adopter des comportements vertueux pour la sécurité des cyclistes. La FUB apportera son concours et son expertise sur l'élaboration du cahier des charges de l'appel à projet national (AAP).

## MESURE 25 : ASSOULPIR LES SANCTIONS ADMINISTRATIVES DES PETITS EXCÈS DE VITESSE

Si la FUB privilégie l'enseignement, la pédagogie et la sensibilisation, et ne considère pas que le tout-répressif est efficace en matière de sécurité routière, elle s'inquiète néanmoins, comme l'ensemble des membres du CNSR, du message que pourrait entendre les automobilistes derrière cette mesure. Ainsi, la FUB rappelle que **même un excès de 10 km/h change considérablement la distance totale d'arrêt en cas de freinage d'urgence**, et donc aggrave les accidents corporels impliquant des usagers vulnérables. Voire fait passer un « presque accident » en accident corporel avéré.

La FUB s'étonne d'autant plus qu'un schéma indiquant l'évolution des distances de freinage avec la vitesse est utilisé pour illustrer la mesure 14.

## NON ABORDÉ PAR LE CISR : LES INFRASTRUCTURES CYCLABLES

Le développement d'une culture vélo en France est complémentaire du développement de réseaux de pistes cyclables sécurisées. La FUB rappelle en effet que c'est aux pouvoirs publics d'assurer la sécurité de tous les usagers de la route à commencer par les plus vulnérables d'entre eux. **Les maîtres d'ouvrage et les collectivités ont notamment le devoir de rendre les voiries moins dangereuses**, en agissant principalement sur la vitesse et sur la création d'itinéraires cyclables sécurisés, principalement sur des **voiries existantes**. Le Gouvernement a aussi la possibilité d'abaisser les vitesses maximales autorisées sur les routes en France afin d'améliorer la cohabitation entre les usagers et réduire la gravité des collisions.