



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Prévenir les violences et apaiser les tensions pour mieux partager la voie publique

- Avril 2025 -



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Prévenir les violences et apaiser les tensions pour mieux partager la voie publique

Établi par

Emmanuel BARBE
Inspecteur général
de l'administration,
en tant que personnalité qualifiée

avec l'appui de :

Christel Fiorina
Inspectrice de l'environnement et
du développement durable

Maximilien Becq Giraudon,
Inspecteur général adjoint de
l'administration

Clara Herer
Inspectrice de l'environnement et
du développement durable

SYNTHESE

La mort de Paul Varry, le 15 octobre 2024, écrasé à Paris boulevard Malesherbes par une voiture utilisée comme une arme par son conducteur et la très grande émotion qu'elle a suscitée dans la communauté des cyclistes, ont mis en lumière les tensions croissantes existant sur l'espace public de mobilité, non seulement entre ceux qui sont en voiture et ceux qui sont à vélo, mais aussi plus globalement entre tous ses usagers. Il était donc temps d'identifier le partage de la route et sa pacification comme un sujet en tant que tel, faisant l'objet de mesures voire d'une politique spécifique. À moins qu'il doive constituer un accessoire de deux autres politiques publiques bien identifiées, celle du développement des mobilités actives d'une part, de la sécurité routière d'autre part.

Naturellement, l'espace public de la circulation, réseau social avant la lettre, est largement le reflet de notre société, ses tensions, ses incommunicabilités, sa violence. Elles s'y reflètent peut-être, comme souvent il nous a été dit, avec plus d'intensité qu'ailleurs. Une littérature abondante examinée dans ce rapport le montre : la route (il est désormais indispensable d'y ajouter les pistes cyclables et les trottoirs) engendre chez l'humain, et essentiellement chez les hommes, des formes de colères propres¹. Le phénomène n'est pas nouveau : il est sans doute exacerbé par l'émergence, depuis une vingtaine d'années, d'une « vélorution » des mobilités. Depuis le milieu des années soixante, quand le vélo a cessé d'être un moyen de transport pour n'être plus qu'un moyen de loisirs, la route (entendue comme incluant le trottoir) était partagée entre d'un côté les automobilistes, de l'autre les piétons (tout automobiliste étant par définition aussi un piéton). Cet équilibre précaire a vu le retour progressif (vu comme une intrusion par ses détracteurs), résultant d'une volonté politique et d'une certaine demande sociale, d'un troisième type d'acteurs, les cyclistes. Ils ont été rejoints par de nouveaux usagers/acteurs. La mobilité s'en trouve complexifiée : les véhicules à moteur doivent désormais prendre en compte cyclistes, assistés ou non d'un moteur électrique (il permet vélo-cargo et fatbike² imposants), parfois sur des engins en « libre-service sans base » (free floating), utilisateurs de trottinettes, monoroue, Segway (gyropode), pousse-pousse.... Les usages aussi ont évolué. Des néologismes naissent : les vélotafeurs³ (ceux qui vont au travail à vélo), les cyclo-logisticiens (ils vont en vélo-cargo et non plus en camionnette). Apparaissent aussi, en même temps que l'auto-entrepreneuriat, les livreurs à domicile. Ils font désormais partie du paysage urbain.

Les usagers de ces nouveaux modes de déplacement, et au premier chef d'entre eux les cyclistes, ont su s'organiser pour devenir des interlocuteurs des pouvoirs publics et des collectivités territoriales. Ils ont peu à peu revendiqué, quand ils ne l'ont pas prise, une part plus grande de cet espace de mobilité. La question du partage de la route est aussi un conflit de territoire. À cet égard, l'accidentalité montre que cyclistes et utilisateurs d'engins de déplacement personnel motorisés (EDPm)⁴ sont après les deux-roues motorisés (2RM), les plus touchés par les accidents. Les protéger, comme on a su le faire pour les 4 roues, est donc un devoir.

La politique de développement des mobilités actives a tendance à devenir un objet politique, une sorte de marqueur qui conduit parfois à ce que son bénéficiaire, le cycliste, soit assimilé à une cause, l'écologie politique, alors qu'il est surtout quelqu'un qui a trouvé un mode de transport efficace, économique, plaisant, bon pour la santé et accessoirement écologique.

L'antagonisme entre tous les usagers n'est pas seulement une question de partage de l'espace : c'est aussi très largement une question d'incompréhension mutuelle. Point essentiel, abordé longuement dans ces pages, tous les automobilistes et tous les piétons ne sont pas nécessairement pratiquants de ces autres mobilités. Ils en ignorent donc les spécificités, les règles et les usages. Or, pour faciliter et encourager l'utilisation de la bicyclette, la France a fait le choix de créer pour eux des règles spécifiques (sas vélo, possibilité de franchir le feu rouge dans certains cas, double sens cyclable). Les 2RM bénéficient depuis peu des leurs (circulation inter-files). La méconnaissance de ces règles par la plupart des autres usagers de la route, et souvent par les usagers qui en sont bénéficiaires, aboutit à des incompréhensions constantes, sources d'énervement. Du reste, ce sont l'ensemble des règles du Code de la route qui évoluent constamment (franchissement des carrefours par exemple). L'idée de faire repasser régulièrement le Code de

¹ la colère au volant, « road rage » et son pendant, la « bike rage », la colère à vélo

² Un fatbike (littéralement « vélo à gros pneus »), ou vélo à pneus surdimensionnés (VPS), ou vélo à pneus ultralarges, est un vélo tout terrain (VTT) souvent à assistance électrique, dont les pneus sont très larges et permettent une bonne adhérence sur un terrain difficile, comme la neige, le sable ou la boue. Comme les SUV, ils sont désormais très souvent utilisés en ville.

³ S'écrit également vélotafeur.

⁴ Cette catégorie d'engins a été introduite dans le code de la route par le décret n°2019-1082 du 23 octobre 2019, [modifié le 31 août 2023](#). Les EDPm sont « des véhicules sans place assise, conçus pour le déplacement d'une seule personne, avec une vitesse maximale par construction comprise entre 6 km/h et 25 km/h, équipés d'un moteur non thermique ». La catégorie la plus présente sur la voirie sont les trottinettes électriques, mais il en existe bien d'autres, plus minoritaires (monoroue, gyropode, draisienne...).

la route à tous les titulaires d'un permis de conduire a vite été écartée. En revanche, dans la ligne de la mesure numéro 4 du comité interministériel de sécurité routière de juillet 2023, des propositions sont faites pour utiliser tous les espaces, voire tous les interstices, dans lesquels une information à jour peut être mise à disposition de tous les usagers de la route. Pour diffuser cette information, le code QR, banalisé par la pandémie, est largement sollicité.

L'incompréhension mutuelle est accrue par le sentiment de chacun que la catégorie d'usagers à laquelle il appartient ou a le sentiment d'appartenir le plus fait l'objet d'une répression beaucoup plus sévère par les forces de l'ordre que les autres qu'il croise sur la route. « *Ils font n'importe quoi et on ne les verbalise jamais !* ». Les choses sont plus nuancées car les transgressions sont le fait de tous et pas seulement des usagers des mobilités douces. Les leurs sont très visibles : elles se commettent en ville, espace public plus exposé au regard d'autrui. En revanche, les infractions commises en véhicule motorisé, très nombreuses, sont plus facilement sanctionnées en raison de l'immatriculation. C'est évidemment beaucoup moins le cas pour celles commises à vélo ou sur un autre mode doux. Il faut rétablir l'ordre, en permettant une meilleure appréhension des phénomènes de violence sur la route, notamment à travers une amélioration de la capacité à porter plainte, une meilleure connaissance des infractions ignorées, par l'usage des enquêtes de victimation, enfin par une meilleure connaissance statistique des politiques répressives conduites à l'égard de telle ou telle catégorie d'usagers. La technologie peut venir en aide : il est proposé d'entreprendre les travaux législatifs pour recourir à la « *vidéoverbalisation augmentée* » (assistée par l'intelligence artificielle), permettant aux agents de police de massifier la sanction des comportements dommageables aux mobilités douces. Pour réprimer bien davantage les transgressions commises par les cyclistes, il est proposé, même si cela peut sembler paradoxal, d'adopter pour eux un système de sanctions minorées.

Le volet des infrastructures spécifiques à la bicyclette est fondamental, comme le montrent les Pays-Bas, champion d'Europe de la part modale du vélo. Son usage y est à la fois massif et largement pacifié, depuis que les pouvoirs publics ont décidé, dans les années 1970, de développer les infrastructures cyclables à la suite d'accidents impliquant des enfants. De longs développements ont été consacrés à cette question. D'abord en insistant sur le maintien des crédits permettant de financer des pistes cyclables et leur interconnexion, ainsi qu'il avait été décidé par les plans vélos de 2018 et 2023. Ensuite en cherchant à donner une cohérence nationale au système des infrastructures, afin que celles-ci soient immédiatement compréhensibles de tous les usagers de la route, et pas seulement de ceux qui sont titulaires du permis de conduire. Sont ainsi préconisés, au-delà de véritables stratégies territoriales pour le développement de la voirie cyclable, l'adoption d'une couleur unique pour les pistes cyclables, la colorisation des sas vélo, et un marquage explicite des double sens cyclables. Devra être assuré un contrôle beaucoup plus strict des règles du code de l'environnement sur le développement des infrastructures cyclables. Si elles avaient été respectées, le réseau cyclable en France serait aujourd'hui bien davantage développé.

La pacification de l'espace public passe également par une adaptation et une simplification des règles. Il faut les rendre plus explicites et compréhensibles à tous les usagers. Il est désormais démontré que les zones 30 réduisent les accidents, le bruit et la pollution tout en favorisant une meilleure cohabitation des usagers dans l'espace public. Elles améliorent également le cadre de vie. Ainsi est-il proposé que chaque agglomération soit dotée d'une zone 30, selon des modalités à la discrétion de l'autorité en charge de la police de la circulation. Dans le but de rendre les règles spécifiques au vélo intelligibles pour tous, les panneaux autorisant les cyclistes à franchir les feux rouges (M. 12) devraient être agrandis (afin qu'ils soient vus - et donc peut-être compris - aussi des automobilistes et des piétons). Hors agglomération, où la pratique du vélo est la plus dangereuse, un véhicule à moteur devra, lorsqu'il dépasse un cycliste, déporter son véhicule sur l'autre voie de la chaussée, comme c'est le cas aujourd'hui en Espagne. Finalement, il est proposé que le « Code de la route » soit renommé « Code de la voie publique ». La mesure n'est pas que symbolique : elle consacrerait la pleine reconnaissance de tous les modes de mobilité. À cet égard, il est proposé que ce code contienne enfin une définition juridique du trottoir, avec les obligations y afférentes, et qu'il poursuive la codification des outils d'aménagement aujourd'hui expérimentés sans base réglementaire. Ils doivent pleinement prendre en compte le handicap : le suivi de la mise en œuvre des plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) devra enfin être assuré.

Il faut surtout gérer le présent en pensant à l'avenir. Former et communiquer sont deux aspects déterminants pour arriver à créer les conditions d'un espace apaisé.

Former la jeunesse tout d'abord. Les acteurs, de la sécurité routière, du ministère des sports et surtout de l'éducation nationale, sont mobilisés. Cependant, les dispositifs, créés par sédimentation, semblent dispersés. Ils mériteraient une révision globale, concertée entre les trois ministères responsables. Le savoir rouler à vélo, lancé en 2018, rencontre des difficultés dans sa mise en œuvre : il est encore loin de toucher chaque année l'entière classe d'âge. Il conviendra de

l'évaluer, également pour mieux l'intégrer à l'ensemble du système d'éducation routière, qui devrait commencer dès le plus jeune âge. Des expériences étrangères montrent que la précocité dans l'apprentissage du partage de la route est un facteur déterminant pour l'apaisement de la circulation. Un effort de formation devrait également être fourni à l'endroit des adultes qui entendent se remettre vélo, notamment pour aller au travail. Il est proposé que le compte personnel de formation (CPF) puisse servir à cette fin : pourquoi l'utilisation du vélo ne serait-elle pas considérée au même titre qu'un engin motorisé pour se rendre au travail.

La préparation au permis de conduire fait naturellement l'objet de propositions. La formation des enseignants de la conduite et partant celle qu'ils dispensent devraient mieux prendre en compte les mobilités douces, que ce soit pour l'examen théorique (le code) que pour l'épreuve pratique (la conduite), pour laquelle la réflexion sur les biais de genre et leur impact doit être poursuivie. De façon plus anecdotique, la connaissance de l'ouverture de la portière « à la hollandaise »⁵ devrait systématiquement être vérifiée lors de l'examen.

Communiquer. Au-delà d'une communication positive vis-à-vis des mobilités douces, il est proposé de faire évoluer la représentation de l'espace public donnée par la publicité pour les automobiles. Elles n'y évoluent que dans un monde dépourvu ou presque de piétons et sans cyclistes.

Enfin, la technologie est également un levier pour favoriser une meilleure cohabitation entre usagers dans l'espace public : ainsi, l'auto-signallement volontaire par les cyclistes roulant en pleine campagne aux applications de guidage routier pourrait faciliter la cohabitation sur la route et augmenter la sécurité. En guise de note finale, il est proposé que soit soutenue, au niveau européen, l'obligation pour les véhicules neufs vendus dans le futur de disposer d'une sonnette spéciale pour les piétons et les cyclistes (un gong). Permettre un usage plus doux des klaxons contribuerait également à la pacification de l'espace public, tout en accompagnant la croissance du véhicule électrique, à certains égards trop silencieux.

* *

*

⁵ ouverture de la portière avec la main opposée à la portière. Cela permet, par le mouvement du buste et donc de la tête qu'il implique, de remarquer l'arrivée d'un cycliste venant de l'arrière du véhicule.

TABLE DES RECOMMANDATIONS PRIORITAIRES

Destinataire	Recommandation	Vecteur législatif requis ?
ministère de l'intérieur ministère de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche ministère des sports, de la jeunesse et de la vie associative ministère en charge des transports ministère chargé des transports	Recommandation n°4 : missionner les inspections générales compétentes pour réaliser l'évaluation des dispositifs d'apprentissage de la sécurité routière et du vélo (y compris le savoir rouler à vélo (SRAV)) de la maternelle au lycée et plus globalement revoir l'ensemble du dispositif, en prenant en compte les constatations et suggestions de la présente mission.	
ministère du travail ministère en charge des transports	Recommandation n°5 : rendre les formations à l'apprentissage du vélo ou à la remise en selle éligibles au compte personnel de formation (CPF).	OUI
ministère de l'Intérieur	Recommandation n°7 : réexaminer, dans l'examen théorique général du permis de conduire, la pondération des questions relatives au partage de la voirie et à l'empathie, afin de vérifier qu'elles y occupent une part suffisante.	
ministère de l'Intérieur	Recommandation n°10 : <ul style="list-style-type: none"> • expertiser les tests de perception des risques préalables à l'épreuve pratique du permis de conduire et le cas échéant les introduire dans l'examen du permis de conduire. • expertiser l'utilité et la possibilité, par le biais d'une bicyclette fixe, de faire mesurer aux futurs candidats au permis de conduire, durant leur formation, ce que ressent un cycliste lorsqu'il est dépassé par un véhicule. 	
ministère de l'Intérieur/DSR	Recommandation n°11 : rendre obligatoire, dans l'épreuve pratique du permis de conduire, la démonstration par le candidat qu'il sait ouvrir la portière du véhicule « à la hollandaise ».	
ministère de l'Intérieur/DSR	Recommandation n°13 : procéder au réexamen des critères de réussite de l'épreuve pratique du permis de conduire, afin de valoriser les aspects de prudence et minorer ceux relatifs au dynamisme.	
ministère de l'Intérieur/DSR	Recommandation n°14 : insérer dans les avis de contravention routière envoyés par l'agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) le lien par le code QR vers une information de la DSR relative à la règle du code de la route transgressée et à sa raison d'être.	

<p>ministère de l'Intérieur</p> <p>ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique</p>	<p>Recommandation n°17 : lors de l'achat d'un vélo, remettre un code QR permettant au futur utilisateur de connaître les règles applicables et les possibilités de formation à sa disposition.</p>	
<p>ministère de l'Intérieur,</p> <p>ministère en charge des transports</p>	<p>Recommandation n°20 : rappeler l'obligation faite aux collectivités de mettre au point des itinéraires cyclables lors de l'élaboration des documents de planification (plans locaux d'urbanisme, schémas de cohérence territoriale, etc.) ; faire des délibérations qui prescrivent les réalisations et rénovations de voirie un acte transmissible au préfet et en contrôler la légalité.</p>	
<p>ministère en charge des transports</p>	<p>Recommandation n°21 : introduire dans le Code de l'environnement une obligation de mettre au point un aménagement cyclable en cas de création ou de rénovation d'une voie interurbaine, en permettant, le cas échéant, au gestionnaire de prévoir des itinéraires alternatifs ou de prendre en compte ceux qui existent.</p>	OUI
<p>ministère de l'intérieur/DSR,</p> <p>ministère en charge des transports</p>	<p>Recommandation n°22 : définir le trottoir dans le code de la route.</p>	
<p>ministère des transports</p> <p>ministère de l'Intérieur/DSR</p>	<p>Recommandation n°23 : avec l'appui du centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), et dans la concertation (experts, usagers), établir des normes visant à harmoniser la conception des aménagements cyclables. Aboutir à un traitement unifié sur tout le territoire national des carrefours et giratoires, une couleur unique pour les pistes cyclables, une couleur pour les sas vélo et la signalisation tout du long des doubles sens cyclables</p>	
<p>ministère de la transition écologique, de la cohésion des territoires et de la mer/délégation ministérielle à l'accessibilité</p>	<p>Recommandation n°24 : assurer un suivi de la mise en œuvre des plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) par les collectivités territoriales</p>	
<p>ministère de l'Intérieur/DSR</p>	<p>Recommandation n°25 : modifier la règle du dépassement en prévoyant que, sur une route disposant d'au moins deux voies, bidirectionnelle ou non, le véhicule à moteur doit franchir complètement la ligne médiane pour dépasser les usagers cités à l'article R414-4 du code de la route.</p>	
<p>ministère de l'Intérieur</p> <p>ministère en charge des transports</p>	<p>Recommandation n°28 : faire des panonceaux d'autorisation de franchissement conditionnel des feux (M 12) des panneaux en modifiant l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.</p>	
<p>ministère de l'Intérieur</p> <p>ministère en charge des transports</p>	<p>Recommandation n°29 : renommer le « Code de la route » en « Code de la voie publique ».</p>	OUI

ministère de l'Intérieur/DSR	Recommandation n°34 : - compléter la liste des infractions pouvant donner lieu à vidéoverbalisation ; - mettre en chantier les modifications législatives nécessaires pour l'utilisation de la vidéoverbalisation augmentée aux fins de verbalisation.	OUI
ministère de l'Intérieur ministère de la justice	Recommandation n°36 : dans le but de verbaliser davantage les cyclistes, créer des infractions qui leur sont spécifiques aboutissant à minorer le montant de l'amende encourue pour certaines contraventions au code de la route.	OUI

RECOMMANDATIONS PAR ORDRE D'APPARITION DANS LE RAPPORT

Recommandation n°1 : (ministère en charge des transports) doter l'État d'outils de mesures plus régulières et plus fines des parts modales de transport.	18
Recommandation n°2 : (ministère de l'Intérieur/SSMSI) rétablir dans l'enquête de victimation le sujet des « violences sur la voirie ».	26
Recommandation n°3 : (ministère en charge des transports) saisir l'autorité de régulation des professionnels de la publicité (ARPP) pour mettre en œuvre le processus de révision de sa recommandation automobile afin de garantir la présence d'un contexte d'usage de la voiture plus représentatif des conditions réelles d'utilisation et notamment de la nécessaire présence et cohabitation de différents usagers de la route.	29
Recommandation n°4 : (ministère de l'Intérieur, ministère de l'Éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche, ministère des sports, de la jeunesse et de la vie associative, ministère chargé des transports) missionner les inspections générales compétentes pour réaliser l'évaluation des dispositifs d'apprentissage de la sécurité routière et du vélo (y compris le savoir rouler à vélo (SRV)) de la maternelle au lycée et plus globalement revoir l'ensemble du dispositif, en prenant en compte les constatations et suggestions de la présente mission.	36
Recommandation n°5 : (ministère du travail, ministère en charge des transports) Rendre les formations à l'apprentissage du vélo ou à la remise en selle éligibles au compte personnel de formation (CPF).	37
Recommandation n°6 : (ministère du travail, ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique) Inclure les connaissances des droits et obligations des cyclistes exerçant un travail de livreur et conducteurs d'engin de déplacement personnel motorisé (EDPm) dans l'attestation de capacité professionnelle en transport léger de marchandises.....	37
Recommandation n°7 : (ministère de l'Intérieur/DSR) réexaminer, dans l'examen théorique général du permis de conduire, la pondération des questions relatives au partage de la voirie et à l'empathie, afin de vérifier qu'elles y occupent une part suffisante.....	38
Recommandation n°8 : : (ministère du travail) modifier le titre professionnel d'enseignant de la conduite pour y intégrer de manière beaucoup plus prononcée les capacités de transmission des notions de partage de la voirie, de courtoisie et de respect, de gestion des émotions et de stéréotypes de genre.....	39
Recommandation n°9 : (ministère de l'intérieur/DSR) rendre la formation continue obligatoire pour tous les enseignants de la conduite, pour leur permettre de recevoir une formation aussi sur les points dont l'évolution est souhaitée pour le titre professionnel.	39
Recommandation n°10 : (ministère de l'Intérieur/DSR).....	40
✓ expertiser les tests de perception des risques préalables à l'épreuve pratique du permis de conduire et le cas échéant les introduire dans l'examen pratique du permis de conduire.....	40
✓ expertiser l'utilité et la possibilité, par le biais d'une bicyclette fixe, de faire mesurer aux futurs candidats au permis de conduire, durant leur formation, ce que ressent un cycliste lorsqu'il est dépassé par un véhicule.	40
Recommandation n°11 : (ministère de l'Intérieur/DSR) rendre obligatoire, dans l'épreuve pratique du permis de conduire, la démonstration par le candidat qu'il sait ouvrir la portière du véhicule « à la hollandaise ».	40
Recommandation n°12 : (ministère de l'Intérieur/DSR) : étendre à la formation continue des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR) la formation aux biais de genre dispensée à institut national de l'éducation routière et de la recherche (INSERR) depuis 2024.	41
Recommandation n°13 : (ministère de l'Intérieur/DSR) : procéder au réexamen des critères de réussite de l'épreuve pratique du permis de conduire, afin de valoriser les aspects de prudence et minorer ceux relatifs au dynamisme.	41

Recommandation n°14 : (ministère de l'Intérieur/DSR) insérer dans les avis de contravention routière envoyée par l'ANTAI le lien par le code QR vers une information de la DSR relative à la règle du Code de la route transgressée et à sa raison d'être.....	43
Recommandation n°15 : (ministère de l'Intérieur/DSR) expérimenter la distribution, à l'issue des stages de sensibilisation à la sécurité routière, de codes QR permettant d'accéder à la présentation, réalisée par le service de la communication de la DSR, des principales évolutions de la réglementation.	44
Recommandation n°16 : (ministère de l'Intérieur/DSR) étudier l'opportunité d'une révision de la conception des stages de sensibilisation à la sécurité routière, afin de mieux y prendre en compte l'évolution des mobilités et la multiplication des modes de transport et, le cas échéant, d'y intégrer les techniques disponibles sur l'enseignement de la gestion des émotions aux stagiaires.	44
Recommandation n°17 : (ministère de l'Intérieur/DSR , ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique) Lors de l'achat d'un vélo, remettre un code QR permettant au futur utilisateur de connaître les règles applicables et les possibilités de formation à sa disposition.....	45
Recommandation n°18 : (ministère de l'Intérieur/DSR) Proposer aux collectivités territoriales, aux associations ou à d'autres acteurs une utilisation « démarquée » (délogotée) et « re-marquable » (« relogotable ») de la communication de la délégation à la sécurité routière.....	45
Recommandation n°19 : (Service d'information du Gouvernement) pour faire la promotion du vélo, en présenter les bienfaits directs pour la personne qui l'utilise (efficacité, faible coût, plaisir, santé).....	46
Recommandation n°20 : (ministère de l'Intérieur, ministère en charge des transports) : rappeler l'obligation faite aux collectivités de mettre au point des itinéraires cyclables lors de l'élaboration des documents de planification (plans locaux d'urbanisme, schémas de cohérence territoriale etc.) ; faire des délibérations qui prescrivent les réalisations et rénovations de voirie un acte transmissible au préfet et en contrôler la légalité.	49
Recommandation n°21 : (ministère en charge des transports) : introduire dans le Code de l'environnement une obligation de mettre au point un aménagement cyclable en cas de création ou de rénovation d'une voie interurbaine, en permettant, le cas échéant, au gestionnaire de prévoir des itinéraires alternatifs ou de prendre en compte ceux qui existent.....	49
Recommandation n°22 : (ministère de l'Intérieur/DSR, ministère en charge des transports) : définir le trottoir dans le Code de la route	53
Recommandation n°23 : (ministère des transports, ministère de l'Intérieur/DSR) : avec l'appui du CEREMA, et dans la concertation (experts, usagers), établir des normes visant à harmoniser la conception des aménagements cyclables. Aboutir à un traitement unifié sur tout le territoire national des carrefours et giratoires, une couleur unique pour les pistes cyclables, une couleur pour les sas vélo et la signalisation tout du long des doubles sens cyclables.	54
Recommandation n°24 : (ministère de la transition écologique, de la cohésion des territoires et de la mer/délégation ministérielle à l'accessibilité) : assurer un suivi de la mise en œuvre des plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) par les collectivités territoriales.....	54
Recommandation n°25 : (ministère de l'Intérieur/DSR) modifier la règle du dépassement en prévoyant que, sur une route disposant d'au moins deux voies, bidirectionnelle ou non, le véhicule à moteur doit franchir complètement la ligne médiane pour dépasser les usagers cités à l'article R414-4 du Code de la route.	57
Recommandation n°26 : (ministère de l'Intérieur) : rendre obligatoire la définition d'au moins une « zone 30 » dans chaque agglomération.....	58
Recommandation n°27 : (ministère de l'Intérieur /DSR) engager une réflexion en vue de déterminer une limite de vitesse par défaut pour les pistes cyclables, sans préjudice des adaptations locales que les collectivités territoriales voudront y apporter en vertu de leurs pouvoirs de police de la circulation. .	58

Recommandation n°28 : (ministère de l'Intérieur/ministère en charge des transports) faire des panneaux d'autorisation de franchissement conditionnel des feux (M12) des panneaux en modifiant l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.	59
Recommandation n°29 : (ministère de l'Intérieur, ministère en charge des transports) renommer le Code de la route en « Code de la voie publique ».....	59
Recommandation n°30 : (ministère de l'Intérieur/DGPN/DGGN) permettre, dans le système visio-plainte auprès de la police ou de la gendarmerie nationales, progressivement déployé en 2025, le téléversement par le plaignant de vidéos.	62
Recommandation n°31 : (ministère de l'Intérieur/DGPN/DGGN) entamer une réflexion pour faire de la pacification de la voie publique un indicateur et un objectif des politiques de police.	63
Recommandation n°32 : (ministère de l'Intérieur/ONISR) étendre le nombre des comportements de l'observatoire des comportements de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), notamment au non-respect des feux par les cyclistes ou de la priorité due aux piétons de même qu'aux comportements des véhicules vis-à-vis des cyclistes ou des piétons.	65
Recommandation n°33 : (ministère de l'Intérieur/DGPN/DGGN).....	68
- S'assurer que le système « procès verbal électronique » (PVE) oblige effectivement à la collecte des données relatives au mode de transport de la personne verbalisée ;.....	68
- Permettre l'exploitation synthétique au niveau opérationnel pour l'ensemble des forces de sécurité intérieure de la verbalisation par mode de transport.....	68
Recommandation n°34 : (ministère de l'Intérieur/DSR).....	69
- compléter la liste des infractions pouvant donner lieu à vidéoverbalisation ;.....	69
-mettre en chantier les modifications législatives nécessaires pour l'utilisation de la vidéoverbalisation augmentée aux fins de verbalisation.....	69
Recommandation n°35 : (ministère de l'Intérieur, ministère en charge des transports) Expertiser la possibilité d'équiper les autobus de caméras permettant de photographier ou de filmer un usage interdit des voies d'autobus, afin de les transmettre à la police pour verbalisation éventuelle.....	69
Recommandation n°36 : (ministère de l'Intérieur/DSR) dans le but de verbaliser davantage les cyclistes, créer des infractions qui leur sont spécifiques aboutissant à minorer le montant de l'amende encourue pour certaines contraventions au code de la route.....	70
Recommandation n°37 : (ministère de l'Intérieur/DSR) procéder à une étude de faisabilité de l'immatriculation de certaines bicyclettes ou vélos-cargos utilisées à des fins professionnelles.....	71
Recommandation n°38 : (ministère de l'Intérieur, ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, ministère en charge des transports) étudier la faisabilité, en lien avec leur propriétaire d'utiliser les applications de guidage pour partager en temps réel la position des cyclistes le souhaitant.	72
Recommandation n°39 : (ministère de l'Intérieur, ministère en charge des transports) revoir l'arrêté du 5 janvier 2021 portant application de l'article R. 313-32-1 du Code de la route relatif à la signalisation matérialisant les angles morts sur les véhicules lourds en faisant appel à des experts usagers dans la phase d'élaboration des visuels.	72
Recommandation n°40 : (ministère en charge des transports) engager des discussions au sein de l'Union européenne en vue d'introduire l'obligation que tout véhicule léger neuf soit équipé d'une sonnette piéton.	73

SOMMAIRE

Synthèse.....	3
Table des recommandations prioritaires	6
Recommandations par ordre d'apparition dans le rapport.....	9
Sommaire	12
Introduction	16
1 Réalité et ressenti.....	17
1.1 Un contexte de mutation des mobilités	17
1.1.1 <i>La part modale du vélo en France augmente</i>	17
1.1.2 <i>Une diversification des modes de mobilité douce.....</i>	19
1.1.3 <i>Un phénomène moins visible, la part des piétons augmente également.....</i>	19
1.1.4 <i>Une remise en cause du primat de l'automobile</i>	19
1.1.5 <i>En France, le potentiel de développement du vélo est important</i>	20
1.2 L'étude de l'accidentalité des modes de déplacement doux montre que les cyclistes et les utilisateurs d'EDPm sont les usagers les plus vulnérables	20
1.2.1 <i>Le nombre des morts et des blessés graves ne traduit qu'imparfaitement la dangerosité d'un mode de transport : les modes "vulnérables" sont plus exposés.....</i>	21
1.2.2 <i>Chaque type de mode de déplacement doux présente des particularités dans l'accidentalité</i>	22
1.2.3 <i>Le tableau « qui tue qui » : la juste appréciation du risque que chaque mode fait courir à l'autre</i>	23
1.3 Des tensions croissantes et parfois des violences dans l'espace public	24
1.3.1 <i>Définir les termes.....</i>	24
1.3.2 <i>Un sentiment de tension et de violences montantes confirmé par l'ensemble des protagonistes, dépourvu de caractère systémique.....</i>	25
1.3.3 <i>Des phénomènes mal mesurés par l'État qui rendent leur objectivation malaisée.....</i>	25
1.4 Des causes de tension multiples.....	27
1.4.1 <i>Les facteurs liés au contexte : densité et intensité de la pratique</i>	27
1.4.2 <i>Les facteurs personnels et psychologiques</i>	28
1.4.3 <i>Les facteurs sociétaux : vision de soi, vision des autres.....</i>	29
1.4.4 <i>Les mobilités comme objet d'affrontement politique ?.....</i>	30
1.4.5 <i>La méconnaissance mutuelle entre modes de mobilité.....</i>	31
2 Favoriser la pacification et la sécurité de la voie publique par l'apprentissage, la formation et la communication	33
2.1 Savoir rouler à vélo sur la route : une politique publique qui trouve difficilement sa place dans la complexité des dispositifs d'apprentissage à l'école.....	33
2.1.1 <i>SRAV, APER ET ASSR : un enseignement de la sécurité routière avant le lycée pertinent mais peu lisible</i>	33
2.1.2 <i>Le SRAV doit concerner toute une classe d'âge</i>	35
2.2 Faire de l'entreprise un lieu où l'on apprend aussi à faire du vélo.....	36
2.2.1 <i>Permettre l'utilisation du compte personnel de formation (CPF) pour des formations d'apprentissage au vélo</i>	36

2.2.2	<i>Les professionnels utilisant le vélo ou les EDPm dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions devraient pouvoir être identifiables et mieux formés aux questions de partage de la voirie et de sécurité routière</i>	37
2.3	La formation initiale au permis de conduire : un dispositif qui pourrait intégrer plus complètement la sensibilisation au partage de la route, en particulier avec les usagers des mobilités douces	38
2.3.1	<i>S'assurer que l'épreuve théorique générale (le code) intègre suffisamment la question du partage de la route</i>	38
2.3.2	<i>L'épreuve pratique et la formation qui y conduit doivent promouvoir un comportement apaisé et respectueux, notamment des usagers vulnérables</i>	38
2.4	L'actualisation des connaissances ne passe pas par une révision obligatoire du Code de la route mais par des actions opportunistes	41
2.4.1	<i>Tirer bénéfice de l'envoi des avis de contravention par l'agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) pour diffuser de l'information sur la règle et ses raisons</i>	43
2.4.2	<i>Les stages de sensibilisation à la sécurité routière ne sont pas un lieu d'enseignement des normes mais devraient néanmoins évoluer</i>	43
2.4.3	<i>Communiquer des informations au moment de l'achat d'un vélo ou d'un EDPm</i>	44
2.5	Optimiser la communication sur les règles et les bienfaits des modes doux	45
2.5.1	<i>Permettre une utilisation plus large de la communication de la sécurité routière</i>	45
2.5.2	<i>Promouvoir les atouts du vélo pour son utilisateur</i>	45
3	Le développement d'infrastructures continues et de qualité est la clé d'un espace apaisé	47
3.1	Depuis 2018, le plan « vélo et mobilités douces » du gouvernement a accéléré la création d'aménagements cyclables sur le territoire	47
3.2	Les efforts de développement d'itinéraires cyclables doivent se poursuivre afin de permettre un partage sûr et apaisé de l'espace public	48
3.2.1	<i>Depuis 1998, l'obligation législative faite aux gestionnaires de créer des itinéraires cyclables en cas de réalisation et de rénovations des voies urbaines n'a pas été scrupuleusement respectée : elle doit faire l'objet d'un contrôle des services de l'Etat</i>	48
3.2.2	<i>Créer une obligation de mettre au point des itinéraires cyclables sur les voies interurbaines afin de réduire la facture territoriale qui existe entre les zones urbaines, périurbaines et rurales</i>	49
3.3	Le développement des mobilités douces doit s'appuyer sur une vision globale de l'aménagement du territoire à l'échelle d'un bassin de vie couplé à un plan opérationnel de déploiement du réseau	49
3.3.1	<i>La planification, élément clé de la réussite d'un espace apaisé</i>	49
3.4	L'intensité des flux motorisés et cyclistes est le principal paramètre à prendre en compte pour déterminer le type d'aménagement cyclable à mettre au point	50
3.4.1	<i>Une cohabitation des modes est possible dans les secteurs limités à 30 km/h et moins, à condition d'y adopter des principes d'aménagement de l'espace public qui favorisent l'apaisement</i>	51
3.4.2	<i>L'expérimentation, maître-mot d'une ingénierie pragmatique au service des espaces publics apaisés</i>	52
3.4.3	<i>Partager les bonnes pratiques et proscrire les aménagements générateurs de conflit</i>	52
3.4.4	<i>Définir le trottoir dans le Code de la route et sécuriser le cheminement des piétons</i>	53
3.4.5	<i>Rendre obligatoire le respect de certaines recommandations du CEREMA à propos des aménagements cyclables et piétons</i>	53
3.4.6	<i>Suivre la mise en œuvre des plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE)</i>	54
4	Adapter et simplifier les règles pour une meilleure compréhension partagée	55
4.1	Des règles qui se sont complexifiées au fur et à mesure que les usages se sont diversifiés	55
4.1.1	<i>Une multiplication des dispositifs de voirie</i>	55

4.1.2	<i>Des possibilités croissantes offertes aux collectivités locales pour réguler les usages des voiries</i>	55
4.1.3	<i>Des expérimentations et des innovations au-delà des règles existantes</i>	56
4.1.4	<i>Sur le terrain, une diversité de choix d'aménagement, de signalisation, voire de règles, qui peut être source de confusion</i>	56
4.2	Clarifier et simplifier lorsque cela est pertinent	56
4.2.1	<i>Clarifier la règle du doublement des vélos par les automobiles</i>	56
4.2.2	<i>Encourager le développement des zones 30</i>	57
4.2.3	<i>Engager une réflexion en vue de déterminer une limite de vitesse sur les pistes cyclables</i>	58
4.3	Favoriser l'information et le partage de la règle	58
4.3.1	<i>Agrandir les panneaux M12 pour mieux faire connaître la règle de tous</i>	58
4.3.2	<i>Signaliser systématiquement les double-sens cyclables</i>	59
4.4	Donner une nouvelle dimension au Code de la route en prenant en compte la diversité des mobilités	59
4.4.1	<i>Modifier le nom du Code de la route afin qu'il reflète l'évolution des mobilités et leur prise en compte</i>	59
4.4.2	<i>Poursuivre la codification des outils d'aménagement aujourd'hui expérimentés sans base réglementaire</i>	59
5	Renforcer l'action des forces de l'ordre au profit de la sécurité et de la pacification des usages	61
5.1	Des incivilités routières du quotidien mal prises en compte par les forces de sécurité intérieure	61
5.1.1	<i>Des améliorations sont possibles en matière de recueil des plaintes par les usagers de la route</i>	61
5.1.2	<i>Des polices municipales fortement impliquées dans la police de la ville et qui demandent à l'être plus encore</i>	62
5.1.3	<i>Identifier le thème de la paix sur la voirie publique et en faire un objet des politiques de sécurité publique</i>	62
5.2	Rétablir l'ordre ?	63
5.2.1	<i>Ils « font n'importe quoi » !</i>	63
5.2.2	<i>Tout le monde fait-il n'importe quoi ? Vers une objectivation de l'irrespect de la règle</i>	64
5.2.3	<i>Enrichir la palette d'outils à disposition des FSI</i>	67
6	Mobiliser des leviers technologiques et techniques	72
6.1	Permettre aux cyclistes d'être repérables par les applications de navigation ?	72
6.2	La clarification des autocollants actuellement posés aux flancs des poids lourds et des autobus pourrait être entreprise.	72
6.3	Diminuer nuisances sonores et agressivité : équiper tous les véhicules d'une sonnette piéton en plus du klaxon	73
	Remerciements	74
	Annexe n° 1 : Lettre de mission	75
	Annexe n° 2 : Liste des personnes rencontrées	77
	Annexe n° 3 : Etude de parangonnage	89
	Annexe n° 4 : Jurisprudence à propos de l'application de l'article 228-2 du Code de l'environnement	99
	Annexe n° 5 : Publicités automobiles visionnées dans le cadre de la mission	104

Annexe n° 6 : Organisation du « savoir rouler à vélo » (SRAV)	107
Annexe n° 7 : Les besoins et spécificités des différents utilisateurs de la voirie.....	110
Annexe n° 8 : Atelier participatif au Palais des Rois Sardes (préfecture de Nice)	115

INTRODUCTION

Par lettre de mission conjointe du 25 novembre 2024, Monsieur François Durovray, ministre des transports, et Monsieur Nicolas Daragon, ministre délégué chargé de la sécurité du quotidien, ont souhaité me confier, en tant que personnalité qualifiée, une mission relative à la question du partage la route et des violences et des tensions qu'il entraîne. J'ai reçu, conformément à la lettre de mission, l'appui de deux membres de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) et d'un membre de l'inspection générale de l'administration (IGA), dont je souhaite saluer la compétence et l'engagement.

Cette mission se situe à mi-chemin entre deux politiques publiques bien identifiées et bien conduites au sein de l'État, le développement du vélo et de la marche d'une part, la sécurité routière d'autre part. Son sujet n'est ni tout à fait l'une, ni tout à fait l'autre, tout en empruntant aux deux. Il était donc essentiel de rencontrer de la façon la plus ample les organisations et les personnes qui composent les deux écosystèmes, sur un thème qui ne leur était pas toujours familier. De nombreux entretiens ont été conduits ; des contributions spontanées nous ont également été adressées. La disponibilité de nos interlocuteurs, qu'ils appartiennent ou non à l'administration, et les contributions ou documentation qu'ils ont bien voulu nous fournir à l'issue de leurs auditions, ont constitué un matériau extrêmement riche. Le travail de recherche scientifique a été fortement pris en compte, à travers l'étude de nombreux rapports⁶.

Grâce au ministère de l'Europe et des affaires étrangères et de nos postes diplomatiques, une quinzaine de pays, essentiellement membres de l'Union européenne, ont été scrutés, sachant que le développement des mobilités douces suscite un peu partout en Europe, avec une intensité variable, des questions similaires à celles rencontrées en France. Des vidéoconférences ont été réalisées avec des responsables espagnols et belges. Enfin, nous nous sommes rendus en Italie, en Émilie Romagne, plus spécialement à Ferrare, « ville de la bicyclette », qui nous a démontré que dans un pays latin, il était possible, par l'éducation précoce, d'aboutir à une part modale du vélo extrêmement élevée, dans un climat apaisé permettant également aux séniors, voire aux personnes du quatrième âge, de pratiquer la bicyclette.

Afin de mettre à jour l'expérience de certains d'entre nous, mes collègues et moi (deux d'entre nous sur un vélo à assistance électrique (VAE)) avons parcouru près d'une soixantaine de kilomètres en zone urbaine et périurbaine très fréquentées. Enfin nous avons souhaité associer à ces travaux un certain nombre d'utilisateurs de bicyclette, au cours d'un atelier participatif organisé à la préfecture de Nice.

Si cette mission a consacré beaucoup d'attention aux problématiques de la bicyclette, elle n'a pas oublié, tant s'en faut, les autres usagers vulnérables de la route, à commencer par les personnes porteuses de handicap, les piétons et tous ceux qui utilisent les engins de déplacements personnels motorisés (EDPm). Les deux-roues motorisés (2RM) ont également été l'objet de notre attention : leur présence nombreuse sur la voie publique n'est cependant pas nouvelle, et les problèmes de cohabitation qu'ils peuvent rencontrer bien connus.

Cette mission a été conduite avec un fil rouge assumé : le développement des mobilités douces, et en premier lieu de la bicyclette, est une politique prioritaire du gouvernement. Mais nous avons été attentifs à ne pas opposer entre eux les modes de déplacement et de réfléchir à un partage apaisé et harmonieux de la voirie.

⁶ Ils sont tous cités en note de bas de page.

1 REALITE ET RESENTI

1.1 Un contexte de mutation des mobilités

Les conflits d'usage de la route et de la rue s'inscrivent dans un environnement public devenu plus complexe, caractérisé par une mutation des comportements de mobilité, de la place accordée à leurs différentes formes, essentiellement dans les agglomérations.

Encadré n°1 : terminologie

Les **modes de mobilités « doux » (mobilités douces)** incluent la marche, le vélo, musculaire ou à assistance électrique, la trottinette, motorisée ou non, et les engins de déplacement personnel motorisés (EDPm) ;

Les **mobilités actives** incluent seulement la marche, le vélo « musculaire » la trottinette sans moteur et les patins à roulettes (roller).

Mobilités « douces » et « actives » sont décarbonées.

Voie publique : par convention, dans le présent rapport, ce terme sera employé, sans tenir compte de certaines interprétations juridiques que l'on peut retrouver dans le droit positif, pour désigner **la voie ouverte à la circulation terrestre publique (route, piste et bande cyclable, trottoirs), quel que soit le mode à l'exception des voies ferrées.**

1.1.1 La part modale du vélo en France augmente

L'augmentation de la part modale du vélo est un objectif porté par les pouvoirs publics nationaux et locaux depuis les années 1990⁷. Plus récemment, le plan vélo et mobilités actives lancé en septembre 2018 et la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 ont ancré l'objectif de faire du vélo un moyen de transport privilégié pour les déplacements quotidiens. Le réseau de pistes cyclables en France a connu une expansion significative, passant de 15 000 km en 2010 à 57 000 km en 2022. À Paris, le nombre de pistes cyclables est passé de 4,3 km en 1995⁸ à plus de 1 000 km en 2021⁹.

Si la part modale du vélo en France (estimée à environ 3 %) reste aujourd'hui inférieure à la moyenne de l'Union européenne (8 %¹⁰), elle connaît un véritable essor, surtout dans les agglomérations. En région parisienne, après une longue période de baisse jusque dans les années 1990 en Île-de-France¹¹, le nombre de déplacements journaliers à vélo dans la métropole du grand Paris a été multiplié par 4 entre 2001 et 2018¹². À Lyon, le trafic vélo est multiplié par 6 sur la même période¹³. Des tendances similaires se retrouvent dans d'autres métropoles françaises.

L'explosion de la pratique du vélo pendant la période du Covid a rendu cette évolution perceptible. D'après les statistiques de l'association Vélo & Territoires à partir d'un échantillon de compteurs sur le territoire¹⁴, l'usage du vélo a progressé de 37 % entre 2019 et 2023, principalement en milieu urbain (+ 40 %)¹⁵, notamment pour les pratiques utilitaires et mixtes. Quoique moins importante qu'en milieu urbain, la dynamique en milieu périurbain et rural n'en demeure pas moins soutenue : respectivement 26 % et 22 % d'augmentation sur la même période. Dans ces territoires, il est notable de constater que ce sont les pratiques mixtes¹⁶ voire utilitaires qui se développent, alors que la pratique de loisir stagne. En d'autres termes, le vélo commence à y être envisagé comme un moyen de déplacement à part entière.

⁷ La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996 a introduit l'obligation de créer des itinéraires cyclables lors de toute réalisation ou rénovation de voirie.

⁸ schéma directeur du réseau cyclable parisien 2002 - 2010 : <https://www.apur.org/sites/default/files/documents/119.pdf>

⁹ <https://www.paris.fr/pages/un-nouveau-plan-velo-pour-une-ville-100-cyclable-19554>

¹⁰ In Ademe, programme Avelo, développer le système vélo dans les territoires, 2021

¹¹ Jérémy Courel, Dominique Riou, 40 ans d'évolutions du vélo, institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Île-de-France, 2010

¹² APUR, *évolution des mobilités dans le grand Paris*, 2021

¹³ Vélo et territoires, la revue, n°54, hiver 2019, p. 9

¹⁴ Source : Vélo & Territoires, 2025, Bulletin Fréquentations vélo en France 2024

¹⁵ Selon la définition de la grille communale de densité de l'INSEE, qui reprend Eurostat

¹⁶ Les pratiques mixtes sont celles qui combinent, pour un même déplacement, un aspect utilitaire et loisir

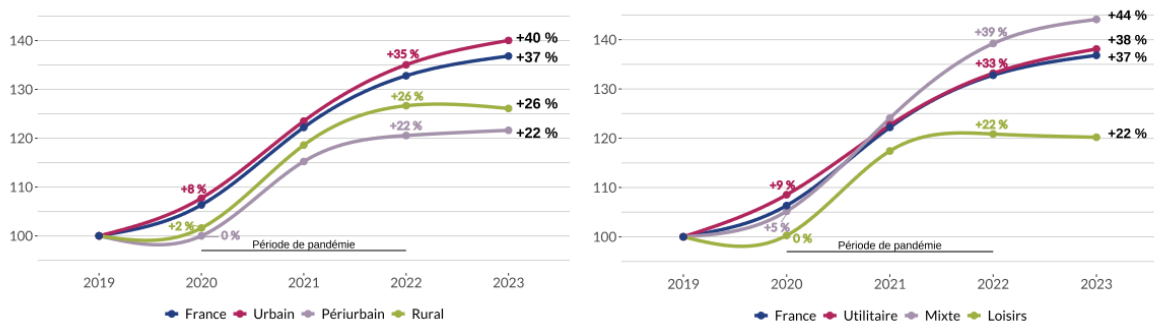


Figure 1: évolution du nombre de passages à échantillon comparable selon le milieu (figure de gauche) ou le type de pratique (figure de droite), base 374 compteurs

Sources : Vélo & Territoires, 2025, Bulletin Fréquentations vélo en France 2024

Afin de prendre la mesure de cet essor, la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM), avec l'appui de la délégation à la sécurité routière (DSR), a mené une enquête nationale sur l'usage du vélo¹⁷ en 2023. Selon cette étude¹⁸, en France, 25 % des personnes interrogées se déclarent cyclistes réguliers (elles pratiquent au moins une fois par semaine), 32 % occasionnels et 43 % non cyclistes. Les cyclistes réguliers sont principalement des hommes (31 % des hommes contre 19 % des femmes), résidant à Paris (39 %) ou dans les métropoles de plus de 500 000 habitants (33 %). C'est dans les moyennes et petites villes (moins de 100 000 habitants) et dans l'espace rural que l'usage régulier de la bicyclette reste le plus faible.

Cette étude a mis en évidence d'autres informations intéressantes :

- un lien négatif entre l'âge et la fréquence d'utilisation du vélo. A contrario, aux Pays-Bas par exemple, champions d'Europe du vélo, l'âge moyen d'utilisation est nettement plus élevé qu'en France. Dans « la ville de la bicyclette » italienne, Ferrare, mes collègues et moi avons été frappés par le nombre de personnes âgées, voire très âgées, qui pratiquaient la bicyclette, et dont nos interlocuteurs nous ont assuré que, sans elle, leur capacité de déplacement serait fortement diminuée ;
- la proportion importante (13 %) de cyclistes pratiquant depuis moins d'un an. Or, au cours de nos entretiens, les difficultés que peuvent poser les néo cyclistes dans l'usage partagé d'une voirie cyclable ont souvent été mentionnées.

Cette enquête n'a pas été reconduite depuis. Les chiffres attestant de l'essor du vélo sont soit ponctuels, soit partiels. La seule véritable source statistique sur l'évolution des mobilités en France reste l'enquête nationale transports et déplacements (ENTD)¹⁹ de l'Insee, décennale. Sa dernière occurrence remonte à 2019. Il manque aux pouvoirs publics un baromètre plus régulier des mobilités, à l'image de ce qui existe au Royaume-Uni, aux Pays-Bas ou en Belgique²⁰. Il serait particulièrement utile de disposer de ces parts modales en kilomètres ou en temps passé.

Recommandation n°1 : (ministère en charge des transports) doter l'État d'outils de mesures plus régulières et plus fines des parts modales de transport.

¹⁷ Un tel travail mériterait sans doute sans doute d'être effectué pour la marche et les EDPM, autres modes de mobilité décarbonée dont l'évolution est rapide et notable.

¹⁸ Qui n'a pas été reconduite car la méthode de sondage semblait poser quelques difficultés.

¹⁹ [Résultats détaillés de l'enquête mobilité des personnes de 2019 | Données et études statistiques](#)

²⁰ Voir annexe parangonnage.

1.1.2 Une diversification des modes de mobilité douce

La palette des bicyclettes en circulation a gagné en diversité et le traditionnel vélo musculaire cohabite désormais avec un ensemble d'engins de déplacement personnels motorisés (EDPm) tels que les trottinettes, aux caractéristiques et vitesses très différentes.

L'émergence de l'assistance électrique a de multiples conséquences : les pistes cyclables connaissent des problèmes inédits de cohabitation auparavant réservés aux voiries classiques. L'apparition de vélos électriques étend aussi la zone de pertinence du vélo dans les agglomérations voire au-delà, en termes de distance (viabilisation de projets d'aménagements cyclables plus éloignés des centres-villes) et de relief (possibilité d'un usage quotidien du vélo dans des zones plus accidentées, pour lesquels le développement du vélo était auparavant une gageure).

Les chiffres de vente des vélos montrent cette dynamique de fragmentation. Les vélos à assistance électrique représentent désormais un tiers du marché et dépassent en valeur depuis 2020²¹ celles des vélos traditionnels. D'autres catégories connaissent de fortes croissances : les vélos pliants, les vélos de route. Les vélos-cargos, les vélos et les « fatbikes » à assistance électrique, capables de vitesses équivalentes à celles des deux roues motorisés lorsqu'ils sont débridés, contribuent à brouiller les différences (en termes de poids, de vitesses) entre mobilités actives et motorisées. L'irruption de nouveaux modes de transport, catégorisés depuis²² « engins de déplacement personnel motorisés » (EDPm), dès la fin des années 2010, puis à la faveur de la crise du Covid²³, renforce cette diversité.

Les zones rurales ou semi-rurales ne sont pas à l'écart de ces dynamiques. Certes, la part modale en zone rurale ou périurbaine reste loin des chiffres observés dans les agglomérations, mais le nombre de passages vélos en zone rurale a connu aussi une augmentation pendant la période de la Covid²⁴. Certains de nos interlocuteurs témoignent de l'essor de la trottinette en zone rurale, bien que les statistiques manquent pour confirmer ces témoignages.

1.1.3 Un phénomène moins visible, la part des piétons augmente également

Le piéton participe pleinement à cette dynamique de transformation des espaces urbains. Elle a été amorcée par la mise en place de zones piétonnes dans les années 1970 à Lyon, Lille, Strasbourg et Nantes, suivie par les premières expérimentations parisiennes dans les quartiers Montorgueil et du Marais dans les années 1980. À Paris, le linéaire de voies piétonnes approche désormais les 100 km²⁵. Bien que moins visible en tant qu'objet de politique publique, la marche joue un rôle central dans les mobilités. En 2019, elle représentait 23,9 % des déplacements locaux des Français²⁶. En comptabilisant la marche comme moyen de déplacement local combiné à un autre mode principal (voiture, transports en commun), sa proportion dans les déplacements grimpe à 36,9 %²⁷. À Strasbourg, elle est devenue le mode de transport majoritaire en centre-ville et celui connaissant la plus forte progression depuis 2009 en périphérie²⁸.

De plus en plus, la marche est perçue comme un enjeu politique articulé à celui du développement du vélo, par exemple à Strasbourg, où la politique cyclable est intégrée à une vision globale des mobilités qui inclue le piéton, mais également en Allemagne où les piétons disposent désormais d'une stratégie nationale dédiée²⁹.

1.1.4 Une remise en cause du primat de l'automobile

Corollaire de ces évolutions, le primat de l'automobile dans les agglomérations tend à être remis en cause, à mesure que l'espace dédié à sa circulation et son stationnement sont partagés ou réduits au profit d'autres modes. Les zones à

²¹ D'après les chiffres de l'observatoire du cycle

²² voir note de bas de page 2 page 3.

²³ Augmentation annuelle des volumes de vente de 34 % puis 42 % en 2020 et 2021

²⁴ Vélo et territoires, baromètre vélo 2022. Voir aussi : <https://www.lagazettedescommunes.com/879854/le-velo-revient-en-piste-dans-les-zones-rurales/>

²⁵ https://cdn.paris.fr/paris/2024/06/14/paris_ra2023-deplacements-des-pietons-3-pages-OayA.pdf

²⁶ Enquête mobilité des personnes, 2019, SDES-Insee (Marcher et pédaler : les pratiques des Français)

²⁷ En comptabilisant la marche comme mode de transport secondaire au-delà de 5 minutes, sa part dans les déplacements locaux grimpe à 36,9%, les Français combinant la marche avec un ou plusieurs modes de transport dans 13% des cas.

²⁸ 40 % de part modale en 2019 dans le centre-ville. De 17 % à 27 % de part modale entre 2009 et 2019 en seconde couronne, par exemple. Source : Eurométropole de Strasbourg

²⁹ <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/wie-die-bundesregierung-fussgaenger-im-verkehr-foerdern-will-110292779.html>

faible émission, s'étendent dans les centres-villes : après Nantes (2012) et Grenoble (2017), Rennes, Bordeaux, Strasbourg, Lyon et Paris ont prévu ou prévoient de mettre en œuvre des zones à trafic limité. Les zones 30, le cas échéant généralisées à toute une agglomération, se développent, encore de façon limitée, en France³⁰.

Les effets sont sensibles sur la physionomie de la circulation automobile dans les grandes métropoles. À titre d'exemple, à Paris, le trafic automobile a été divisé par plus de deux depuis 2002. À Lyon, si le trafic automobile augmentait encore pendant les années 2000, la situation s'est inversée avec une baisse de 22 % dans l'hypercentre depuis 2019. Dans le même temps, on relève une tendance à l'augmentation de la taille des véhicules : la largeur moyenne des voitures dans l'UE est passée de 170,5 cm en 2001 à 180,2 cm en 2020³¹.

L'usage individuel de la voiture n'est pas le seul facteur d'évolution. L'impact de la logistique est prégnant. Au total, les flux de marchandises dans la ville représentent 10 % à 20 % du trafic routier, d'après les données publiées par le programme « innovations territoriales et logistique urbaine durable ». Le développement de la livraison de repas à domicile doit également être souligné : il est passé de 3,3 milliards d'euros en France en 2019 à 10 milliards en 2022. Ces livreurs à bicyclette font désormais partie de l'espace urbain. Il y sera revenu.

1.1.5 En France, le potentiel de développement du vélo est important

La dernière enquête budget des familles de l'Insee (2017)³² montre que 53 % des déplacements domicile-travail effectués en voiture sont inférieurs à deux kilomètres. Plusieurs facteurs expliquent ce recours à la voiture : des emplois à la localisation variable (artisans, personnels de services aux particuliers), le fait de réaliser des chaînes de déplacement (déposer les enfants à l'école avant d'aller au travail), mais aussi des raisons de santé, d'habitude, et de choix.

L'enquête sur les pratiques environnementales du Commissariat général au développement durable/service des données et études statistiques (SDES) de 2016 permet d'éclairer les facteurs qui pourraient motiver les Français à plus se déplacer à vélo. Si 38 % d'entre eux déclarent ne pas pouvoir ou vouloir l'utiliser davantage, 25 % souhaitent bénéficier de pistes cyclables plus nombreuses, 16 % acquérir un vélo à assistance électrique à bas prix, 11 % la mise à disposition de lieux de stationnement sécurisés et 7 % recevoir une prime kilométrique pour les trajets domicile-travail.

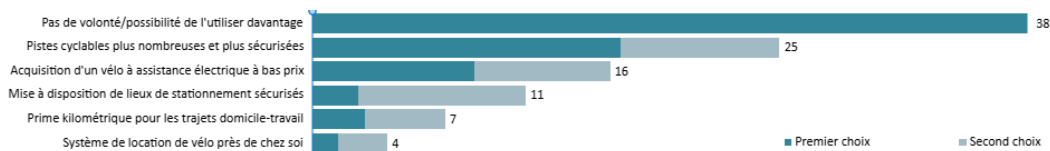


Figure 2: motivations des ménages pour se déplacer à vélo

Source : CGDD/SDES, enquête sur les pratiques environnementales des ménages, 2016

1.2 L'étude de l'accidentalité des modes de déplacement doux montre que les cyclistes et les utilisateurs d'EDPm sont les usagers les plus vulnérables

Cette mission, comme il a été précisé en introduction, ne porte pas en tant que telle sur la sécurité routière. Les statistiques d'accidentalité produites grâce à la science de l'accidentalité, l'accidentologie, par l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) éclairent cependant sur la dangerosité objective d'un mode de transport.

Les piétons, les cyclistes, les utilisateurs d'engin de déplacement personnels motorisés (EDPm)³³ et de 2RM sont classés dans la catégorie des usagers vulnérables : ils n'ont pas de carrosserie pour les protéger. En cas d'accident, ils ne peuvent compter que sur les équipements de protection individuelle (EPI), s'ils en portent (ce qui n'est évidemment pas le cas des piétons) : casque, gants, blousons, coques, bottes, airbags. En 2024 (résultats provisoires), 3 190 personnes sont décédées dans un accident de la circulation routière en France métropolitaine. Les piétons en représentaient 14 % (451),

³⁰ En septembre 2022, 28 villes centres d'agglomération avaient généralisé le 30 km/h. Source : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/politique-generalisation-du-30-kmh-rapport-du-cerema-retour>

³¹ The International Council on Clean Transportation, European vehicle market statistics – Pocketbook 2021/22.

³² Insee, Les dépenses des ménages en 2017 : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4648319?sommaire=4648339>

³³ l'accidentalité des EDPm est entrée depuis 2021 dans les statistiques de l'ONISR.

les cyclistes 7 % (222) et les EDPM³⁴ 1 % (44)³⁵, soit 22 % de la mortalité routière. L'ONISR estime que 16 000 personnes ont été blessées gravement³⁶ ; piétons, cyclistes et utilisateurs d'EDPM représentent 32 % des blessés graves

Schématiquement, la mortalité totale sur les routes de France a connu une baisse constante, mais la tendance baissière est bien moins forte cette dernière décennie. L'accidentalité des motorisés, en valeur absolue comme en proportion, a décru pendant la même période³⁷. La mortalité liée à la marche connaît depuis 2005 une décrue globale, en dents de scie. C'est le contraire pour la bicyclette qui est en hausse légère constante, avec un pic en 2022 (sortie de la crise sanitaire), et une baisse qui semble s'amorcer ces deux dernières années, pour retrouver le niveau de 2021. De ce fait, si la part de la mortalité des piétons par rapport au total des morts sur la route est relativement stable depuis 2011, il n'en va pas de même pour celle du vélo, en augmentation constante (elle a pratiquement doublé entre 2005 et 2024) comme celle des EDPM (multipliée par 4,45 en 6 ans).

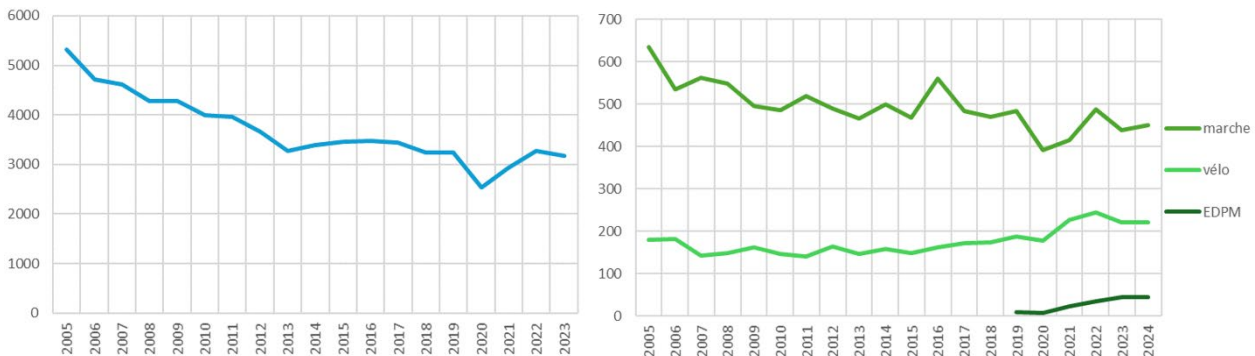


Figure 3 : évolutions de la mortalité en France (mortalité routière totale, mortalité mobilités douces)

Source : données élaborées à partir de celles de l'ONISR, bilans annuels et séries longues.

L'évolution des blessés pour les piétons et cyclistes montre la vulnérabilité de ces usagers. Leur nombre augmente à partir de 2021 et de la sortie du confinement COVID. En comparaison, en 2024, les tués dans un véhicule de tourisme représentaient 48 % de la mortalité, mais seulement 31 % des blessés graves.

1.2.1 Le nombre des morts et des blessés graves ne traduit qu'imparfaitement la dangerosité d'un mode de transport : les modes "vulnérables" sont plus exposés

Le nombre des morts et des blessés doit toujours être mis en perspective de l'exposition au risque : on utilise en général une estimation du nombre annuel de kilomètres parcourus³⁸ pour les véhicules motorisés, mais pour les bicyclettes ou les piétons³⁹ le temps passé⁴⁰ est plus pertinent. La comparaison des risques est donc réalisée sur cet indicateur par l'ONISR en utilisant les données de déplacements de l'Enquête Mobilité des Personnes de 2019. D'après l'ONISR⁴¹, le risque pour les cyclistes d'être tués dans un accident de la route est 3 fois plus important que pour les piétons, 4 fois plus que pour les automobilistes, et 7 fois moins que pour 2RM (à temps de déplacement équivalent). En bicyclette, le risque d'être tué pour un homme est 3 fois supérieur à celui d'une femme (à temps de déplacement équivalent). Le risque d'être blessé gravement pour les cyclistes est 8 fois supérieur à celui des piétons, 15 fois supérieur à celui des

³⁴ qui ont fait leur entrée dans la statistique de l'ONISR à partir de 2019.

³⁵ Source : bilan provisoire de l'accidentalité 2024, ONISR.

³⁶ Le nombre de blessés graves (définition européenne MAIS3+) est estimé par l'ONISR à l'aide de la modélisation conduite par l'Université Gustave Eiffel – Registre du Rhône.

³⁷ Pour les véhicules de tourisme : de 3065 en 2005 à 1512 en 2023 ; pour les 2RM : de 881 à 611 ; Cyclomoteurs : de 356 à 95 - bilan ONISR 2023 p. 190.

³⁸ En milliards de kilomètres parcourus chaque année par l'ensemble des modes motorisés. Il s'agit d'un calcul basé sur les consommations de carburant, dont on dispose environ à n-1.

³⁹ du moins pour l'usage d'une majorité de cyclistes. Le nombre de kilomètre parcouru a du sens pour les cyclistes professionnels qui parcourent un très grand nombre de kilomètre chaque années, souvent à des vitesses proches de certains véhicules motorisés.

⁴⁰ donnée actuellement calculée sur la base de l'enquête décennale de l'INSEE (v. 1.1.1) sur la part modale de chaque mode de déplacement (plus fiable pour les déplacements en agglomération qu'hors agglomération).

⁴¹ Bilan de la sécurité routière 2022, ONISR 2023 (page 91)

automobilistes, et 4 fois inférieur au risque des deux-roues motorisés. Les hommes ont 2 fois plus de risque d'être blessés gravement que les femmes.

Pour les usagers du vélo, l'augmentation de la mortalité, exposée au paragraphe précédent, est assurément liée à l'augmentation de la pratique, à sa localisation (agglomération ou hors agglomération) et donc à l'exposition. Même s'il est difficile de savoir si cette augmentation est proportionnelle à celle de la pratique, l'objectif pour la politique publique de sécurité routière doit rester de réduire l'accidentalité des cyclistes, nonobstant cette augmentation. De fait, depuis 1972, l'accidentalité générale a diminué alors que le trafic augmentait.

1.2.2 Chaque type de mode de déplacement doux présente des particularités dans l'accidentalité

1.2.2.1 Pour les piétons, une forte majorité de tués en agglomération et un âge moyen élevé

En 2024, l'ONISR estime que 17 000 piétons ont été blessés (dont 2 000 gravement) et 451 tués en France métropolitaine. 50 % des piétons tués sont âgés de 65 ans ou plus. 69 % ont été tués en agglomération.

D'après les calculs de l'ONISR, le temps passé à marcher par la population française est réalisé à 54 % par les femmes et donc 46 % par les hommes. Or les femmes ne représentent que 39 % des piétons tués et les hommes 61 %.

1.2.2.2 Les tués à vélo sont essentiellement des hommes, plutôt âgés, hors agglomération

Selon l'ONISR, en 2023, le risque de mortalité à vélo était quatre fois plus important qu'en voiture (tués ramenés au temps passé), augmentant fortement à partir de 55 ans. Le temps passé à faire du vélo par la population française est réalisé à 28 % par les femmes et 72 % par les hommes. Or les femmes ne représentent que 13 % des cyclistes tués et les hommes 87 %, ce qui exprime le surrisque masculin déjà évoqué.

51 % des cyclistes tués sont âgés de 65 ans ou plus. En 2024, l'accidentalité cycliste a augmenté en agglomération (+ 15 %) et a baissé hors agglomération par rapport à 2023, alors que la pratique du vélo augmente en urbain (+ 1 %) mais diminue en milieu périurbain (-3 %). Cependant, encore plus de la moitié des cyclistes tués l'est sur des routes hors agglomération, ce qui est le reflet de vitesses plus élevées tant des cyclistes que des antagonistes motorisés.

En 2023, pour les 132 cyclistes tués contre un antagoniste (89 ayant été tués sans tiers impliqué), les cyclistes étaient présumés responsables dans un tiers des cas (et donc ne l'étaient pas dans deux tiers). Les accidents seuls, sans protagoniste, représentent une part importante de l'accidentalité cycliste : 40 % des cyclistes tués, 63 % des blessés graves et 72 % des blessés légers.

Les cyclistes représentent 7 % de la mortalité routière mais 16 % des blessés graves et 20 % des blessés qui conserveront des séquelles un an après l'accident. Pour la délégation à la sécurité routière, il est donc important que les cyclistes prennent conscience de la nécessité d'être plus visibles (la plupart des cyclistes heurtés de nuit n'avaient pas de gilet haute visibilité). 7 500 cyclistes ont été blessés plus ou moins gravement à la tête. En cas d'accident, le port du casque réduit de 70 % le risque de blessures graves à la tête⁴².

1.2.2.3 Une présence de plus en plus forte des EDPm dans l'accidentalité

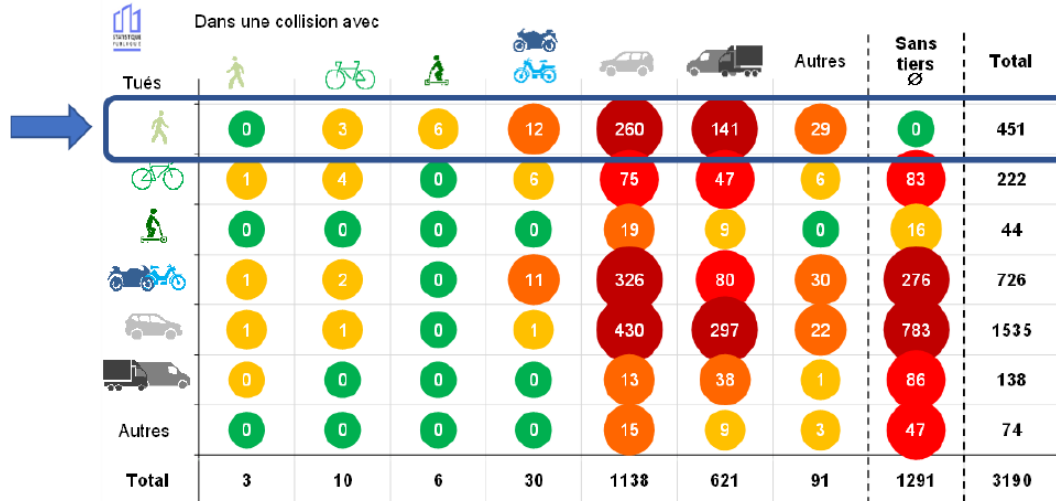
44 utilisateurs EDPm sont décédés en 2024 (30 en agglomération, 13 hors agglomération). Le nombre de blessés graves en EDPm ne cesse de croître depuis 2019. Ces usagers représentent 1 % de la mortalité routière mais 5 % des blessés graves et 11 % des blessés qui conserveront des séquelles un an après l'accident. 3 800 utilisateurs d'EDPm ont été blessés à la tête. Le risque d'être blessé à la tête en EDPm est encore plus important qu'à vélo du fait de la configuration de ces engins.

⁴² Source : Registre du Rhône, Amoros, 2012

1.2.3 Le tableau « qui tue qui » : la juste appréciation du risque que chaque mode fait courir à l'autre

Le tableau ci-dessous montre (même s'il ne rend pas compte des blessés, graves et légers) le risque que chaque mode de transport représente pour un autre (l'usager antagoniste n'est pas forcément responsable de l'accident).

Tableau 1: tableau du "qui tue qui"



Tués	Dans une collision avec							Sans tiers	Total
	0	3	6	12	260	141	29	0	451
	1	4	0	6	75	47	6	83	222
	0	0	0	0	19	9	0	16	44
	1	2	0	11	326	80	30	276	726
	1	1	0	1	430	297	22	783	1535
	0	0	0	0	13	38	1	86	138
Autres	0	0	0	0	15	9	3	47	74
Total	3	10	6	30	1138	621	91	1291	3190

Source : ONISR Rapport provisoire 2024

En ce qui concerne les piétons, 3 d'entre eux sont morts tués par un vélo, 6 par une trottinette électrique. Ces chiffres, en augmentation, restent faibles par rapport aux morts provoqués par les modes motorisés, pour les piétons les plus dangereux (cyclomoteurs et motos, voitures, camionnettes et camions représentent 91 % (413) des véhicules ayant été impliqués dans l'accident mortel d'un piéton).

En ce qui concerne les cyclistes, 4 morts l'ont été dans un choc contre 1 autre cycliste. 80 % des tués (194) le sont par un véhicule motorisé. 83 cyclistes, soit 37 % du total des tués, sont des accidents sans tiers.

*

De ces constatations, il résulte une « hiérarchie » des usagers vulnérables de la voie publique différente de celle généralement présentée. Les usagers à plus fort risque d'être gravement blessés ou tués, les plus vulnérables donc, ne sont pas les piétons. Ce sont bien les usagers d'EDPm, de vélos, et de 2RM (qui représentent à leur tour mais peu fréquemment un risque de collision pour les piétons, les cyclistes et les usagers d'EDPm). La seule mortalité modale qui a augmenté depuis 2005 est celle des cyclistes, alors que le nombre de tués sur les routes métropolitaines a dans le même temps baissé de 40 %. Certes, l'augmentation de l'exposition est en cause (v. 1.2.2). Il est cependant très vraisemblable que le retard pris dans l'équipement du pays en infrastructures (v. 3.2.1) adaptées au vélo, et dans le même temps le développement d'infrastructures adaptées aux engins motorisés mais pas pensées pour les vélos (par exemple les ronds-points), en constituent une explication.

Les piétons⁴³ sont logiquement le plus victimes des autres modes. Surtout, 100 % de la population est à un moment piéton. La sécurité du piéton est donc à plus d'un titre prioritaire.

Les véhicules motorisés représentent, du fait de leur masse et leur vitesse, les antagonistes principaux.

⁴³ On serait tenté d'ajouter, dans la catégorie des piétons, les personnes à mobilité réduite et/ou en situation de handicap, mais les statistiques de l'ONISR sont muettes sur ce point. Intuitivement, on peut penser que pour ces personnes, le partage de la route est plus un problème d'accessibilité et de perception du risque que de réalisation de l'accident. Le risque est élevé qu'elles se déplacent moins, voire plus du tout.

Pour le 4 roues motorisé, l'accidentalité réelle, mesurée, n'est vraisemblablement pas le facteur déterminant du sentiment d'insécurité sur la route⁴⁴. Elle est beaucoup moins perceptible au public que par le passé, en particulier quand a été atteint le pic des tués sur la route⁴⁵, en 1972. Cependant, pour les EDPm et le vélo, le nombre d'accidents, avec des blessés graves et des blessés légers, a vraisemblablement un impact sur la perception que ses utilisateurs⁴⁶ ont de sa dangerosité. Il s'agit certainement d'une désincitation à ces modes de déplacement, singulièrement pour la bicyclette.

1.3 Des tensions croissantes et parfois des violences dans l'espace public

1.3.1 Définir les termes

À la suite de la mort⁴⁷ de Paul Varry, la fédération des usagers des bicyclettes (FUB), seule ou dans le document rédigé avec 12 autres fédérations et associations⁴⁸, a utilisé, à la fois dans ses documents officiels et dans les entretiens, le syntagme de « violences motorisées ⁴⁹ » qui « désigne l'ensemble des actes de violence commis par les personnes conduisant un véhicule motorisé, qu'ils soient intentionnels ou résultant de comportements dangereux sur la route ». La FUB précisait⁵⁰ que ces violences incluait « des agressions physiques directes (frôler, percuter) ainsi que des comportements menaçants ou intimidants pouvant mettre en danger autrui ». Elle précisait que « contrairement aux infractions routières ordinaires, les violences motorisées traduisent une dimension de mise en danger délibérée ou une absence manifeste de respect des autres usagers ». Lors de nos entretiens, les représentants de la FUB indiquaient que tout comportement (d'usagers de véhicules motorisés) qui avait pour effet de mettre en insécurité un cycliste constituait une violence. Ces violences, à leur estime, présentaient un caractère systémique ; « elles résultent d'un cadre qui tolère encore trop souvent des comportements agressifs, menaçants ou dangereux au quotidien sur les routes. Elles sont aussi le fruit de décennies d'aménagements routiers dangereux dont la conception influence directement la sécurité et les comportements des usagers ».

Il semble important à cet égard de rappeler quelques éléments de droit pénal.

Le meurtre⁵¹, les coups et blessures volontaires⁵², les injures⁵³, les menaces⁵⁴ ou encore le risque causé à autrui⁵⁵ constituent des infractions relevant du Code pénal et non pas du Code de la route, même si elles sont commises sur la voirie. Elles nécessitent, pour être constituées et donc punies, un élément intentionnel, la volonté de commettre l'infraction. Ces comportements relèvent, sous l'autorité du procureur de la République compétent, d'une action judiciaire. Au sein du ministère de l'Intérieur, en sont chargées police et gendarmerie nationales et non la délégation à la sécurité routière (DSR).

Il en va autrement d'un certain nombre d'infractions, principalement des contraventions (pour lesquelles, selon la théorie du droit pénal général, il n'est pas nécessaire qu'existe un élément intentionnel) et des délits prévus et réprimés par le Code de la route. Elles sanctionnent principalement des comportements dangereux pour autrui, pour leur auteur, ou entravant la circulation. Même si elles ont le plus souvent comme conséquence de mettre en insécurité un usager vulnérable, ces infractions ne sauraient en tant que telles être qualifiées, du moins tant que le risque n'est pas avéré,

⁴⁴ Voir le sondage Ipsos « les européens et la conduites responsable » - fondation Vinci autoroutes mars 2024 : 82 % des Français déclarait ne pas avoir perdu ou failli perdre un proche en raison d'un accident de la route et celle de 8 % d'entre eux déclaraient avoir eu un proche grièvement blessé

⁴⁵ Pour les blessés graves ou légers, les courbes ne sont pas identiques. En effet, la baisse du nombre de morts peut correspondre à une augmentation du nombre des blessés graves.

⁴⁶ Pas suffisamment pour que tous ceux qui font du vélo portent un casque.

⁴⁷ Il n'existe pas à notre connaissance de communiqué officiel du parquet de Paris confirmant la qualification de meurtre. Celle-ci ne sera pas utilisée dans le présent rapport.

⁴⁸ Wimoov, l'heureux cyclage, mon vélo est une vie, MCF, France nature environnement, fédération française de cyclisme, fédération française du vélo, les amis de la terre, les boîtes à vélo, rue de l'avenir.

⁴⁹ Le syntagme « violence routière », quant à lui, a été consacré par la loi n° 2003-495 du 12 juin 2003. Il visait à renforcer la lutte contre les comportements dangereux sur la route. L'idée derrière ce syntagme était de mettre en évidence, pour mieux la condamner et la sanctionner, la violence engendrée par un accident de la route.

⁵⁰ propositions de la FUB pour lutter contre les violences motorisées, 12 février 2025.

⁵¹ Article 221-1 du Code pénal.

⁵² Article 222-17 et suiv. du Code pénal.

⁵³ Article 29 de la loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse.

⁵⁴ Article 222-17 du code pénal, texte dont l'application est sans doute rare pour les litiges sur la route.

⁵⁵ Article 223-1 du Code pénal.

de violence, au risque de mettre à bas les catégories juridiques prévues par le Code pénal, et l'équilibre voulu par le Législateur dans l'échelle des peines et des sanctions.

Pour autant, il ne s'agit pas de nier que ces comportements infractionnistes sont importants et problématiques. Ils nuisent à la sécurité routière et, en contribuant au sentiment d'insécurité, entravent le développement du vélo et sont créateurs de tensions.

1.3.2 Un sentiment de tension et de violences montantes confirmé par l'ensemble des protagonistes, dépourvu de caractère systémique

Outre les représentants des associations défendant les cyclistes ou des piétons, nombre des personnes rencontrées, en particulier les responsables des forces de sécurité intérieure, ont fait état, lors des entretiens, d'une montée générale des tensions voire des violences dans la société française. Elles se retrouvent sur la voie publique (v. 1.3). Ces interlocuteurs ont toutefois insisté sur leur caractère multidirectionnel. Elles ne sont pas seulement dirigées contre les cyclistes, pas plus qu'elles ne sont le fait exclusif des automobilistes. Il existe en réalité des tensions entre tous les usagers de la route. Ainsi, les représentants des piétons semblaient avoir plus de récriminations à l'endroit des cyclistes que des automobilistes. Les altercations, parfois âpres, entre cyclistes, notamment dans les endroits de fort trafic cycliste, sont attestées par des élus, pourtant très impliqués dans le développement de la pratique du vélo. De tels conflits peuvent également exister entre cyclistes et chauffeurs d'autobus, qui, dans de nombreuses villes, peuvent avoir à emprunter les mêmes voies. Enfin, qui pourrait prétendre que n'existent pas des empoignades, qui parfois se terminent violemment, entre automobilistes et plus généralement entre usagers motorisés. En revanche, il est évident que le fait qu'un protagoniste d'une altercation soit à bord d'un véhicule et que l'autre soit un piéton ou un cycliste lui confère un élément spécifique, et, parfois, une dangerosité supplémentaire comme on a pu ainsi le constater avec la mort de Paul Varry, puisque le véhicule peut devenir une arme par destination.

La plupart des hauts responsables de la police ou de la gendarmerie ou de police municipale, de même qu'une grande majorité d'élus rencontrés, et parmi eux des promoteurs actifs de la bicyclette, ne considère pas que la violence des engins motorisés à l'endroit des cyclistes revêt une nature systémique. Ils soulignent au contraire que ces comportements sont minoritaires, même si naturellement ils sont particulièrement choquants et traumatisant pour ceux qui en sont victimes.

1.3.3 Des phénomènes mal mesurés par l'État qui rendent leur objectivation malaisée

Plusieurs pistes peuvent être suivies pour essayer d'objectiver la montée des tensions et/ou des violences.

1.3.3.1 L'analyse des plaintes et/ou leur traitement par la justice ne fournit guère d'indications

L'analyse des plaintes relatives aux violences sur la voirie déposées par les usagers de la route pourrait constituer une source intéressante d'analyse. Une telle méthode présente un certain nombre de difficultés objectives.

En premier lieu, il semble incontestable que toute une série de faits ne donnent pas lieu à dépôt de plainte, pour des raisons multiples (la victime ne juge pas utile de se déplacer, de déranger les forces de l'ordre, pense que sa plainte ne sera pas prise). Il sera revenu au point 5.1.1 sur les difficultés pour faire enregistrer leurs plaintes mises en avant par les associations de cyclistes.

En deuxième lieu, l'exploitabilité des fichiers de police ou de justice est rendue difficile par le fait que les principales actions de violence sur la voie publique, dans la qualification pénale qu'elles peuvent recevoir (v. 1.3.1) ne comportent pas, dans leurs éléments constitutifs, le fait d'être commises sur la voie publique et/ou d'être liées à un conflit de partage de la route ou de circulation⁵⁶. Partant, il n'existe pas de mode simple et pertinent qui permettrait d'avoir une vision statistique (nombre, évolution) à partir des fichiers de police ou de justice des violences commises sur la voie publique. Les systèmes informatiques de la police ou de la gendarmerie ne peuvent pas toujours être interrogés en dehors des infocentres spécifiquement prévus à cet effet. La direction générale de la gendarmerie (DGGN) a pu procéder, à ma demande, à une extraction dans son système informatique d'affaires pouvant correspondre à des

⁵⁶ Les infractions de violence définies aux articles 222 – 11 et 222 – 13 peuvent être aggravées si elles sont commises « dans un moyen de transport collectif de voyageurs ou dans un lieu destiné à accéder à un moyen de transport collectif de voyageurs ». Il n'existe pas à notre connaissance des dispositions analogues pour la voie publique.

plaintes des cyclistes. En 2023, sur 220 ainsi identifiées, 302 infractions ont été relevées à l'encontre des automobilistes dont 26 % concernent des blessures involontaires et 14 % des mises en danger et de violence à l'encontre des cyclistes.

Le recueil d'une telle information, au moyen du procès-verbal électronique (PVE), pourrait être envisagé par modification du système du procès-verbal électronique (PVE), mais y manqueraient les infractions les plus graves, qui ne sont pas en principe constatées à l'aide de ce système. Par ailleurs, il faut rester vigilant à ne pas alourdir la tâche des membres des forces de l'ordre lorsqu'elles verbalisent. Par conséquent, il paraît difficilement envisageable de modifier le recueil statistique en ce domaine.

L'interrogation des fichiers de justice présente la même difficulté. Les différentes infractions sont regroupées au sein d'une nomenclature dite NATAFF (natures d'affaire) qui logiquement (supra) ne comporte pas une catégorie des infractions commises sur la voirie.

1.3.3.2 Les enquêtes de victimation, une approche statistique plus pertinente et certainement plus facile à mettre en œuvre.

Le service statistique ministériel de sécurité intérieure (SSMSI) réalise depuis 2007 une enquête dite de victimation, dont le but est de mesurer la réalité d'un certain nombre d'infractions subies par nos concitoyens, que les faits aient ou non donné lieu à plainte auprès des services de police ou de gendarmerie. Une telle enquête permet en outre de mesurer le sentiment d'insécurité de la population, le cas échéant sur la route. L'enquête de victimation de 2019⁵⁷ indiquait 56 800 faits concernant 234 650 personnes visant des menaces entre automobilistes, motards, cyclistes ou piétons. En 2022, cette enquête « cadre de vie et de sécurité » (CSV) a été renommée « vécu et ressenti en matière de sécurité, victimation, délinquance sentiment d'insécurité ». Elle permet désormais de s'appuyer sur un échantillon de 200 000 personnes, contre 25 000 pour l'enquête CSV. Toutefois, au moment de l'élaboration de sa nouvelle méthodologie, l'analyse des « violences routières » (entre automobilistes, motards ou cyclistes) n'a pas été maintenue, faute semble-t-il de demande exprimée en ce sens, de sorte que les données mentionnées plus haut ne sont plus disponibles.

Il conviendrait que la collecte d'informations sur les violences sur la route soit intégrée de façon pérenne dans le nouveau cadre d'enquête. D'ailleurs, des indicateurs de victimation existent pour les transports en commun. Il s'agirait simplement de les étendre à la voie publique.

Recommandation n°2 : (ministère de l'Intérieur/SSMSI) rétablir dans l'enquête de victimation le sujet des « violences sur la voirie ».

1.3.3.3 Des sondages qui donnent des indications significatives sur une perception de la violence

Le 14^{ème} baromètre de la conduite responsable publié le 7 mai 2024 par la fondation Vinci autoroutes⁵⁸ indique que 32 % des conducteurs reconnaissent « avoir collé délibérément le véhicule d'un conducteur qui les énerve », 67 % « avoir injurié d'autres conducteurs », 55 % « klaxonné de façon intempestive les conducteurs qui les énervent » et 18 % « être descendu de leur véhicule pour s'expliquer avec un autre conducteur ». Un sondage Viavoice⁵⁹ nous apprend également que 67 % des Français déclarent prononcer des insultes sur la route et près d'un tiers estime en prononcer davantage que lorsqu'ils ne sont pas sur la route.

La fondation Vinci Autoroutes a également publié, le 30 octobre 2024, en réaction à l'annonce de la présente mission, une enquête réalisée par l'institut de sondage IPSOS sur le partage de la route. Ainsi, la peur de l'agressivité des conducteurs motorisés est très largement répandue, et pas seulement chez ceux qui font de la bicyclette : elle concerne 89 % des conducteurs de 2RM, 88 % des automobilistes et 87 % des cyclistes (+ 6 points en quatre ans).

Dans une étude du 6 février 2025 réalisée par Opinionway pour UNIR (think thank de l'association Prévention routière) sur « les Français & la notion de responsabilité », on constate pourtant que seulement 5 % des personnes interrogées déclarent être agressives sur la route (seulement 1 % indique ce critère en premier). Dans un sondage IPSOS « les Européens et la conduite responsables » pour la fondation Vinci autoroutes⁶⁰, on retrouvait ce même antagonisme

⁵⁷ [Victimation et sentiment d'insécurité selon l'âge – Sécurité et société | Insee.](#)

⁵⁸ [Baromètre de la conduite responsable | VINCI Autoroutes.](#)

⁵⁹ Viavoice, Macif Fondation Jean Jaurès, mai 2024, [Présentation PowerPoint.](#)

⁶⁰ Mars 2024

entre la vision de sa propre conduite et la vision de celle des autres. L'idée avait été exprimée il y a plus de 2 000 ans à travers la parabole de la paille et de la poutre.

À la suite de la mort de Paul Varry, la fédération des usagers de la bicyclette (FUB) a lancé un appel à témoignages dont le dépouillement a été confié à un bureau d'études. Cette étude n'est pas publique. La FUB en rend compte ainsi : « *La voiture est explicitement citée dans 71 % des témoignages, et 49 % des événements relatés font état de violences physiques (« frapper », « faucher », « percuter », « coups »)*⁶¹ ou de conséquences physiques des violences (« chuter », « tomber »). **La présence d'enfant(s) n'est pas un frein à la violence** : 1 témoignage sur 10 mentionne leur présence, soit plus que la part des trajets d'accompagnement dans l'ensemble des trajets réalisés à vélo en France établie à 7,5 % (ministère de la Transition écologique, 2021). Autre fait marquant, un quart des violences a eu lieu sur un aménagement cyclable, pourtant censé assurer la protection des cyclistes ». Cet appel à témoignage présente un aperçu éclairant des rapports de violence qui peuvent survenir sur la voie publique, même si, par construction, il ne permet pas de tirer de conclusions sur la fréquence du phénomène comme de son ampleur au regard des autres rapports de tension qui existent sur la voie publique.

1.4 Des causes de tension multiples

Les tensions entre usagers de la route dépendent d'une large gamme de facteurs tenant autant à l'environnement automobile, au profil psychologique des conducteurs, aux représentations culturelles et sociales associées aux mobilités, qu'à leur représentation sur la scène politique.

1.4.1 Les facteurs liés au contexte : densité et intensité de la pratique

Le lien entre densité et tensions sur la route est bien documenté. Ces tensions sont exacerbées dans les zones urbaines plus denses où les interactions entre usagers sont plus nombreuses, comme le rapportent plusieurs pays interrogés par questionnaire (Canada, Belgique, Royaume-Uni, etc.)⁶².

Côté automobilistes, en France, une enquête⁶³ confirme que le stress au volant est plus élevé dans les grandes villes. Dans les communes de plus de 100 000 habitants, 45 % des répondants jugent leurs conditions de circulation stressantes, contre 23 % dans les communes plus petites. Paris arrive en tête : 53 % contre 32 % de moyenne nationale. Parmi les trois motifs de stress les plus cités figurent avant tout « la conduite dangereuse ou inadaptée des autres automobilistes », puis les embouteillages et le risque de retard.

Parmi les conducteurs se ressentant stressés, la conséquence la plus citée est la colère contre les autres automobilistes (34 % des réponses), avant les problèmes de fatigue et de concentration. Or, cette colère est au cœur des phénomènes de « road rage » ou de « bike rage »^{1 page 3}, notions qui ont émergé ces dernières années pour rendre compte des explosions de violence observées dans le contexte spécifique de la route.

Une étude menée en Belgique montre de surcroît que les personnes utilisant l'automobile plus de quatre jours par semaine déclarent davantage adopter un comportement violent sur la route⁶⁴, suggérant que la durée d'exposition joue un rôle dans la violence.

Nous n'avons pas eu connaissance d'études portant sur le même objet (le sentiment de stress) pour les usagers de modes actifs. Toutefois, d'après le baromètre des villes cyclables de la FUB reposant sur le ressenti des usagers interrogés⁶⁵, la note de sécurité est plus élevée en moyenne dans les espaces moins denses (villages, bourgs, petites villes, etc.), que dans les villes moyennes, villes de banlieue et grandes villes, ce qui suggère que le lien entre densité et sentiment d'insécurité vaudrait également pour les cyclistes.

⁶¹ La mise en gras est de la FUB.

⁶² v. annexe 3

⁶³ <https://www.preventionroutiere.asso.fr/wp-content/uploads/2016/04/Le-stress-au-volant-aPR-TomTom.pdf> p.17

⁶⁴ Etude institut Vias, 2022 in Institut Vias (2024) Briefing "Agressivité au volant". Bruxelles, Belgique, Institut Vias, www.vias.be/briefing

⁶⁵ <https://barometre.parlons-velo.fr/2021/dossier-presse-2021.pdf>

1.4.2 Les facteurs personnels et psychologiques

Selon une étude menée en France en 2022, 21 % des conducteurs français déclarent se sentir parfois plus nerveux, impulsifs ou agressifs au volant que dans leur vie quotidienne. En outre, 20 % affirment que la voiture crée une sorte de bulle protectrice qui les rend moins attentifs aux autres utilisateurs de la route⁶⁶. Ces chiffres tendent à montrer que la route est le théâtre de réactions émotionnelles qui lui sont spécifiques. Ceci n'est d'ailleurs pas propre à l'automobile, comme en témoignent le concept de « bike rage » ou des études menées sur les comportements violents de piétons⁶⁷.

Pour tenter d'expliquer cette agressivité émergeant lorsqu'une personne se meut sur la voirie publique, la littérature scientifique met en évidence un certain nombre de facteurs comportementaux ou psychologiques⁶⁸ : la consommation d'alcool et de stupéfiants joue un rôle décisif. Des facteurs psychologiques peuvent également entrer en ligne de compte, notamment :

- ✓ la prédisposition à certains traits de caractère : impulsivité, narcissisme, par exemple. En particulier, la propension à la colère est un prédicteur important du comportement agressif au volant⁶⁹ ;
- ✓ des biais cognitifs tels que la généralisation excessive, le biais de négativité (cf. infra) ou la catastrophisation ;
- ✓ le sentiment d'anonymat sur la route ;

Différentes études ont par ailleurs suggéré des liens entre les comportements de « road rage » (rage au volant) et des troubles psychiques tels que le trouble de la personnalité borderline⁷⁰ ou le trouble explosif intermittent⁷¹.

Enfin, les représentations culturelles jouent un rôle essentiel, tels que le fait de percevoir le véhicule comme une extension de sa personne ("je suis garé là"). Une menace potentielle contre le véhicule peut ainsi déclencher un réflexe de protection et une réaction aggressive⁷². Plusieurs études ont par exemple décelé un lien entre le nombre de stickers ou de marqueurs identifiant le territoire d'origine sur la voiture et la probabilité de la survenue d'un épisode de "rage de la route"⁷³.

À ceci s'ajoute l'effet puissant du biais de négativité, qui est la propension à prêter attention aux informations négatives qu'aux informations positives⁷⁴, à en tirer des leçons et à bien plus les utiliser. Les preuves sont aujourd'hui nombreuses démontrant une asymétrie dans la façon dont les adultes utilisent les informations positives ou négatives pour expliquer le monde qui les entoure : il ne s'agit pas d'une asymétrie alimentée par des facteurs sociaux ou sociétaux, mais bien d'une construction des circuits neuronaux de nos cerveaux : regarder une image négative entraîne l'émission de signaux électriques d'amplitudes nettement plus élevées que les signaux émis suite à la vision d'une image positive⁷⁵. Ainsi, le prix Nobel D. Kahneman a notamment démontré que lorsqu'ils portent un jugement, les individus accordent systématiquement plus d'importance aux aspects négatifs d'un événement ou d'un stimulus qu'aux aspects positifs⁷⁶.

⁶⁶ <https://fondation.vinci-autoroutes.com/fr/presse/conduite-responsable-sur-la-route/la-fondation-vinci-autoroutes-publie-son-12e-barometre-de/>

⁶⁷ James, Leon. (2015). Managing Walking Rage: Self-Assessment and Self-Change Techniques. *Journal of Psychology & Clinical Psychiatry*. 2. 1-7. 10.15406/jpcpy.2015.02.00057.

⁶⁸ Institut Vias (2024), Op. Cit.

⁶⁹ Institut Vias, op. Cit.

⁷⁰ Sansone RA, Sansone LA. Road Rage: *What's Driving It? Psychiatry* (Edgmont). 2010 Jul;7(7):14-8. PMID: 20805914; PMCID: PMC2922361. <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC2922361/>

⁷¹ https://web.archive.org/web/20130831140639/http://www.nbcnews.com/id/13152708/ns/health-mental_health/t/road-rage-gets-medical-diagnosis/#.UiH5SuR_rwM

⁷² on peut relever que souvent un conflit entre un automobiliste et un piéton ou un cycliste a pour élément déclencheur un coup donné avec la main sur la carrosserie du véhicule par les cyclistes ou les piétons en réaction au comportement de l'automobiliste.

⁷³ Kaplan, M. *Bumper stickers reveal link to road rage*. *Nature*, 2008 : <https://doi.org/10.1038/news.2008.889>

⁷⁴ Not all emotions are created equal: The negativity bias in social-emotional development, Vaish et al., *Psychology Bulletin*, 2008 May;134(3):383-403

⁷⁵ Ito TA, Larsen JT, Smith NK, Cacioppo JT. Negative information weighs more heavily on the brain: The negativity bias in evaluative categorizations. *Journal of Personality and Social Psychology*. 1998;75:887-900

⁷⁶ Kahneman D, Tversky A. Choices, values, and frames. *American Psychologist*. 1984;39:341-350

1.4.3 Les facteurs sociétaux : vision de soi, vision des autres

1.4.3.1 L'écart entre l'imaginaire des mobilités et leur réalité

Un écart subsiste entre la réalité de la route – et l'exigence de la partager avec d'autres utilisateurs – et les représentations associées à certains modes de mobilité : c'est particulièrement le cas pour la voiture, dont l'imaginaire s'est construit autour des notions de liberté individuelle, de puissance, d'émancipation⁷⁷.

Aujourd'hui encore, la publicité automobile représente la voiture comme maîtresse de son espace, dans un environnement le plus souvent désert, dépourvu de toute contrainte de cohabitation et de coordination avec d'autres usagers. Sur un échantillon d'une cinquantaine de publicités automobiles datées de moins de 10 ans visionnées pour ce rapport, seules trois font figurer des cyclistes (et encore, pas au même moment que les voitures) et trois montrent des piétons en ville⁷⁸.

Tableau 2 : Analyse de la présence de comportements favorisant le partage de la voirie dans les publicités automobiles

présence de cycliste ville	présence de cycliste route	présence de piéton	covoiturage	présence d'autres voitures sur la route
6 %	2 %	13 %	35 %	2 %

Source : exploitation dans le cadre de la présente mission

Même si la preuve du lien entre le contenu des publicités automobiles et les comportements des automobilistes n'est pas fermement établie, on peut raisonnablement émettre l'hypothèse selon laquelle ces imaginaires n'incitent pas à un meilleur partage de la route, voire peuvent renforcer le caractère déceptif - donc frustrant - de l'expérience automobile. Or, les constructeurs automobiles font partie des premiers annonceurs publicitaires : Renault, Peugeot, Citroën, et Volkswagen figurent parmi les trente premiers annonceurs depuis 2020 (données les plus anciennes à notre disposition). Le budget de ces annonceurs s'élèverait à 2,75 milliards d'euros, dont 1,36 vers la télévision⁷⁹.

La publicité n'est régulée que dans ses aspects de concurrence déloyale. En revanche, le secteur est autorégulé par les professionnels eux-mêmes, réunis au sein de l'autorité de régulation des professionnels de la publicité (ARPP), association de droit privé à laquelle ils peuvent adhérer⁸⁰. La mission statutaire de l'ARPP contient la mention suivante : « agir en faveur d'une publicité loyale, **véridique** et saine dans l'intérêt des professionnels, des consommateurs, du public en général, des citoyens ; concilier la protection du consommateur-citoyen et la liberté d'entreprendre, de création ». L'ARPP établit des recommandations que ses adhérents, dont les constructeurs automobiles font partie, doivent respecter dans leurs publicités⁸¹. La Recommandation automobile de l'ARPP date de 1988⁸². Elle mériterait d'être revue afin de mieux prendre en compte les enjeux contemporains de partage de la voie publique.

Recommandation n°3 : (ministère en charge des transports) saisir l'autorité de régulation des professionnels de la publicité (ARPP) pour mettre en œuvre le processus de révision de sa recommandation automobile afin de garantir la présence d'un contexte d'usage de la voiture plus représentatif des conditions réelles d'utilisation et notamment de la nécessaire présence et cohabitation de différents usagers de la route.

1.4.3.2 L'essentialisation des usagers de la voie publique : « automobilistes » contre « cyclistes »

Les tensions entre usager se nourrissent de biais de généralisation et d'une tendance à l'essentialisation identifiant chaque usager à son moyen de locomotion. Cette grille d'analyse reste très présente dans les expressions recueillies au

⁷⁷ Gruet, B., *La voiture automobile, du mythe aux territoires*. La Géographie, 1557(2), 16-19., 2015, <https://doi.org/10.3917/geo.1557.0016>

⁷⁸ v. annexe n° 5

⁷⁹ [Les investissements publicitaires du marché automobile ont grimpé de 20 % en 2023](#) (l'argus)

⁸⁰ Renault, Peugeot, Citroën, Volkswagen, Fiat, Toyota, Dacia, Nissan, Seat, Opel, Ford, Skoda, BMW, KIA, Audi sont adhérents de l'ARPP

⁸¹ Samuel Brunet dans son étude précédemment citée d'un corpus de 399 publicités automobiles indique que les notions de puissance et de vitesse « n'est plus explicite et dénotée, mais elle demeure très souvent présente et peut être parfois très habilement et très clairement suggérée ».

⁸² <https://www.arpp.org/nous-consulter/regles/regles-de-deontologie/automobile/>

cours de ses entretiens⁸³. Elle renforce la vision de la voirie comme un champ d'un conflit qui opposerait des partis bien identifiés et structurés. Elle fait fi de la diversité des usages et du fait que chaque personne recourt en général à plusieurs modes de mobilité au cours d'une même semaine, voire d'une même journée. Seule la figure du piéton semble échapper à ce phénomène d'essentialisation, presque à son détriment : « *Les piétons sont desservis par leur universalité. Ils sont là et pourtant rendus invisibles*⁸⁴. »

Ces figures se nourrissent de représentations sociales, voire morales, parfois issues de faits réels mais qui entrent souvent en décalage avec la réalité des usages. Elles nourrissent un imaginaire conflictuel, fait d'antagonismes fondamentaux, qui vient se projeter dans les relations interpersonnelles dans l'espace public ; un imaginaire conflictuel qui est par ailleurs constamment alimenté par les algorithmes des réseaux sociaux qui renforcent la polarisation⁸⁵, par exemple en offrant un choix unique « J'aime / Je n'aime pas » ou en mettant en avant les posts les plus conflictuels.

Le SUV conserve, malgré sa popularité commerciale, une image plutôt négative : il est notamment perçu comme un véhicule polluant et un objet de consommation statutaire et ostentatoire⁸⁶. Le SUV est occasionnellement associé aux comportements relevant de la « masculinité toxique »⁸⁷. Pour autant, si les comportements violents sur la route sont indubitablement genrés (v. 2.3.2.4), les études et statistiques disponibles nuancent fortement l'idée d'un SUV « masculin »⁸⁸, dans la mesure où son succès commercial repose justement sur sa capacité à séduire au-delà de la clientèle masculine.

De leur côté, les cyclistes sont souvent associés à la figure du « bobo »⁸⁹, appartenant aux classes socialement privilégiées et bénéficiant d'un « privilège citoyen » leur permettant tout à la fois de se passer de la voiture et d'adopter une posture écologiste. Cette vision du conflit des mobilités comme une « lutte des classes larvée » remonte aux années 2000⁹⁰. Elle reflète, en la caricaturant, une dynamique réelle : le retour du vélo dans les grandes villes à partir des années 1990 s'est en effet traduit par une « inversion des pratiques entre cols-bleus et blancs »⁹¹ (en Île-de-France, les cadres sont passés de 1 % des usagers du vélo en 1976 à 22 % en 2010⁹²). Alors que la fréquence d'utilisation du vélo tend à augmenter avec le revenu mensuel du foyer⁹³, le recours à l'automobile pour les déplacements domicile-travail est beaucoup plus présent chez les ouvriers qualifiés que chez les cadres⁹⁴. De même, l'automobile garde un rôle symbolique et statutaire fort parmi les classes les moins aisées⁹⁵. Pour autant, les explications vont probablement au-delà d'un effet de mode ou d'un marqueur social : l'implantation géographique (en centre ou en périphérie d'une agglomération) joue un rôle essentiel dans ces choix modaux⁹⁶.

1.4.4 Les mobilités comme objet d'affrontement politique ?

Les enjeux de mobilité et de partage de l'espace public comptent souvent parmi les thématiques majeures des élections locales. Elles sont indubitablement un objet politique, un levier électoral, parfois revendiqué comme tel⁹⁷. La politisation

⁸³ Voir aussi « le pouvoir de la pédale », Olivier Razemon, *l'écopoche*, mai 2019.

⁸⁴ Matthieu Alapetite, Comprendre le piéton et son avenir dans l'espace public, rapport MACIF et fondation Jean Jaurès, 2023

⁸⁵ How algorithms feed the politics polarisation, *lpsos*, 2023 ; Ferraz de Aruda et al., Modelling how social network algorithms can influence opinion polarization, *Information sciences*, Volume 588, April 2022, Pages 265-278

⁸⁶ Sondage 2022 de l'Observatoire Cetelem de l'automobile, *L'insolente trajectoire du SUV*, 2022

⁸⁷ Par exemple : <https://www.leparisien.fr/societe/violences-routieres-des-testicules-en-argile-a-larriere-des-suv-pour-denoncer-la-masculinite-debridee-19-11-2024-MPAYBIFHYBHPKHCVDOA3RWIR4.php>

⁸⁸ A titre d'exemple : https://www.lemonde.fr/m-le-mag/article/2020/10/27/le-suv-seduait-les-femmes_6057493_4500055.html

⁸⁹ Comme le montre ce fait divers récent à Marseille : <https://www.lefigaro.fr/marseille/bobo-dehors-va-vivre-a-la-campagne-a-marseille-des-velos-gares-en-pleine-rue-creves-et-ornes-d-un-sticker-provocant-20240605>

⁹⁰ On la retrouve par exemple dans cet article du New-York Times de 2008 : « Il y a aussi un parfum de lutte des classes dans l'hostilité qui couve. Pendant la période de pointe du matin, les grincements de dents des conducteurs sont presque audibles, tandis que des cyclistes en pleine forme, vêtus de spandex teinté de Sharpie et chevauchant des vélos à 3 000 dollars, s'élançant avec arrogance dans le trafic marécageux et statique vers les bureaux équipés de supports à vélos et de douches » <https://www.nytimes.com/2008/08/10/fashion/10bikewars.html>

⁹¹ Dossiers de la DGE, « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France », 2020, p. 59

⁹² Jérémy Courel, Dominique Riou, « 40 ans d'évolution du vélo », institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France

⁹³ Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, enquête nationale « Usages du vélo » 2023, p.8

⁹⁴ Yoann Demoli, « Le budget automobile des ménages depuis les années 1980. Un révélateur d'inégalités sociales et territoriales », *Métropolitiques*, 5 décembre 2019. URL : <https://www.metropolitiques.eu/Le-budget-automobile-des-menages-depuis-les-annees-1980.html>.

⁹⁵ « La possession d'une automobile joue un rôle symbolique fort pour certains enquêtés des ménages populaires, marquant la frontière avec le groupe des exclus » in Demoli, Y., Sorin, M. et Villaereal, A. Op cit.

⁹⁶ Voir notamment l'étude suivante menée par l'Insee en région Occitanie : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5400972>

⁹⁷ A propos de Paris : « La voiture est un clivage majeur entre la gauche et la droite depuis 25 ans », in <https://www.lefigaro.fr/actualite-france/les-parisiens-votent-oui-a-la-pietonification-et-a-la-vegetalisation-de-500-nouvelles-rues-20250323>

de l'opposition entre vélo et voiture s'inscrit dans une histoire. Le vélo a de longue date été un symbole important du mouvement écologique politique, au moins depuis le « manifeste vélorutionnaire » de 1977. Le sociologue Philippe Gaboriau⁹⁸ a analysé comment, depuis les années 1970, le vélo n'est plus seulement un outil pour faire du sport ou un moyen de se déplacer pour les classes populaires, mais qu'il est une « machine écologique ». A contrario, la voiture a été revendiquée comme symbole politique, par des mouvements conservateurs et climatosceptiques, notamment aux États-Unis⁹⁹.

Comme il a pu être vérifié au cours de nos déplacements, les pratiques de mobilité et des politiques menées au niveau local tendent à s'éloigner de plus en plus de cette logique de clivage. Elles répondent avant tout à une demande sociale¹⁰⁰ en faveur des mobilités actives et de l'apaisement des centres-villes. Le mouvement de fond de réduction de la place accordée à la voiture dans la plupart des agglomérations françaises n'est à ce jour pas remis en cause (il n'existe pas d'exemples de politique de « revoituration » de centre-ville ou de déferrement de tramways, comme cela a pu être le cas entre les années 1930 et 1970), dans la mesure où, dans les grandes villes, les mesures de restriction de la place de la voiture pour favoriser les modes doux font désormais l'objet d'un soutien large et majoritaire¹⁰¹.

De surcroît, le choix d'un mode de mobilité répond davantage à des critères pratiques, qu'à des choix idéologiques ou politiques. Contrairement à d'autres secteurs de consommation, les convictions environnementales jouent un faible rôle dans la décision d'acquiescer et d'utiliser une voiture¹⁰². Dans les pays à forte pratique du vélo (Danemark, Pays-Bas), ce sont surtout l'efficacité et le coût modique du vélo qui ont été mis en avant.

1.4.5 La méconnaissance mutuelle entre modes de mobilité

La méconnaissance mutuelle entre usagers de leurs règles, de leurs pratiques, et de leurs contraintes spécifiques, est un facteur majeur d'incompréhensions et de tensions. Aux Pays-Bas, le fait que la plupart des automobilistes soient également cyclistes est rapporté comme un élément de pacification des comportements sur la voie publique (v. annexe 4).

Cet enjeu est d'autant plus fort que la France a fait le choix¹⁰³ de créer des règles spécifiques à certains usagers vulnérables : pour les vélos, le double sens cyclable, le sas vélo¹⁰⁴ et le panneau qui autorise dans certaines conditions un cycliste à franchir un feu rouge (codifié en tant que « M12 » dans l'instruction interministérielle sur la signalisation routière). S'y ajoutent depuis peu les règles introduites dans le Code de la route autorisant les deux-roues motorisés, dans certaines conditions, à pratiquer la circulation inter-files¹⁰⁵.

L'existence de ces règles spécifiques à certains modes de déplacement est à l'évidence créatrice de tension. Ainsi, un cycliste pourra à bon droit s'irriter de l'infraction commise par un automobiliste qui occupe un sas vélo, nom donné à cet espace entre deux lignes avant les feux rouges réservé au vélo alors que l'automobiliste n'aura pas été attentif, ignorant en définitive son existence ou son utilité. À l'inverse, un automobiliste pourra être choqué et irrité de voir un cycliste franchir un feu rouge alors que celui-ci ne fait qu'exercer un droit conféré par un panneau M12 implanté sur le feu, que l'automobiliste n'aura pas nécessairement identifié ni compris (v.4.3.1).

Le double sens cycliste suscite le même type d'énervement : un automobiliste voit déboucher un cycliste en face de lui alors qu'il sait que la route qu'il emprunte est en sens interdit mais ignore qu'il ne s'applique pas aux personnes à vélo. Le cycliste pourra s'énervé de l'attitude de l'automobiliste protestant du fait qu'il est en sens interdit. Parce que le bien-fondé du double sens cycliste n'aura pas été suffisamment expliqué ou compris, l'automobiliste aura l'impression

⁹⁸ « Les trois âges du vélo en France », Vingtième Siècle, revue d'histoire, n°29, janvier-mars 1991. pp. 17-34

⁹⁹ A l'image du mouvement des « coal roller » : https://www.lemonde.fr/big-browser/article/2014/07/21/vrouuuuum-le-coal-rolling-ou-comment-polluer-plus-pour-polluer-plus-et-s-opposer-a-obama_6000023_4832693.html

¹⁰⁰ Mathieu Chassignet, The Conversation, « Réduire la place de la voiture en ville est-il aussi impopulaire qu'on le pense ? »

¹⁰¹ Dans les villes de plus de 100 000 habitants, 77% des habitants sont favorables à la création de zones piétonnes, 65% soutiennent la limitation de vitesse à 30 km/h, et 85% approuvent le développement de pistes cyclables. D'après un sondage IFOP de 2020 in ADEME, *Acceptabilité des mesures de réduction de la place de la voiture en ville*, 2024

¹⁰² Demoli, Y., Sorin, M. et Villaereal, A. (2020). « Conversion écologique vs dépendance automobile. Une analyse des dissonances entre attitudes environnementales et usages de l'automobile auprès de ménages populaires en zone périurbaine et rurale ». Flux, 119-120(1), 41-58. <https://doi.org/10.3917/flux1.119.0041>.

¹⁰³ Certains pays n'en n'ont pas adopté ou en ont adopté moins. Par exemple, l'Italie n'a retenu que le seul sas cyclable. La question d'adopter d'autres règles spéciales est en débat, mais fait polémique.

¹⁰⁴ Le code de la route permet que le sas soit aussi autorisé aux 2RM, mais l'occurrence est plutôt rare.

¹⁰⁵ Décret n° 2025-33 du 9 janvier 2025 relatif aux règles de la circulation en inter-files pour certains véhicules à deux ou trois roues motorisés

qu'il aurait pu mettre en danger le cycliste, alors même que cette pratique n'est pas accidentogène et assure au contraire une meilleure sécurité, en permettant un croisement de regards et donc une attention réciproque.

À part en région parisienne, où elle s'est installée spontanément depuis très nombreuses années, la pratique par les 2RM de la conduite en inter-files peut également susciter une incompréhension de l'automobiliste et une incompréhension réciproque de l'utilisateur d'un deux-roues motorisé sachant être dans son droit.

Au-delà de règles spécifiques, ce qui est l'objet d'incompréhensions est plus globalement le cadre de perception et le « modèle de sécurité »¹⁰⁶ que l'utilisateur se construit pour guider ses comportements sur la voirie : à l'image du cycliste se positionnant au milieu de la chaussée pour éviter les emportières et les grilles d'évacuation des eaux, alors que ceci peut être perçu comme un comportement « sans gêne » par les automobilistes le suivant.

À l'inverse, cette méconnaissance concerne aussi l'impact que ses propres comportements peuvent avoir sur les autres utilisateurs et le stress qu'ils peuvent provoquer : par exemple, l'effet de souffle ressenti par le cycliste lors d'un dépassement rasant ou la contrainte de l'angle mort et le stress généré pour l'automobiliste par la multiplicité d'utilisateurs provenant de directions diverses en milieu urbain.

*

¹⁰⁶ Pour reprendre le concept utilisé par les auteurs du rapport « comportements cyclistes » (CoCy), université Gustave Eiffel et Ergocentre, 2021

2 Favoriser la pacification et la sécurité de la voie publique par l'apprentissage, la formation et la communication

2.1 Savoir rouler à vélo sur la route : une politique publique qui trouve difficilement sa place dans la complexité des dispositifs d'apprentissage à l'école

La mesure 10 du conseil national de la sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018 était libellée ainsi : « accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité ». Le « savoir rouler à vélo » (SRAV) était ainsi créé. Le « plan vélo et mobilités actives », adopté en septembre de la même année, a fixé l'objectif de 100 % d'élèves formés à l'horizon 2022. C'est seulement 15 % de la classe d'âge qui en comprend un peu plus de 800 000¹⁰⁷, soit 123 155 élèves, qui a été formée aux trois blocs du SRAV cette année-là¹⁰⁸.

Former toute une classe d'âge est pourtant cohérent avec les éléments communiqués par les pédagogues rencontrés durant les entretiens : plus l'enseignement au respect des règles du partage de la voirie et du respect des autres usagers sur la route débute tôt dans la vie de l'enfant, plus les chances sont grandes que cet adulte en devenir les respecte par la suite.

2.1.1 SRAV, APER ET ASSR : un enseignement de la sécurité routière avant le lycée pertinent mais peu lisible

La majorité des pays étudiés dans le cadre du parangonnage (v. Annexe 4) a mis en place des initiatives de sensibilisation ou de formation à la sécurité routière ciblant les jeunes et le milieu scolaire. Seule l'Estonie fait exception dans ce domaine. Dans la plupart des cas, ces actions, dans lesquelles comme en France les forces de l'ordre jouent souvent un rôle moteur, comme au Canada et en Lettonie, sont occasionnelles ou facultatives. Plusieurs pays ont intégré l'éducation routière dans leur programme scolaire, tels que la Slovaquie, la Slovénie, le Luxembourg et les Pays-Bas (les réponses aux questionnaires n'entrent cependant pas dans le détail). Aux Pays-Bas, l'éducation routière est une matière obligatoire à l'école primaire, avec un enseignement allégé au secondaire.

La formation et l'éducation des enfants à l'utilisation de la rue et de la route sont encadrées par les articles L.312-13 et D. 312-43 du Code de l'éducation. Elle est réalisée obligatoirement sur le temps scolaire.

- par le dispositif de l'attestation de première éducation routière (APER) de la maternelle au CM2 (cycles 1, 2 et 3) ; l'attestation est délivrée uniquement aux élèves du cycle 3 (CM1, CM2) dont l'objectif est de « valider l'acquisition de règles et de comportements liés à l'usage de la rue et de la route et à la connaissance de leur justification¹⁰⁹ ». L'APER en cycle 2 vise à développer trois compétences : l'enfant piéton, l'enfant passager, et l'enfant passager responsable en voiture, l'enfant rouleur.
- par le dispositif des attestations scolaires de sécurité routière (ASSR) 1 et 2 ; tout enfant doit avoir réussi l'ASSR 1 avant ses 14 ans (classe de 5^{ème}). L'ASSR 2 est obligatoire pour la délivrance du permis de conduire avant 21 ans¹¹⁰. Les attestations sont délivrées lorsque l'élève obtient une note supérieure à 10/20 au contrôle des connaissances.

L'apprentissage du vélo est quant à lui prévu par le dispositif du SRAV, dispensé sur les temps scolaire, périscolaire, ou extrascolaire et défini dans le Code des sports comme un savoir sportif fondamental. Il est organisé par le ministère des sports, de la jeunesse et de la vie associative grâce à l'implication du ministère de l'éducation nationale¹¹¹ et des enseignants. Il vise l'enseignement en trois blocs de « la pratique du vélo en toute sécurité avec l'objectif à terme que tous les enfants entrant au collège maîtrisent la pratique de manière autonome dans des conditions réelles de circulation, à des fins de mobilité »¹¹² :

¹⁰⁷ 816 800 élèves en CM2 à la rentrée 2024

¹⁰⁸ Bulletin officiel du 15 février 2024, <https://www.education.gouv.fr/bo/2024/Hebdo7/MENV2402877J>

¹⁰⁹ Livret des modalités d'organisation des épreuves des ASSR, ASR et AER, DGESCO, 2020

¹¹⁰ Art. R221-5 du Code de la route

¹¹¹ En fait le ministère de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche.

¹¹² Circulaire MENE2119126C du 23 juin 2021, http://vip-www.pedagogie.ac-aix-marseille.fr/upload/docs/application/pdf/2023-01/circulaire_23-06-2021_pratiques_sportives.pdf

- Bloc 1 : savoir pédaler (maîtriser les fondamentaux du vélo) – 2 à 5 h,
- Bloc 2 : savoir circuler (découvrir la mobilité en milieu sécurisé) – 3 h,
- Bloc 3 : savoir rouler (se déplacer en situation réelle) – 2 à 5 h.

Parmi ces apprentissages, l'APER, le bloc 2 sur SRAV, l'ASSR 1 et l'ASSR 2, l'APER Enfant piéton, l'APER Enfant rouleur, les blocs 1 et 3 du SRAV ont une dimension pratique. Les enseignements théoriques sont effectués en classe par les enseignants et mentionnent explicitement le partage de l'espace avec d'autres usagers, la possibilité de se déplacer en utilisant d'autres moyens de transport que la voiture individuelle (5 des 20 questions de l'examen présentent un vélo) ainsi que la gestion des émotions (ASSR¹¹³). L'unique complémentarité de ces dispositifs réside dans l'obtention de l'APER « enfant rouleur » qui dispense du bloc 2 du SRAV (mais pas l'inverse). Ces dispositifs, pilotés par plusieurs ministères dont les rôles ne sont pas toujours bien différenciés, appellent une clarification et une harmonisation des supports mis à disposition, permettant une meilleure vision d'ensemble aux acteurs impliqués et/ou associés.

2.1.1.1 Apprendre le vélo à l'école : une évaluation à prévoir pour mieux gérer les obstacles à la généralisation

Les auditions, notre déplacement à Vandœuvre-lès-Nancy et les recherches bibliographiques permettent d'identifier les difficultés suivantes dans le déploiement du SRAV :

- la disponibilité des intervenants : ceux spécialisés dans l'encadrement des disciplines cyclistes se concentrent sur l'entraînement des sportifs, professionnels ou amateurs. Les intervenants bénévoles (essentiellement les parents) n'ont pas toujours la possibilité de se libérer pour le minimum de trois demi-journées requis pour dispenser les 10 heures de formation ;
- l'organisation logistique de la flotte de vélos : les écoles n'ont pas toutes besoin d'être équipées d'une flotte de vélos. Leur mutualisation, au niveau de la commune par exemple, implique un camion les transportant d'une école à l'autre. Aujourd'hui, une telle organisation repose souvent sur des clubs affiliés aux fédérations sportives de cyclisme ou de triathlon, alors que la plupart des clubs ont pour objectif principal l'encadrement de pratiques sportives amateur ou professionnelles.
- la densité urbaine : seul un faible nombre de classes bénéficient du SRAV dans les villes de plus de 150 000 habitants (5 % des classes, chiffres non disponibles pour les autres types de communes), sans doute en raison de la densité de trafic dans ces zones, qui entraîne une réticence bien compréhensible des enseignants à assumer une telle responsabilité.

2.1.1.2 Code de la rue et permis piéton : quand la société civile multiplie les outils expliquant les réglementations existantes

Certains de nos interlocuteurs ont présenté l'idée de la création d'un Code ou permis piéton¹¹⁴, d'un Code de la rue. Le CISR de juillet 2023 (mesure 2) a prévu un précode de la route¹¹⁵ qui sanctionnerait de façon obligatoire au sein de l'école l'apprentissage par les jeunes élèves des règles de cohabitation sur l'espace public de la rue. Le permis piéton a été créé en 2006¹¹⁶ : il est enseigné dans les écoles en parallèle ou en complément de l'APER déjà mentionnée, avec une participation active des forces de l'ordre qui interviennent souvent : ces deux dispositifs pourraient être utilement fusionnés afin de clarifier les étapes de l'éducation routière à l'école.

¹¹³ Au 1er janvier 2025, sur les 668 questions qui constituent la base des questions posées, 107 questions portent sur les usagers « cyclistes » (dont 48 pour l'ASSR1, 55 pour l'ASSR2 et l'ASR et 4 communes aux trois épreuves). Le « comportement citoyen » constitue l'un des neuf thèmes des questions posées (85 questions sur 668). Le thème « circulation » comprend également des questions posées sur les compétences permettant un bon partage de la route (adopter des attitudes prudentes, connaître les règles de sécurité et de passage aux intersections).

¹¹⁴ Tel que présenté par la Délégation interministérielle à la sécurité routière par exemple <https://www.securite-routiere.gouv.fr/les-differents-permis-de-conduire/apprendre-tout-au-long-de-la-vie-attestations-et-3>

¹¹⁵ Mesure 2 du CISR du 17 juillet 2023

¹¹⁶ <https://www.securite-routiere.gouv.fr/les-differents-permis-de-conduire/apprendre-tout-au-long-de-la-vie-attestations-et-3>

2.1.2 Le SRAV doit concerner toute une classe d'âge

Certains enjeux ont déjà été identifiés, sans attendre les résultats de la mission d'évaluation proposée (v. recommandation n°4 – 2.1.2.3).

2.1.2.1 Proposer une formation des intervenants moins longue, mieux adaptée aux enjeux de déploiement massif

L'enseignant est chargé d'organiser les trois blocs du SRAV dans sa classe, étant entendu que le taux d'encadrement minimum défini dans le Bulletin officiel : l'enseignant doit être épaulé d'un intervenant agréé pour 24 élèves (avec une personne supplémentaire pour 12 élèves au-delà) pour les blocs 1 et 2, et deux adultes par groupe de 6 à 12 enfants¹¹⁷ pour le bloc 3.

Les intervenants peuvent être bénévoles ou payés¹¹⁸, sachant que le dispositif des Certificats d'Économie d'Énergie (CEE) permet de financer, sous conditions de certification de l'animateur, une partie des coûts liés aux intervenants (mais pas à la location du matériel)¹¹⁹ : l'animateur doit être en possession d'un brevet d'état jeunesse, éducation populaire et sport (BEJEPS) ou diplôme d'état jeunesse, éducation populaire et sport (DEJEPS) ou bien avoir suivi une formation d'animateur du SRAV ou, plus surprenant, avoir validé au moins vingt heures de dispense du SRAV. La formation d'animateur du SRAV dure quatre jours¹²⁰. Cette formation d'animation n'est pas obligatoire. Elle est nécessaire uniquement dans le but d'obtenir un cofinancement avec l'aide de fonds publics pour l'intervention.

On peut légitimement s'interroger sur la pertinence d'une formation aussi longue, sachant que si l'encadrant est bénévole, il n'est pas soumis à l'obligation. Les quatre jours de formation sont entièrement financés par les certificats d'économie d'énergie (CEE)¹²¹. Le dispositif est fragile, d'une part en raison de la fin du programme CEE, d'autre part dans la disponibilité des futurs intervenants à se libérer pendant quatre jours consécutifs en présentiel. Il conviendrait de le consolider en le rationalisant. La formation des animateurs devrait être revue pour la mettre en adéquation avec l'objectif de déploiement massif du dispositif du SRAV, et être limitée à une journée. Cela libérerait des CEE aujourd'hui investis dans la formation, qui pourraient être réservés par exemple aux entreprises qui laisseraient leurs salariés intervenir pour le SRAV sur le temps de l'école (qui est aussi le temps de travail)¹²².

2.1.2.2 Faire du brevet des collèges le garant du savoir sportif fondamental qu'est le savoir rouler à vélo

Le programme d'éducation physique et sportive (EPS) ne comprend pas de rappel de la pratique du vélo, ni de module de remise en selle. À l'instar des écoles (gérées par les mairies), les collèges (gérés par les départements) possèdent rarement des flottes de vélo leur permettant d'assurer ces enseignements. Ainsi, aucun enseignement obligatoire au collège ne vise à poursuivre la formation à la pratique du vélo, alors même qu'il s'agit d'un savoir sportif fondamental consacré par l'article 22 de la loi du 2 mars 2022 visant à démocratiser le sport en France et codifié à l'article L.112-14 du Code du sport¹²³.

Afin d'assurer le continuum éducatif de l'apprentissage des mobilités et des règles de partage de l'espace public, il semble nécessaire de faire de la pratique du vélo un enseignement obligatoire, faisant partie du programme d'EPS, à raison d'une ou deux séances de 2 heures dans l'année de 3^{ème} (année de passage de l'ASSR2), sans introduire ou répéter les trois blocs du SRAV au collège. L'évaluation de la capacité d'un collégien à pédaler et manier un vélo pourra faire

¹¹⁷ Outil d'accompagnement à l'organisation du bloc 3 SRAV, direction des sports

¹¹⁸ Les intervenants bénévoles ou non, s'ils sont extérieurs à l'école, doivent être agréés par l'inspection académique (IA-DASEN), après avoir suivi un parcours d'environ une demi-journée dont les contours sont déterminés en application du Guide pratique concernant les intervenants extérieurs à l'école, et de la circulaire de 2017-116 encadrant les activités physiques et sportives.

¹¹⁹ Les interventions sont financées à hauteur de 50% via le [programme](#) Génération vélo, qui finance de plus 100% de la formation des intervenants et 100% du conseil aux collectivités.

¹²⁰ En Wallonie (Belgique), la formation d'accompagnateur vélo permettant d'encadrer le « brevet cycliste » dure deux heures <https://www.provelo.org/services/formation-daccompagneurs-velo/>

¹²¹ Article 3 de l'[arrêté du 8 juillet 2024](#) portant modification de programmes dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie

¹²² On pourra pour cela s'inspirer de l'article D.1221-2 du Code de la santé publique relatif au don du sang : « La rémunération versée par l'employeur au donneur, au titre de l'exercice de son activité professionnelle, peut être maintenue pendant la durée consacrée au don sans constituer un paiement au sens de l'article L. 1211-4 pour autant que la durée de l'absence n'excède pas le temps nécessaire au déplacement entre lieu de travail et lieu de prélèvement et, le cas échéant, au retour, ainsi qu'à l'entretien et aux examens médicaux, aux opérations de prélèvement et à la période de repos et de collation jugée médicalement nécessaire. »

¹²³ « Au sens du présent article, les savoirs sportifs fondamentaux (...) désignent l'ensemble des connaissances, compétences et aptitudes susceptibles de permettre la pratique d'une activité physique ou sportive de manière autonome et en toute sécurité, notamment le savoir-nager et le savoir-rouler-à-vélo ».

partie du socle commun¹²⁴ à l'examen du brevet des collèges intitulé « *Comprendre, s'exprimer en utilisant les langages des arts et du corps* ». Cette recommandation rejoint la mesure 1 du Comité Interministériel de la sécurité routière du 17 juillet 2023.

2.1.2.3 Mobiliser les temps péri- et extra- scolaires

D'après le bilan 2023 du SRAV, la très grande majorité des élèves sont formés au SRAV sur le temps scolaire (91 % en 2022), 6,5 % dans le temps extrascolaire (qui se déroule les jours où les enfants n'ont pas école) et 2,5 % dans le temps périscolaire (qui a lieu les jours d'école lorsque les enfants ne sont pas en classe).

Les mêmes enjeux de disponibilité des intervenants bénévoles ou rémunérés ainsi que de l'accès au matériel sont posés sur ces temps autour de l'école. La mobilisation de marchands de cycle en tant que partenaires du SRAV, qui proposeraient la location de flottes de vélo, semble une piste qui pourrait être davantage exploitée pour développer le déploiement du SRAV. Aujourd'hui, le financement de la location du matériel (vélos et casques notamment) n'est pas prévu : à l'approche de la fin des programmes qui permettaient des cofinancements, il serait pertinent d'envisager la possibilité de cofinancer l'acquisition ou la location de flottes de vélo dans les établissements scolaires.

L'article 187 de la LOM prévoyait que le Gouvernement remettrait au Parlement dans un délai de 24 mois un rapport présentant un premier bilan de la mise en œuvre du SRAV. Ce bilan n'a pas été réalisé. Compte tenu des nombreux acteurs impliqués dans la mise en œuvre de ce dispositif, une mission d'évaluation externe devrait être programmée. Elle viserait à faire ressortir les opportunités et les obstacles de l'apprentissage du vélo à l'école, en identifiant les synergies possibles avec les dispositifs d'apprentissage de la sécurité routière, afin de parvenir plus vite au but qui était assigné en 2018 : former chaque année une classe d'âge.

Recommandation n°4 : (ministère de l'Intérieur, ministère de l'Éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche, ministère des sports, de la jeunesse et de la vie associative, ministère chargé des transports) missionner les inspections générales compétentes pour réaliser l'évaluation des dispositifs d'apprentissage de la sécurité routière et du vélo (y compris le savoir rouler à vélo (SRAV)) de la maternelle au lycée et plus globalement revoir l'ensemble du dispositif, en prenant en compte les constatations et suggestions de la présente mission.

2.2 Faire de l'entreprise un lieu où l'on apprend aussi à faire du vélo

2.2.1 Permettre l'utilisation du compte personnel de formation (CPF) pour des formations d'apprentissage au vélo

Les obstacles freinant les citoyens à prendre le vélo pour se déplacer vers leur lieu de travail sont multiples et reflètent les résistances au changement tant au niveau individuel qu'au niveau organisationnel.

Au niveau organisationnel, les pouvoirs publics ont mis en place plusieurs dispositifs pour favoriser le recours aux mobilités actives en entreprise : par exemple la prise en charge des frais de transport public de ses salariés par l'entreprise¹²⁵ ou le forfait mobilité durable¹²⁶. Le déploiement d'une flotte de vélo par l'entreprise pour les déplacements domicile-travail de ses salariés ouvre également droit à des réductions fiscales¹²⁷ et sociales¹²⁸.

La DSR, pour sa part, à travers « l'appel national des employeurs en faveur de la sécurité routière » a récemment inclus les déplacements à vélo dans le champ des engagements professionnels souscrits par les entreprises signataires¹²⁹.

Pour offrir des perspectives d'amélioration de la maîtrise du vélo par les Français, et s'inscrire dans les objectifs des employeurs en termes de réduction de l'accidentalité des trajets domicile-travail et des émissions de gaz à effet de serre associées, offrir la possibilité aux salariés d'utiliser leur compte personnel de formation (CPF) pour financer leur remise

¹²⁴ Défini par le décret n° 2015-372 du 31 mars 2015

¹²⁵ Art. L3261-2 du code du travail. Cela concerne les transports en commun comme les services publics de location de vélo.

¹²⁶ Art. L3261-3-1 du code du travail : cette disposition offre la possibilité à l'employeur de prendre en charge les frais de transport domicile-travail de ses salariés utilisant un vélo, un EDPM, recourant aux transports en commun, au covoiturage ou à d'autres services de mobilité partagée

¹²⁷ La mise à disposition par l'entreprise d'une flotte de vélo à ses salariés pour leurs déplacements domicile-travail ouvre droit à une réduction de l'impôt sur les sociétés plafonnée à 25 % des frais d'acquisition ou de location de ces vélos (<https://entreprendre.service-public.fr/vosdroits/F38051>)

¹²⁸ Par tolérance, l'éventuel usage à titre privé de ces vélos par les salariés n'est pas considéré comme avantage en nature et donc non soumis à cotisation (<https://www.urssaf.fr/accueil/employeur/cotisations/avantages-en-nature.html>)

¹²⁹ [Employeurs, rejoignez l'appel | Sécurité Routière](#)

en selle ou leur apprentissage du vélo apparaît comme un levier puissant, aussi bien pour développer le vélo que sécuriser sa pratique aussi vis-à-vis des autres usagers de la voie publique.

Le CPF a pour objet principal de financer des formations correspondant à des certifications professionnelles (inscrites au répertoire national des certifications professionnelles ou au répertoire spécifique pour les compétences dites « complémentaires »). Théoriquement, seuls les professionnels de la route (chauffeurs de bus, de taxi, transporteur routier, cascadeur, etc.) peuvent utiliser leur CPF dans le but d'apprendre ou d'améliorer la conduite d'un véhicule. Des dispositions spécifiques dans le Code du travail (art. L6326-6) ont cependant ouvert la possibilité de financer par le CPF des formations au permis de conduire¹³⁰. Cet élargissement a notamment été justifié par l'usage de ces moyens de transport dans le cadre des mobilités quotidiennes (et donc domicile-travail) et le gain attendu en termes de sécurité routière¹³¹. Ces arguments pourraient donc également être mobilisés pour faire évoluer la loi afin de rendre les formations en matière de circulation à vélo et de prévention des risques¹³² éligibles au CPF.

Recommandation n°5 : (ministère du travail, ministère en charge des transports) Rendre les formations à l'apprentissage du vélo ou à la remise en selle éligibles au compte personnel de formation (CPF).

2.2.2 Les professionnels utilisant le vélo ou les EDPm dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions devraient pouvoir être identifiables et mieux formés aux questions de partage de la voirie et de sécurité routière

Les professionnels utilisant le vélo dans l'exercice de leurs fonctions, en particulier les livreurs, sont souvent soumis à des contraintes professionnelles de vitesse qui les incitent naturellement au non-respect de certaines contraintes et règles d'attentes (sens interdits, feux rouges ou stop). Le non-respect des règles de circulation par ces professionnels, dont les conditions de vie sont par ailleurs très difficiles¹³³, a été évoqué dans de nombreuses auditions. Indépendamment du fait qu'elles aggravent le risque et la précarité de ces personnes, elles altèrent l'image du vélo, et contribuent à ce sentiment généralisé que ceux qui font du vélo transgressent en permanence les règles.

Les livreurs coursiers dirigeants doivent par ailleurs être titulaires d'une attestation de capacité professionnelle en transport léger de marchandises¹³⁴ (si l'entreprise n'exploite que des véhicules de moins de 3,5 tonnes) qui s'obtient notamment après une formation (éligible au CPF) de 105 heures, dont 3 heures d'examen (un taux de réussite de 120/200 est nécessaire). Cette formation est principalement orientée vers la direction d'entreprise, et ne propose aucune vérification des connaissances du Code de la route pour les conducteurs d'engins dont la conduite ne nécessite pas le permis de conduire, ni d'éléments pratiques concernant la conduite de vélos-cargos ou vélos lourds utilisés pour la livraison de colis¹³⁵. Lorsque les livreurs sont autoentrepreneurs travaillant pour des plateformes comme Deliveroo ou « Uber Eats », ils sont alors dans l'obligation de détenir cette attestation.

Recommandation n°6 : (ministère du travail, ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique) Inclure les connaissances des droits et obligations des cyclistes exerçant un travail de livreur et conducteurs d'engin de déplacement personnel motorisé (EDPm) dans l'attestation de capacité professionnelle en transport léger de marchandises.

¹³⁰ La loi n° 2017-86 du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et à la citoyenneté a rendu éligible au CPF la préparation de l'épreuve théorique du code de la route et de l'épreuve pratique du permis de conduire des véhicules du groupe léger, la loi n° 2018-771 du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel a étendu cette éligibilité aux véhicules du groupe lourd, et la loi n° 2023-479 du 21 juin 2023 visant à faciliter le passage et l'obtention de l'examen du permis de conduire l'étend à toutes les catégories de véhicule à moteur : 2RM, voiturettes, etc.

¹³¹ « Les motos légères et les voiturettes sont des outils de mobilité utiles pour les jeunes, notamment les mineurs, alors que les permis remorques sont essentiels pour de nombreux artisans ou indépendants. Quant au permis A, il est raisonnable de penser que son passage par des usagers quotidiens de deux-roues motorisés dans les métropoles et en Île-de-France est, compte tenu de la rigueur et des exigences de la formation, un avantage incontestable pour la sécurité routière et la réduction de l'accidentologie. » (rapport de la commission des lois sur la proposition de loi par Sacha Houlié : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/rapports/cion_lois/l16b0947_rapport_fond#_Toc256000002)

¹³² <https://www.francemobilites.fr/formations/prevention-des-risques-velo-en-ville-destinee-aux-salaries>

¹³³ [Livreurs de repas des plateformes numériques : des conditions de travail qui dégradent leur santé | Anses - Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail](https://www.anses.fr/fr/system/uploads/attach_data/file/20230714_Livreurs_de_repas_des_plateformes_numeriques_des_conditions_de_travail_qui_degradent_leur_sant%C3%A9.pdf)

¹³⁴ https://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/flyer_coursiers-livreurs_motorises-3t5-sept2022.pdf

¹³⁵ <https://www.francecompetences.fr/recherche/rs/5854/>

2.3 La formation initiale au permis de conduire : un dispositif qui pourrait intégrer plus complètement la sensibilisation au partage de la route, en particulier avec les usagers des mobilités douces

L'obtention du permis de conduire nécessite la réussite d'un examen théorique général (ETG) (« le code ») puis d'une épreuve pratique (« la conduite »).

2.3.1 S'assurer que l'épreuve théorique générale (le code) intègre suffisamment la question du partage de la route

L'épreuve théorique générale (ETG) permet de vérifier que les futurs conducteurs ont acquis les connaissances théoriques nécessaires à la conduite, dont les lignes directrices sont définies par une directive européenne¹³⁶. Elles sont organisées en différents chapitres dont un relatif aux usagers, c'est-à-dire à l'ensemble des usagers de la route que pourront croiser les futurs conducteurs. L'épreuve consiste en une série de questions dans le cadre d'un questionnaire à choix multiple incluant des vidéos. L'examen est obtenu si le candidat a répondu correctement à 35 des 40 questions posées. Chaque série de questions, différente pour chaque candidat (l'examen se passe sur une tablette individuelle dans les locaux d'opérateurs agréés) est tirée au sort dans une base de données de questions élaborée par la DSR, permettant, par un système de pondération, de donner plus d'importance à certaines connaissances que d'autres tout en panachant la difficulté des questions. La base de données de la DSR contient de nombreuses questions autour des thèmes du partage de la route et de l'empathie. La DSR estime que la répartition actuelle est convenable. Il serait néanmoins nécessaire de réexaminer la pondération ou l'importance donnée aux questions relatives au partage de la route ou à l'empathie, même s'il convient dans cet exercice de ne pas oublier d'autres domaines tout aussi importants de l'apprentissage de la conduite. Il est certain que si plus de questions étaient posées sur ce domaine, la préparation à l'examen y mettrait plus l'accent dans les séries d'entraînement proposées au candidat ou dans l'enseignement prodigué par les autos-écoles par un enseignant de la conduite¹³⁷. Le fait que l'ETG fasse par ailleurs l'objet de fraudes introduit au demeurant un facteur supplémentaire d'insécurité et de dévalorisation.

Recommandation n°7 : (ministère de l'Intérieur/DSR) réexaminer, dans l'examen théorique général du permis de conduire, la pondération des questions relatives au partage de la voirie et à l'empathie, afin de vérifier qu'elles y occupent une part suffisante.

2.3.2 L'épreuve pratique et la formation qui y conduit doivent promouvoir un comportement apaisé et respectueux, notamment des usagers vulnérables

2.3.2.1 La formation des enseignants de la conduite est un enjeu essentiel

Ainsi que l'ont souligné un certain nombre de nos interlocuteurs, il n'est pas nécessairement possible de vérifier à l'occasion de l'épreuve pratique du permis de conduire (« la conduite ») le comportement des candidats vis-à-vis des usagers vulnérables, car rien ne garantit qu'ils en croiseront durant l'examen. De la même façon, il est très difficile pour l'examineur d'examiner l'irritabilité ou la gestion de la frustration ou de ses émotions d'un candidat durant une épreuve si courte et finalement aussi « apprêtée ». L'épreuve pratique du permis de conduire n'offre qu'une vision limitée des compétences du candidat. Par conséquent, le but de la formation, du moins pour la collectivité, ne se résume pas à la réussite à l'examen. Sont en cause durant la phase d'apprentissage des enjeux très importants, voire déterminants, au regard de la problématique qui nous occupe et plus généralement en termes de sécurité routière. La qualité de l'enseignant de la conduite est donc déterminante, et implique de se pencher sur la formation initiale et continue qu'il reçoit. Naturellement, la structure dans laquelle l'enseignant travaille¹³⁸ est importante, il n'est nullement prétendu que la question pourrait se résumer à la formation initiale des enseignants de la conduite.

Pour pouvoir être enseignant de la conduite et de la sécurité routière, il convient d'être titulaire du titre professionnel éponyme¹³⁹, propriété du ministère du travail. Ce titre fait l'objet d'une révision quinquennale qui devait intervenir le 29 avril 2026. Elle sera cependant décalée d'un an sur décision du ministre du travail, pour laisser plus de temps à la concertation. Le titre professionnel définit l'ensemble des compétences que doit maîtriser le futur enseignant de la conduite. À sa lecture, on constate qu'il est mis l'accent sur les compétences pédagogiques et sur la capacité à sensibiliser les apprenants à l'adoption de comportements sûrs et respectueux de l'environnement. La seule mention

¹³⁶ Directive 2006-126-CE du Parlement européen et du conseil relative au permis de conduire, JOUE L 403/18 du 30.12.2006.

¹³⁷ Modalités de plus en plus minoritaire par rapport aux systèmes en ligne proposée par des éditeurs privés.

¹³⁸ Ou pour qu'il preste son activité quand il est auto-entrepreneur

¹³⁹ Sigle : ECSR : type de document REAC ; code de titre : TYPE-01303

faite dans ce titre au cadre de la mobilité et au partage de la route est l'évocation « *du respect des autres usagers de la route* ». On peut légitimement penser que pourraient être développées dans le titre professionnel les compétences relatives à la sensibilité au partage de la route, problématique qui s'est complexifiée ces dernières années, comme aux valeurs telles que la courtoisie ou le respect, en particulier dans une période où la conflictualité semble plus forte. Des compétences visant à enseigner la gestion des émotions ou des frustrations chez l'apprenti conducteur seraient également utiles. Enfin, une formation aux stéréotypes de genre (v.2.3.2.4) serait opportune. La modification du titre professionnel aura en cascade un impact sur le contenu de l'enseignement dispensé aux candidats au permis de conduire. Le ministère du travail et l'association pour la formation professionnelle des adultes en charge de l'ingénierie du titre pour le compte du ministère du travail ont indiqué qu'ils partageaient ces orientations, le développement de la dimension éducative de cette profession étant un objectif important. Des évolutions en ce sens étaient d'ores et déjà envisagées.

Recommandation n°8 : (ministère du travail) modifier le titre professionnel d'enseignant de la conduite pour y intégrer de manière beaucoup plus prononcée les capacités de transmission des notions de partage de la voirie, de courtoisie et de respect, de gestion des émotions et de stéréotypes de genre.

La formation initiale des enseignants de la conduite ne doit pas faire oublier leur formation continue. Le point n'a pu être instruit suffisamment durant le temps de cette mission, mais on ne peut qu'encourager à ce que la formation continue soit d'une part obligatoire pour tous les enseignants de la conduite, ce qui semble-t-il n'est pas le cas aujourd'hui, et d'autre part qu'elle intègre suffisamment les nouvelles compétences préconisées pour le titre professionnel (supra).

Recommandation n°9 : (ministère de l'intérieur/DSR) rendre la formation continue obligatoire pour tous les enseignants de la conduite, pour leur permettre de recevoir une formation aussi sur les points dont l'évolution est souhaitée pour le titre professionnel.

2.3.2.2 Accroître la perception de la problématique des cyclistes durant la formation à l'épreuve pratique du permis de conduire

Les associations défendant les intérêts des cyclistes font valoir que l'apprentissage de la conduite les prend insuffisamment en compte. L'impétrant, qui n'a pas nécessairement pratiqué la bicyclette dans la circulation mesure difficilement ce que signifie l'impact d'un véhicule sur un cycliste en cas de dépassement et plus globalement les difficultés et les embûches de la circulation à vélo dans l'espace urbain. Elles demandent donc que tout candidat au permis de conduire ait accompli une mise en situation, sur une bicyclette, pour en quelque sorte « vivre la vie » d'un cycliste. À cet égard, un sondage¹⁴⁰ montre que 86 % des automobilistes qui se déplacent de temps en temps avec un autre moyen de locomotion que la voiture déclare une plus grande prudence vis-à-vis des autres usagers. Si certains représentants des écoles de conduite¹⁴¹ ont indiqué que l'organisation d'un tel apprentissage leur semblait possible, celui-ci pose des problèmes dirimants. Tout le monde ne sait pas faire de la bicyclette. Son apprentissage ne saurait être imposé et constituer un préalable au permis de conduire. Et qui sait faire du vélo ne saurait être contraint de le révéler, pas plus que de prendre des cours de remise à niveau ou de faire de la bicyclette si telle n'est pas sa volonté. La proposition semble donc impossible à mettre en œuvre, sauf sur une base purement facultative...



Figure 4: exemple d'atelier de sensibilisation au partage de la voie entre vélos et bus

Il n'en demeure pas moins que développer la conscience du sentiment d'insécurité ou de l'insécurité que peut provoquer une voiture pour un cycliste constituerait un élément positif. Une première réponse serait d'examiner s'il est possible d'utiliser les simulateurs de conduite qui existent dans la plupart des autos-écoles pour renforcer cette perception. Selon les indications qui nous ont été fournies par la DSR, en Belgique, au Royaume-Uni en Espagne ou en Allemagne existent des tests séparés de perception du risque, intervenant entre l'examen théorique et l'examen pratique. Le temps imparti pour cette mission n'a pas permis de les expertiser mais il est vraisemblable qu'ils sont effectués sur les simulateurs.

¹⁴⁰ Ipsos « Les Français et la conduite responsable », fondation Vinci autoroutes, mars 2024 précité.

¹⁴¹ L'apprentissage en vue de l'épreuve pratique se fait très majoritairement dans le cadre d'une école de conduite (il peut exister des candidats libres mais ils sont minoritaires).

Par ailleurs, à Bruxelles, les chauffeurs d'autobus sont familiarisés à l'effet de souffle que produit un autobus sur un cycliste par le système figurant sur la photo ci-contre. Il ne requiert nullement de savoir-faire de la bicyclette. Il conviendrait d'expertiser si un tel dispositif est utile et dans quelle mesure et sous quelles conditions il pourrait être rendu obligatoire durant la formation au permis de conduire.

Recommandation n°10 : (ministère de l'Intérieur/DSR)

- ✓ expertiser les tests de perception des risques préalables à l'épreuve pratique du permis de conduire et le cas échéant les introduire dans l'examen pratique du permis de conduire.
- ✓ expertiser l'utilité et la possibilité, par le biais d'une bicyclette fixe, de faire mesurer aux futurs candidats au permis de conduire, durant leur formation, ce que ressent un cycliste lorsqu'il est dépassé par un véhicule.

L'enjeu du prix de la formation au permis de conduire ne peut être négligé, notamment dans une période où la question du pouvoir d'achat est si présente dans l'esprit des Français. La mise en œuvre de ces recommandations aurait cependant un coût extrêmement limité, à tout le moins pour la seconde.

2.3.2.3 Lors de l'épreuve de conduite, démontrer la connaissance de l'ouverture de la portière « à la hollandaise »

L'épreuve pratique du permis de conduire dure actuellement 35 minutes. Le candidat parcourt un itinéraire déterminé par l'inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR). Il permet de vérifier les aptitudes essentielles pour conduire un véhicule, modulo certaines limitations explicitées plus haut (v. 2.3.2.1) quant à certains aspects du comportement du candidat.

Un élément important pour la sécurité des cyclistes et la bonne cohabitation sur la voirie peut en revanche être vérifié de façon systématique : la connaissance de l'ouverture de la portière « à la hollandaise »¹⁴² sur laquelle d'ailleurs la DSR a communiqué¹⁴³. Cette technique d'ouverture de la porte par la main opposée à la portière permet, par le mouvement du buste et donc de la tête qu'elle implique, de détecter l'arrivée d'un cycliste venant de l'arrière. Il conviendrait d'exiger du candidat, par exemple après la réalisation de la manœuvre du créneau, qu'il démontre la connaissance de cette technique. Cette vérification n'aurait qu'un impact extrêmement limité voire nul sur la durée de l'épreuve, ce qui est évidemment essentiel compte tenu des difficultés de ressources de places d'examen. On relèvera au passage qu'existe un devoir de vigilance de l'automobiliste au moment de l'ouverture de la portière : le Code de la route prévoit en effet une contravention de la 1^{ère} classe (amende forfaitaire de 17 €¹⁴⁴) « d'ouverture d'une portière de véhicule dans des conditions dangereuses », constatée... 47 fois en 2023.

Recommandation n°11 : (ministère de l'Intérieur/DSR) rendre obligatoire, dans l'épreuve pratique du permis de conduire, la démonstration par le candidat qu'il sait ouvrir la portière du véhicule « à la hollandaise ».

2.3.2.4 Biais de genre : prendre acte que ce sont les femmes qui conduisent le mieux

Chaque année, un constat se répète, pratiquement à l'identique, dans le bilan de l'accidentalité : les hommes sont les principaux responsables (présomés) des accidents mortels : 83 % en 2023, 84 % en 2024¹⁴⁵. Ils en sont aussi les principales victimes (77,6 % en 2023, 77,7 % en 2024)¹⁴⁶. Par rapport aux femmes, ils sont donc objectivement de mauvais conducteurs, contrairement à des clichés bien établis¹⁴⁷. Bien conduire, c'est d'abord prendre soin des autres. On retrouve par ailleurs des éléments montrant que les hommes sont les principaux fauteurs de conflits sur la route (voir par exemple l'enquête de la FUB 1.3.3.3). Paradoxalement, on constate qu'existe un écart important, même s'il a tendance à diminuer depuis 10 ans¹⁴⁸, entre le taux de réussite des hommes, environ 10 points supérieur à celui des femmes, à l'examen pratique du permis de conduire. Pour le dire plus simplement, ceux (en fait celles) qui se révéleront les meilleurs conducteurs dans la vie réelle ont plus de difficultés pour réussir l'épreuve pratique du permis de conduire.

¹⁴² Article R.417-7 du code de la route

¹⁴³ [Communication de la sécurité routière \(vidéo\)](#)

¹⁴⁴ Minorée à 11€, majorée à 33 € comme toutes les conventions de la 1^{ère} classe.

¹⁴⁵ Rapports annuels de l'ONISR 2022 - 2023 sur l'accidentalité.

¹⁴⁶ Ce qui se vérifie aussi pour la bicyclette ou les EDPM.

¹⁴⁷ « Femme au volant, mort au tournant ».

¹⁴⁸ Il était de 10,94 en 2012 contre 8 en 2022 in « Quel biais de genre dans l'évaluation ? », Marie Axelle Granié, AME-MODIS, université Gustav Eiffel (support de cours INSERR).

Le sujet est bien connu de la déléguée à la sécurité routière, qui l'a évoqué lors de notre premier entretien. Les travaux entamés sur ce sujet pour tenter de réduire cet écart sont lancés, et devraient évidemment être poursuivis. Il ne s'agit pas ici d'entrer dans les détails d'un problème relativement complexe, mais on peut identifier clairement deux axes de travail :

- a) Il n'est pas impossible que la différence de réussite à l'épreuve pratique du permis de conduire entre hommes et femmes soit induite par des préjugés de genre, très partagés dans la population, chez les examinateurs, actuellement composés pour 60 % d'hommes et de 40 % des femmes. Il convient donc de poursuivre et de systématiser l'effort d'information entrepris depuis 2024 pour les promotions d'inspecteurs formés à l'institut national de sécurité routière et de recherche (INSERR) de Nevers. Il conviendra de ne pas oublier ceux formés avant 2024, évidemment les plus nombreux, afin qu'ils reçoivent, dans le cadre de leur formation continue, une information analogue.
- b) le second axe de travail devrait viser non pas à ce que les femmes prennent les défauts des hommes pour mieux réussir l'épreuve pratique du permis de conduire, mais au contraire que l'épreuve pratique du permis de conduire mette mieux en valeur la plus grande aversion au risque qui semble caractériser les femmes¹⁴⁹. Un certain nombre des interlocuteurs rencontrés, et notamment les professionnels de l'enseignement de la conduite, a confirmé que les traits de prudence, de précaution, étaient mal valorisés dans l'épreuve du permis de conduire, alors que les qualités de dynamisme, de décision l'étaient davantage. Il conviendrait par conséquent que les travaux entrepris par la DSR sur ce sujet soient menés à bon port et que l'ensemble des caractéristiques qui conduisent à la pondération et la prudence sur la route soit jugé à sa juste valeur.

Recommandation n°12 : (ministère de l'Intérieur/DSR) : étendre à la formation continue des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR) la formation aux biais de genre dispensée à institut national de l'éducation routière et de la recherche (INSERR) depuis 2024.

Recommandation n°13 : (ministère de l'Intérieur/DSR) : procéder au réexamen des critères de réussite de l'épreuve pratique du permis de conduire, afin de valoriser les aspects de prudence et minorer ceux relatifs au dynamisme.

2.4 L'actualisation des connaissances ne passe pas par une révision obligatoire du Code de la route mais par des actions opportunistes

À ce jour, un permis de conduire est délivré à son titulaire sans formation continue ultérieure. Sauf exception, celui-ci ne sera rapidement plus à jour des évolutions des règles de conduite ou encore des nouveaux aménagements et de la façon de les aborder. La DSR mène une communication abondante et de qualité au moment de l'entrée en vigueur de nouvelles règles. Elle peut, mais c'est rarement le cas compte tenu de son coût, avoir recours à la communication grand public (télévision, journaux, affichage). Le plus souvent, sa communication passe par les réseaux sociaux, sur lesquels la délégation est très présente. Quels que soit sa qualité et son volume, il est vraisemblable que cette communication ne touche durablement qu'un nombre limité de personnes. Par ailleurs, devant « l'infobésité » qui caractérise notre époque, cette information est probablement rapidement remplacée par une autre dans l'esprit de qui en a pris connaissance, à l'exception peut-être de certains changements simples mais ayant un impact important dans la vie quotidienne, pour lesquels au demeurant la communication est plus massive. Enfin, c'est essentiel, la communication, quelle que soit sa qualité, ne peut remplacer une formation en bonne et due forme, validée par un test de connaissances.

Or, il n'existe pour les titulaires d'un permis de conduire aucune espèce de révision obligatoire périodique du Code de la route, et encore moins de la façon de conduire, en particulier pour les plus nombreux, les titulaires du permis B (véhicules particuliers). Des exceptions existent pour :

¹⁴⁹ On observe par exemple que près de 90% des candidats au permis moto (A), mode de transport étant perçu, à juste titre comme risqué, sont des hommes.

- a) les conducteurs d'une certaine catégorie de véhicules, substantiellement les poids lourds, astreints à une formation continue obligatoire (FCO) quinquennale. Elle est substantielle puisqu'elle dure 35 heures réparties sur cinq jours.
- b) ceux des titulaires du permis de conduire qui ont perdu des points et qui souhaitent reconstituer leur capital. Ils peuvent suivre des stages de « sensibilisation à la sécurité routière », mieux connus sous le nom de « stages de récupération de points », sur lesquels il sera revenu au 2.4.2. Leur contenu porte essentiellement sur le comportement et pratiquement pas sur la réglementation en tant que telle.
- c) Les personnes dont le permis a été invalidé ou annulé et qui souhaitent le repasser. Cela reste une proportion infime des titulaires du permis de conduire¹⁵⁰.

Cette situation est peu satisfaisante, dans la mesure où les règles qui régissent la circulation terrestre évoluent, de même que les infrastructures changent. Il suffit de prendre l'exemple de l'évolution des carrefours, qui donnent du fil à retordre à de nombreuses personnes ayant obtenu leur permis de conduire il y a beaucoup d'années. La question des règles spécifiques applicables aux cyclistes et désormais aux 2RM comme celles sur les espaces partagés ont été abordées plus avant (v. 1.4.5) Le besoin de formation complémentaire, postérieure au permis de conduire, est donc parfaitement avéré et peu discutable. La question qui se pose est de savoir comment y répondre.

Dans aucun des pays qui ont fait l'objet de l'étude commandée à notre réseau diplomatique, il n'existe d'obligation faite au titulaire du permis de conduire de réviser les règles du Code de la route. Comme en France, certains cours ponctuels, le cas échéant à destination de certaines catégories de personnes (par exemple les seniors) sont organisés, par l'État ou des associations subventionnées ou non. En Belgique, à l'occasion du renouvellement du permis de conduire (puisque une directive européenne impose désormais ce renouvellement¹⁵¹), une information est également proposée quant à la nouvelle réglementation (infra pour la France).

Nombreux sont ceux de nos interlocuteurs qui nous ont indiqué être favorables à une obligation de révision des règles du permis de conduire, même si aucun d'entre eux n'a été très précis sur sa mise en œuvre précise. Or celle-ci serait particulièrement complexe : il s'agirait, une fois déterminée la fréquence de la révision (5 ans, 10 ans, à un âge déterminé ?), de mettre en place l'organisation de la gestion des quelques 53,7 millions de permis de conduire présents dans le fichier¹⁵². Des évolutions informatiques probablement très conséquentes et coûteuses seraient nécessaires. Il faudrait aussi définir les modalités de la formation dispensée (en présentiel ou par quiz en ligne et dans cette seconde hypothèse en s'assurant que c'est bien la bonne personne qui l'a suivie). Enfin, ce n'est pas la question la moins complexe, il faudrait décider des sanctions applicables en cas de défaut de suivi de cette formation : retrait de permis ou, comme l'ont suggéré certains de nos interlocuteurs, perte de point (et de combien ?) sur le permis de conduire.

Il semble par conséquent qu'une telle proposition ne réponde pas aux conditions de proportionnalité qui doivent présider à toute décision publique. L'effort considérable qui devrait être déployé pour mettre en place cette nouvelle obligation ne serait certainement pas proportionnel au surcroît de sécurité routière ou de pacification de la route qu'on pourrait en escompter. Par ailleurs, son acceptabilité sociale serait douteuse, même si la mesure, ou à dire vrai le constat du besoin de formation, est souvent accueillie favorablement, en première analyse seulement : si « *tout le monde veut le changement, personne ne veut changer* » dit-on parfois.

Certains ont suggéré que les assureurs puissent prendre leur part dans la mise à jour de la connaissance de leurs assurés sur le Code de la route, par exemple au moment du renouvellement du contrat d'assurance : il serait périodiquement exigé, au moment du renouvellement du contrat, une preuve de formation aux règles du Code de la route. Les assureurs, interrogés, estiment qu'une telle idée n'est pas conforme au code des assurances : ils ont en effet l'obligation d'assurer un véhicule. Ils ont également rappelé qu'ils étaient engagés, de façon directe (Assurance prévention) et indirecte (association la Prévention routière) dans des actions de prévention et de formation en matière d'éducation routière.

¹⁵⁰ 78 677 personnes en 2024 (47 323 invalidations pour solde du permis de conduire) et 31 454 annulations judiciaires.

¹⁵¹ Article 7 de la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire (JOUE L 403/18)

¹⁵² Données DSR.

Pour conclure, il serait préférable de mettre en place des mesures plus ciblées, en profitant de toutes les opportunités pour rappeler les règles. C'est le sens des travaux conduits actuellement par la DSR dans la mise en œuvre de la mesure n° 4¹⁵³ du comité interministériel de sécurité routière (CISR) du 23 juillet 2023.

Par ailleurs, les considérations sur les titulaires du permis de conduire ne doivent pas faire oublier qu'un nombre conséquent d'usagers de la voie publique n'ont pas le permis et pour certains ne l'auront jamais. L'enjeu est loin d'être insignifiant aussi bien en termes de sécurité routière que de pacification de la voie publique, dans la mesure où il peut concerner un grand nombre de cyclistes ou d'utilisateurs d'EDPm, sans oublier les piétons. À cet égard, l'ensemble de la signalisation destinée aux piétons et aux cyclistes fait référence à une symbolique signifiante du Code de la route (forme du panneau, couleur de fond etc...) qui parlera surtout à des titulaires d'un permis de conduire.

Ces longs développements étaient nécessaires car il s'agit d'une question essentielle. Plusieurs propositions sont faites pour essayer de trouver des solutions alternatives à un enseignement continu obligatoire.

2.4.1 Tirer bénéfice de l'envoi des avis de contravention par l'agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) pour diffuser de l'information sur la règle et ses raisons

L'ANTAI adresse plusieurs dizaines de millions d'avis de contraventions routières. Il s'agit de courriers d'une relative complexité, notamment en raison des différentes mentions légales qu'ils doivent comporter et des informations pratiques à fournir. Toutefois, ils pourraient servir de support pour un code QR guidant, par des indications en langage clair¹⁵⁴, vers le site de la DSR où seront rappelées les règles et la raison pour lesquelles elles ont été adoptées. L'utilisation du code QR est devenue banale depuis la pandémie. Un raffinement pourrait consister à disposer de renvois vers une information adaptée au type d'infraction reproché à la personne. Bien évidemment, il est vraisemblable que beaucoup de personnes recevant ce courrier ne liront pas le code QR. En admettant que 10 à 20 % d'entre le fassent, cela constituerait malgré tout un nombre conséquent de personnes ayant accès à une information à jour sur la réglementation et sa raison d'être. Par ailleurs, mais c'est plus accessoire, il semble que parfois, l'explication de l'infraction commise soit difficilement compréhensible¹⁵⁵ pour la personne verbalisée. C'est un chantier qui gagnerait à être ouvert, même si les difficultés techniques qu'il comporte ne doivent pas être ignorées.

Recommandation n°14 : (ministère de l'Intérieur/DSR) insérer dans les avis de contravention routière envoyée par l'ANTAI le lien par le code QR vers une information de la DSR relative à la règle du Code de la route transgressée et à sa raison d'être.

2.4.2 Les stages de sensibilisation à la sécurité routière ne sont pas un lieu d'enseignement des normes mais devraient néanmoins évoluer

Environ 20 000 stages de sensibilisation à la sécurité routière sont organisés chaque année par des organismes privés agréés par l'État. D'une durée de 2 jours (7 heures par jour), ils permettent au stagiaire, à leur issue, de récupérer 4 points du permis de conduire. Les stages, qui accueillent chaque année près de 350 000 conducteurs, sont organisés en lien avec l'État, qui contrôle essentiellement la conformité réglementaire¹⁵⁶ de leur organisation. Les grandes orientations de ces programmes sont déterminées par la DSR, et leur contenu et leur déroulé élaborés par l'INSERR.

Les personnes que nous avons questionnées à leur propos, appartenant soit à l'administration soit aux organisations privées qui en organisent le plus grand nombre, nous ont indiqué que de tels stages ne constituaient pas un lieu propice à l'enseignement des règles, au sens « du code ». Leur but est de faire prendre conscience, chez ceux qui sont contraints d'y participer, du rapport anormal qu'ils entretiennent avec la règle et de la nécessité de changer leur comportement.

L'idée que soit diffusée une information sur les nouvelles règles du Code de la route et spécialement celles applicables aux vélos et au 2RM, afin de profiter de l'accès direct à 350 000 personnes qui potentiellement ne se comportent pas convenablement sur la route, n'a reçu qu'un accueil mitigé chez ceux qui organisent ces stages, dubitatifs sur la

¹⁵³ «Mettre à disposition de tous les usagers, gratuitement, des modules de E-formation sur le site de la Sécurité routière ».

¹⁵⁴ Norme ISO 24 4955 promue par la direction interministérielle de la transformation publique (DITP)

¹⁵⁵ L'intitulé officiel de l'infraction correspondant au « sas vélo » est : « engagement entre deux lignes d'arrêt où il peut être immobilisé, à une intersection équipée de feux de signalisation ».

¹⁵⁶ Ils sont obligatoirement dispensés par deux personnes ayant reçu une formation initiale à l'institut national de sécurité routière et de recherche (INSERR) : un psychologue et un expert de la sécurité routière.

réceptivité du stagiaire. Malgré tout, l'expérience pourrait être tentée, par la distribution de codes QR qui renverraient à la communication de la sécurité routière (v. 4.4.3) étant précisé que rien n'obligerait à se limiter aux seules règles concernant les bicyclettes.

Recommandation n°15 : (ministère de l'Intérieur/DSR) expérimenter la distribution, à l'issue des stages de sensibilisation à la sécurité routière, de codes QR permettant d'accéder à la présentation, réalisée par le service de la communication de la DSR, des principales évolutions de la réglementation.

Par ailleurs, la conception de ces formations remonte à 2011, c'est-à-dire un moment où les problèmes de partage de la voirie étaient bien différents de ce qu'ils sont aujourd'hui. Certes, ces questions sont nécessairement abordées puisque le stage porte sur l'évolution du comportement, avec quelques aspects sur la gestion des émotions. Néanmoins, il serait utile de lancer des travaux pour évaluer la nécessité d'une refonte des stages, afin de les adapter au contexte d'aujourd'hui, les conflits d'usage ayant tendance à augmenter compte tenu de l'augmentation du nombre des modes de transport (voir partie I). Certains professionnels organisant ces stages appellent une telle refonte de leurs vœux, mais aucun consensus ne s'est véritablement dégagé sur ce point, ce qui conduit à être prudent dans l'affirmation d'une recommandation. Il conviendrait par ailleurs de s'intéresser plus avant aux techniques de gestion des émotions en s'interrogeant sur la possibilité, si ce n'est pas déjà le cas, de les appliquer ou les enseigner aux participants à ce stage. Il serait intéressant de prendre en compte les recherches académiques menées postérieurement à 2011 sur les techniques de remédiation à la colère sur la route, voire encourager des recherches complémentaires en lien avec le milieu académique, par exemple sur les techniques de pleine conscience¹⁵⁷, ou encore comportementales et cognitives¹⁵⁸.

Recommandation n°16 : (ministère de l'Intérieur/DSR) étudier l'opportunité d'une révision de la conception des stages de sensibilisation à la sécurité routière, afin de mieux y prendre en compte l'évolution des mobilités et la multiplication des modes de transport et, le cas échéant, d'y intégrer les techniques disponibles sur l'enseignement de la gestion des émotions aux stagiaires.

2.4.3 Communiquer des informations au moment de l'achat d'un vélo ou d'un EDPm

Parmi les pays européens étudiés, il n'existe pas de condition préalable à l'utilisation d'un vélo ou d'un EDPm. Aucune statistique ne permet d'évaluer ceux d'entre eux non titulaire du permis de conduire. Ils sont certainement très nombreux. Au reste, celui qui décide d'utiliser un tel mode de transport, même s'il est titulaire du permis de conduire, n'a pas nécessairement connaissance des règles qu'il doit observer, pour sa sécurité et celle des autres. À titre d'exemple, les cyclistes débutants rencontrent des difficultés à gérer leur équilibre (départs et arrêts), à garder leur trajectoire, à repérer les éléments qui les entourent ou encore à signaler leurs changements de direction. Ils peuvent ainsi mettre en danger piétons ou cyclistes se déplaçant à proximité¹⁵⁹.

Naturellement, quiconque peut passer l'ETG, en candidat libre¹⁶⁰ ou dans le cadre d'une école de conduite. Mais il n'est pas sérieusement envisageable de rendre la validation de l'ETG, ou tout autre examen d'ailleurs, obligatoire pour avoir le droit de circuler sur la voirie (certaines des personnes rencontrées ont pourtant évoqué un permis obligatoire pour faire du vélo). Au-delà de la complexité de la mise en place d'une telle mesure, elle serait socialement inacceptable et très difficile à faire respecter (l'un ne va pas sans l'autre au reste).

Une autre possibilité plus réaliste et acceptable pour permettre aux citoyens souhaitant utiliser le vélo ou un EDPm de mieux connaître les règles qu'ils doivent observer, serait de distribuer un Code QR ou un dépliant présentant les règles de base autour des mobilités actives lors de l'achat. Une information pourrait également être fournie sur les possibilités de cours de vélo (remise en selle) de même que sur leur financement¹⁶¹. Le Code QR serait préparé par la DSR avec l'objectif de rappeler les droits (M12, double sens cyclable), ainsi que les devoirs (priorité aux piétons, assurance)¹⁶² qui

¹⁵⁷ A.N. Stephens, S. Koppel, K.L. Young, R. Chambers, C. Hassed, Associations between self-reported mindfulness, driving anger and aggressive driving, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, Volume 56, 2018, Pages 149-155

¹⁵⁸ Deffenbacher, J. L. (2016). A review of interventions for the reduction of driving anger. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 42, 411-421

¹⁵⁹ Granville et al., Scottish Executive Central Research Unit, *Sharing Road space: drivers and cyclists as equal road users*, 2001

¹⁶⁰ <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F33694>

¹⁶¹ V. recommandation n°5

¹⁶² Le Code QR pourrait faire partie des mentions obligatoires des factures émises par les entreprises soumises à TVA et dont l'activité principale est la fabrication, la réparation, la location ou la vente de cycles. Les mentions obligatoires devant figurer sur les factures émises par les assujettis à TVA

peuvent entraîner verbalisation en cas de non-respect et prodiguer des conseils de sécurité, comme la pertinence du port du casque.

Le marché d'occasion pourrait être atteint en se rapprochant des plateformes connues pour pratiquer de nombreuses transactions de vélo¹⁶³ afin qu'elles transmettent ce Code QR dès qu'un élément de la catégorie « vélo » est vendu par leur plateforme. Les dispositions relatives aux plateformes de commerce en ligne étant principalement régies par la directive e-commerce, cette mesure devrait être un engagement volontaire des plateformes.

Recommandation n°17 : (ministère de l'Intérieur/DSR , ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique) Lors de l'achat d'un vélo, remettre un code QR permettant au futur utilisateur de connaître les règles applicables et les possibilités de formation à sa disposition.

2.5 Optimiser la communication sur les règles et les bienfaits des modes doux

2.5.1 Permettre une utilisation plus large de la communication de la sécurité routière

La communication de l'Etat et des collectivités territoriales sur la sécurité routière ou la question du partage de la voirie publique se heurte parfois à cette ambivalence entre la mise en avant de l'institution qui porte le message d'intérêt général ou l'initiative de ce message, et la mise en avant du message lui-même : lors de plusieurs auditions, la perspective de construire une communication commune entre l'ensemble des acteurs mobilisés par les sujets en lien avec l'utilisation de la voirie par différents modes de déplacement est apparue difficile, voire impossible. La création de messages de communication se fait difficilement à plusieurs mains.

Afin d'encourager les collectivités et les associations à utiliser des messages financés sur l'argent public qui au demeurant sont toujours remarquablement conçus, l'Etat (DSR) devrait mettre à disposition des collectivités territoriales ou des associations sa production de communication sans le logo « sécurité routière, vivre ensemble ». Ainsi, la campagne nationale « priorité au respect » lancée par la DSR en janvier 2025 entre parfaitement dans le cadre de cette mission et, comme en général avec les campagnes de la sécurité routière, est remarquable. Le fait est, on peut le déplorer mais c'est ainsi, qu'elle risque de ne pas être utilisée par d'autres que l'Etat et ses démembrés à cause du logo « sécurité routière », c'est-à-dire un des logos de l'Etat. Celui-ci devrait autoriser la substitution de logo, afin que l'émetteur d'un message de sécurité ou de courtoisie puisse se faire identifier par le sien.

Une telle pratique est utilisée par la collectivité Bruxelles-Capitale avec succès. Elle permet une meilleure diffusion de ses messages.

Recommandation n°18 : (ministère de l'Intérieur/DSR) Proposer aux collectivités territoriales, aux associations ou à d'autres acteurs une utilisation « démarquée » (délogotée) et « re-marquable » (« relogotable ») de la communication de la délégation à la sécurité routière.

2.5.2 Promouvoir les atouts du vélo pour son utilisateur

Comme analysé au point 1.4, l'association entre développement du vélo et argument écologique reste très présente dans les représentations culturelles et politiques. Les pouvoirs publics ont eux-mêmes renforcé ce lien en promouvant le vélo dans le cadre de leur politique de réduction des émissions des gaz à effets de serre. Pour autant, cette association n'est pas représentative des motivations réelles des cyclistes et entretient des clivages politiques dommageables au développement du vélo. Le cycliste, nous a-t-on dit parfois, peut être perçu comme « un donneur de leçon », le porte-parole des « écolos », des « bobos », semblant montrer du doigt l'automobiliste comme protagoniste du passé, dans l'erreur. Or, le vélo est d'abord un moyen de transport efficace, économique, agréable et bon pour la santé. La communauté Bruxelles-Capitale, avec le mode humoristique qui souvent caractérise la communication publique belge, a développé une communication positive de cette nature¹⁶⁴. Cela semble une voie intéressante¹⁶⁵ si l'on souhaite faire

au titre de l'art. 289 du Code général des impôts sont prévues par un décret en Conseil d'Etat précisant l'annexe II du Code général des impôts, [art. 242 nonies A](#). La facture, même si elle permettrait de mieux assurer la délivrance de l'information, reste un support moins attractif.

¹⁶³ Leboncoin, Troc-vélo et Buycycle par exemple

¹⁶⁴ [Découvrez BrusselsFit, la plus grande salle de sport de Bruxelles.](#)

¹⁶⁵ ... et sans doute acceptable, puisqu'elle a aussi été soulignée lors de l'atelier participatif (v. annexe 8).

la promotion du vélo. Au demeurant, la responsable de la sécurité routière de cette collectivité insiste sur l'importance d'éviter les « communautarismes » : chaque personne peut être tour à tour piéton, cycliste ou automobiliste. La communication utilise de préférence des tournures comme « lorsque vous êtes à vélo » au lieu de parler « des cyclistes ».

Recommandation n°19 : (Service d'information du Gouvernement) pour faire la promotion du vélo, en présenter les bienfaits directs pour la personne qui l'utilise (efficacité, faible coût, plaisir, santé).

*

3 LE DEVELOPPEMENT D'INFRASTRUCTURES CONTINUES ET DE QUALITE EST LA CLE D'UN ESPACE APAISE

En France, la part modale du vélo pour les déplacements du quotidien est faible au regard de la moyenne européenne¹⁶⁶ et à certains de nos voisins. En 2019, elle était estimée à 3 %¹⁶⁷, contre 8 % dans l'Union européenne¹⁶⁸, 11 % en Allemagne et jusqu'à 28 % aux Pays-Bas. Derrière cette moyenne se cachent d'importantes disparités territoriales et sociales.

Comme il a été vu (v. 1.4.4), il existe une véritable demande sociale pour le vélo, entravée par des infrastructures insuffisantes en quantité et en qualité.

3.1 Depuis 2018, le plan « vélo et mobilités douces » du gouvernement a accéléré la création d'aménagements cyclables sur le territoire

Le développement du vélo est devenu une politique prioritaire du gouvernement avec le lancement du premier plan national Vélo et mobilités douces en 2018. Jusqu'alors, l'État s'occupait principalement de réglementer la pratique du vélo. Il incombait aux collectivités territoriales, en tant que gestionnaires de voiries, de déployer les aménagements. En appui des collectivités territoriales, l'État a investi 410 M€ dans le fond mobilités actives (FMA) pour accélérer la création de pistes cyclables et de places de stationnement sécurisées dans les gares¹⁶⁹. La crise sanitaire a également eu des conséquences structurelles sur les pratiques de mobilité et généré un engouement pour les déplacements à vélo avec, dans les grandes villes, la création de « coronapistes », itinéraires cyclables temporaires sécurisés, dont la plupart ont été pérennisés depuis.

En 2023, le gouvernement a joué un rôle moteur dans la dynamique en faveur du vélo du quotidien en portant le FMA à deux milliards d'euros sur la période 2023-2027, soit un abondement de 250 M€ par an par rapport à ce qui était prévu initialement¹⁷⁰, avec un objectif de part modale de 9 % en 2024 et de 12 % en 2030.

En 2024, 1 200 dossiers avaient été déposés sur les six premiers appels à projet lancés par la direction générale des infrastructures de transport et de la mer (DGITM) au sein du ministère en charge des transports. 14 000 kilomètres de pistes cyclables ont été construits entre 2017 et 2023 (+40%) et leur fréquentation a augmenté de 57 % sur la même période. De plus, 65 millions d'euros d'aides ont été consacrés à l'achat de vélos à assistance électrique (VAE) (2,9 millions de ventes entre 2017 et 2023 sur un total de 17 millions de vélos acquis). Enfin, le forfait mobilité durable a été instauré pour financer les trajets domicile-travail (v. 2.2.1).

La dynamique en faveur de la mobilité à vélo pourrait toutefois pâtir des coupes budgétaires opérées dans le FMA en loi de finances 2025. Alors que 730 dossiers avaient été déposés dans le cadre du 7^{ème} appel à projet piloté par la DGITM, les financements ont été ramenés à 50 M€ pour la seule année 2025, soit 20 % de ce qui était prévu initialement. Il n'y a en outre pas de visibilité budgétaire pour les années suivantes. Des entretiens conduits, il apparaît que la réduction des financements étatiques d'infrastructures cyclables impactera relativement peu les grandes métropoles. En revanche, elle ralentira voire mettra un terme au développement d'infrastructures cyclables en milieu périurbain et rural, là où le financement de l'État constitue à la fois une légitimation politique et un effet de levier décisif, ce d'autant que parfois ces collectivités avaient fait des sacrifices importants pour constituer leur part obligatoire de financement. Des aménagements destinés notamment à sécuriser les itinéraires de rabattement vers des moyens de transport en commun (gare, station de covoiturage, parking-relais, installation d'arceaux où attacher le vélo) seront certainement remis en cause, dans des territoires qui connaissent l'accidentalité cycliste la plus élevée, et pour les habitants desquels une solution alternative à la voiture serait extrêmement positive¹⁷¹.

¹⁶⁶ Voir annexe 3 avec le tableau complet des parts modales en Europe.

¹⁶⁷ Enquête mobilité 2019

¹⁶⁸ Eurobarometer 2014

¹⁶⁹ Dossier de presse du plan vélo et marche 2023-2027, Gouvernement, 5 mai 2023

¹⁷⁰ Dossier de presse du plan vélo et marche 2023-2027, Gouvernement, 2023

¹⁷¹ Les ménages les plus modestes et les ménages ruraux sont les plus affectés par l'augmentation des prix du carburants. En effet, la part du revenu disponible consacrée aux dépenses de carburant est décroissante avec le revenu disponible : les ménages modestes du 1er décile y consacraient 6,1 % de leur revenu en 2017, dernière année pour lesquelles ces données sont disponibles, contre 1,3 % pour les ménages favorisés du 10ème décile. Les ménages ruraux consacrent aussi une part plus importante de leur consommation aux carburants : ils représentaient 5,8 % des dépenses de

En privant le plan Vélo et mobilités douces de son principal levier d'action, à savoir le développement d'un réseau cohérent d'infrastructures cyclables sécurisées, le risque est grand de freiner la dynamique dans ces territoires et d'accentuer la fracture territoriale cyclable entre les métropoles, leur périphérie et la ruralité. En zone rurale plus qu'ailleurs, le sentiment d'insécurité lié par ailleurs à des vitesses pratiquées supérieures constitue un facteur désincitatif à la pratique de la bicyclette et une source de tension permanente entre cyclistes et automobilistes. **Il est essentiel pour les prochaines lois de finance de rétablir les montants prévus dans le 2^{ème} plan vélo.**

3.2 Les efforts de développement d'itinéraires cyclables doivent se poursuivre afin de permettre un partage sûr et apaisé de l'espace public

3.2.1 Depuis 1998, l'obligation législative faite aux gestionnaires de créer des itinéraires cyclables en cas de réalisation et de rénovations des voies urbaines n'a pas été scrupuleusement respectée : elle doit faire l'objet d'un contrôle des services de l'Etat

La lettre de mission invitait à examiner « le strict respect des dispositions rendant obligatoire les aménagements cyclables (article 228-2 à 228-3-1 du code de l'environnement) ».

Depuis le 1er janvier 1998, à l'exception des autoroutes et voies rapides, les gestionnaires ont l'obligation de mettre au point des itinéraires cyclables lors de la réalisation et de la rénovation de voies urbaines (article L228-2 du code de l'environnement). Cette disposition issue de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE), a pour objectif de permettre le développement sur le territoire national d'aménagements cyclables adaptés et sécurisés. Au reste, les personnes auditionnées sont unanimes sur ce point : en matière de politique cyclable, l'offre précède le besoin. En d'autres termes, c'est parce qu'il existe une infrastructure de qualité que la part modale du vélo se développe et non l'inverse.

Les collectivités n'ont pas appliqué avec la même conviction la loi, ce qui explique les fortes disparités dans le déploiement des infrastructures cyclables dans les agglomérations françaises. Jusqu'à présent, c'est la volonté politique des exécutifs locaux qui a prévalu sur l'obligation légale. La situation contrastée des deux plus grandes villes universitaires du Grand Est que sont Strasbourg et Nancy, visitées durant cette mission, en est l'illustration : la première dispose d'une infrastructure cyclable omniprésente quand la seconde ne commence réellement à la développer que depuis 2021. Le baromètre des villes cyclables de la FUB montre à quel point le contraste est fort entre les villes de France, alors que l'application de la loi LAURE aurait dû à tout le moins atténuer les disparités de développement du réseau cyclable entre les agglomérations françaises.

L'article L228-2 du code de l'environnement a fait l'objet de divergences d'interprétation qui ont nourri une jurisprudence importante (v. annexe n° 4). Il en résulte que toute création ou rénovation de voies situées en agglomération doit obligatoirement s'accompagner de la mise au point d'un itinéraire cyclable. La notion de « rénovation » est appréciée de façon extensive par le juge. De plus, celui-ci considère que les « besoins et contraintes de circulation » ne peuvent justifier l'absence d'équipement. Ils peuvent en revanche être pris en compte pour déterminer le type d'aménagement réalisé : piste, bande cyclable, voie verte etc., à condition néanmoins qu'il procure des conditions de sécurité optimales aux cyclistes.

La jurisprudence et la LOM ont permis de préciser les obligations légales qui incombent aux gestionnaires lors de créations ou rénovations de voies urbaines. Pour autant, on ne peut que constater que l'État ne contrôle pas le respect de ces dispositions, voire, cela nous a été parfois dit avec une certaine franchise lors des auditions, que ce point ne constituait nullement une priorité pour ses services. L'administration centrale ne dispose d'ailleurs d'aucune donnée sur l'application de cette disposition. Le retard pris par la France dans la création d'itinéraires cyclables appelle désormais à une plus grande vigilance des services de l'Etat sur ce point, en particulier en amont des procédures, quand les travaux sont encore en projet. De fait, aujourd'hui, le respect de cette disposition repose sur le contentieux, introduit essentiellement à l'initiative d'associations locales de cyclistes¹⁷². Il intervient après achèvement des travaux, ce qui est bien peu satisfaisant.

consommation des ménages en milieu rural contre 3,4 % pour les ménages des grandes villes en 2017. Leur besoin d'une solution alternative à la voiture est donc grand.

¹⁷² Par exemple : CAA Lyon, 28 juillet 2003, Association roullons en ville à vélo, no 99LY02169 ou CAA Douai, 30 décembre 2003, Association droit au vélo, n o 02DA00204.

Les délibérations des conseils municipaux (ou le cas échéant organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents) décidant de travaux de rénovation d'une voirie font partie des actes transmissibles au représentant de l'État dans le cadre du contrôle de légalité, sauf s'il s'agit de délibération relative à *l'ouverture, au redressement et à l'élargissement des voies communales*¹⁷³. Il convient donc qu'un contrôle effectif du respect de l'article L228-2 du code de l'environnement soit réalisé à l'occasion de la transmission des actes. La réflexion doit également être approfondie afin de savoir si la rédaction actuelle du CGCT ne conduit pas à exclusion de la transmission au contrôle de légalité un grand nombre d'actes concernés par cette disposition.

Recommandation n°20 : (ministère de l'Intérieur, ministère en charge des transports) : rappeler l'obligation faite aux collectivités de mettre au point des itinéraires cyclables lors de l'élaboration des documents de planification (plans locaux d'urbanisme, schémas de cohérence territoriale etc.) ; faire des délibérations qui prescrivent les réalisations et rénovations de voirie un acte transmissible au préfet et en contrôler la légalité.

3.2.2 Créer une obligation de mettre au point des itinéraires cyclables sur les voies interurbaines afin de réduire la facture territoriale qui existe entre les zones urbaines, périurbaines et rurales

Tirant les conséquences de la jurisprudence et du retard pris dans la mise au point d'itinéraires cyclables en France, la LOM, dans son projet initial, a clarifié le texte et a souhaité en étendre la portée aux voies interurbaines (art. 22 ter du projet de loi adopté en commission du Sénat en 1ère lecture). Le Sénat a considérablement affaibli la portée de cette obligation. L'article L228-3 dispose : « à l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies interurbaines, hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de voirie évalue, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable, sa faisabilité technique et financière ». Le caractère peu précis de cette rédaction et sa dimension peu prescriptive pourraient conduire à ce que le réseau cyclable interurbain repose avant tout sur la volonté politique des collectivités pour le développer. Pourraient en résulter des discontinuités entre territoires ruraux, périurbains et urbains mais aussi des disparités de traitement à l'échelle nationale. Il existe pourtant une demande sociale pour se déplacer à vélo dans ces territoires et un besoin, notamment pour les ménages modestes et ruraux, de trouver des alternatives au tout voiture. Il apparaît nécessaire de tirer les conséquences de ce constat en étendant le champ d'application de l'article L228-2 du code de l'environnement aux voies interurbaines. Le coût des infrastructures cyclable est très inférieur à celui des infrastructures routières. Cependant, compte-tenu de la contrainte financière qu'une telle obligation pourrait éventuellement représenter, notamment dans des endroits où par ailleurs le trafic cycliste est limité (la raison en est souvent qu'il n'y a pas d'aménagement cycliste : l'infrastructure précède le plus souvent l'usage (v. 3.2.1.)), il conviendrait de prévoir dans la norme, la possibilité de prendre en compte des itinéraires alternatifs, existants ou à créer (par exemple un réseau viaire parallèle à un axe important).

Recommandation n°21 : (ministère en charge des transports) : introduire dans le Code de l'environnement une obligation de mettre au point un aménagement cyclable en cas de création ou de rénovation d'une voie interurbaine, en permettant, le cas échéant, au gestionnaire de prévoir des itinéraires alternatifs ou de prendre en compte ceux qui existent.

3.3 Le développement des mobilités douces doit s'appuyer sur une vision globale de l'aménagement du territoire à l'échelle d'un bassin de vie couplé à un plan opérationnel de déploiement du réseau

3.3.1 La planification, élément clé de la réussite d'un espace apaisé

Le déploiement d'une politique en faveur des mobilités douces nécessite une approche stratégique, intégrant la hiérarchisation des itinéraires, la gestion des flux de circulation motorisée et une garantie importante de sécurité pour les cyclistes et les piétons. Cette démarche est cruciale pour anticiper l'augmentation potentielle du nombre d'utilisateurs des modes actifs. Le développement de la part modale du vélo repose sur trois facteurs clés : la qualité de l'infrastructure, le maillage territorial et le service à l'utilisateur. Dans ce contexte, le moyen le plus efficace est la planification. Elle permet, d'une part, de dimensionner correctement les aménagements en prenant en compte les prévisions de trafic sur l'itinéraire et, d'autre part, de mieux gérer les interfaces aux confins des territoires de façon à

¹⁷³ Art. L2131-2 du code général des collectivités territoriales.

éviter les discontinuités. La planification permet enfin d'anticiper les besoins des usagers et de mettre en place l'offre de services pour y répondre.

Ces dernières années, de nombreuses collectivités de toute dimension ont suivi cette logique, en adoptant des schémas directeurs cyclables, des plans vélos ou encore des plans en faveur des mobilités douces. À titre d'exemple, le réseau Vélo Île-de-France (VIF) prévoit la création de 11 itinéraires totalisant 750 km d'ici 2030, pour un investissement de 300 millions d'euros. Ce projet vise à massifier l'usage du vélo à l'échelle régionale en offrant des voies cyclables continues, sécuritaires et confortables.

Les schémas directeurs reposent généralement sur la structuration du réseau en axes principaux et secondaires, ce qui est fondamental. Les liaisons principales forment l'ossature du réseau cyclable, reliant les principaux pôles d'attractivité entre eux. Elles doivent offrir des trajets directs, rapides et continus, avec un standard d'aménagement élevé pour assurer confort et sécurité. Les liaisons secondaires complètent le maillage territorial en desservant des zones locales et en intégrant les communes périurbaines et rurales. Il convient toutefois de noter que le développement de la part modale du vélo sur ce réseau est intimement lié à la réduction de la circulation automobile et, le cas échéant, des vitesses qui y sont autorisées. Il est également nécessaire d'y déployer des aménagements adaptés aux conditions de circulation : pistes cyclables, voies vertes, route à voie centrale banalisée notamment. En centre-ville, la zone à trafic limité (ZTL), en dépit des critiques qu'elle peut recevoir, est un instrument utile au service d'une telle politique. La circulation de transit y est interdite aux véhicules motorisés, de façon à créer un environnement plus sûr pour les usagers vulnérables.

À Strasbourg¹⁷⁴, l'un des projets phares du plan d'actions pour les mobilités actives (PAMA) est la création d'un réseau structurant express vélo ou Vélostras¹⁷⁵, d'une longueur de 130 km, qui encourage les déplacements de plus de 5 kilomètres grâce au maillage de l'ensemble du territoire. Il repose sur une large palette d'aménagements adaptés aux flux et usages : pistes et bandes cyclables, voies vertes, zones 30 etc. Dans une logique d'apaisement de l'espace public, l'Eurométropole développe en outre une logique intéressante de rocade cyclable, le Ring, adaptation au vélo des rocades routières qui se sont développées dans les villes durant les trente glorieuses. D'une longueur de 4 kilomètres et d'une largeur de 4 mètres, il a pour objectif d'encourager les cyclistes à contourner la grande île, c'est-à-dire le cœur historique de Strasbourg, de façon à diminuer les conflits avec les piétons.

Les schémas directeurs ne sont pas des instruments réservés aux grandes collectivités. Sur le territoire du Pays Bigouden sud (12 communes, 37 000 habitants), le schéma directeur vélo adopté en 2021 poursuit un objectif de rééquilibrage modal qui passe par une limitation de l'usage de la voiture individuelle, une amélioration de la sécurité pour les cyclistes et la promotion de l'intermodalité avec les transports en commun ou le covoiturage. Au nord de Nancy, la communauté de communes du bassin de Pompey (13 communes, 41 000 habitants) dispose depuis 2008 d'un schéma directeur cyclable qui vise à développer l'usage du vélo au quotidien. La Communauté de communes du pays de Lumbres (36 communes, 24 000 habitants) a inscrit dans son PLUi une orientation d'aménagement et de programmation qui précise le maillage cyclable à venir de son territoire, en étroite cohérence avec les partis pris urbanistiques inscrits dans le document d'urbanisme¹⁷⁶.

Ces exemples démontrent qu'une vision globale, pragmatique et opérationnelle est possible quels que soit la taille et les moyens de la collectivité concernée. D'autres exécutifs locaux peuvent utilement s'appuyer sur ces bonnes pratiques pour planifier le déploiement des mobilités douces sur leur territoire.

3.4 L'intensité des flux motorisés et cyclistes est le principal paramètre à prendre en compte pour déterminer le type d'aménagement cyclable à mettre au point

L'intensité du trafic motorisé et cycliste est le principal paramètre à prendre en compte pour déterminer s'il convient ou non de séparer les flux. Au-dessus de 4 000 véhicules par jour, le choix doit se porter vers une piste cyclable en site propre, c'est-à-dire une voie séparée de la chaussée afin d'une part d'offrir une sécurité maximale aux cyclistes, d'autre

¹⁷⁴ L'Eurométropole de Strasbourg s'appuie également sur le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) pour ancrer sa politique de mobilité douce dans la conception même des aménagements urbains. Ce parti pris lui permet de développer une vision cohérente de l'aménagement du territoire à l'échelle métropolitaine. À titre d'exemple, le PLUi impose la création de stationnements pour vélos dans les nouvelles constructions, aux principaux arrêts tramway et en gare. Des zones piétonnes et de rencontre sont créées pour encourager un partage apaisé de l'espace public.

¹⁷⁵ [Vélostras, le réseau cyclable à haut niveau de service | Strasbourg.eu](https://www.vélostras.eu)

¹⁷⁶ [3.2.1 OAP-Mobilité-douce.pdf](#)

part, de développer la part modale en incitant les néophytes à se déplacer à vélo. Dans une telle configuration, un aménagement léger de type bande cyclable s'avère être un investissement inadapté donc peu susceptible d'encourager la pratique du vélo.



Sur ce cliché, la bande cyclable, bien que conseillée (panneau C113), est en réalité peu sécurisante pour le cycliste, d'une part car cette simple bande de peinture étroite offre faible protection devant un important flux de voitures, d'autre part car elle longe des véhicules en stationnement, avec le risque inhérent « d'emportierage ». Cet aménagement est inadapté à la configuration des lieux.

Source : Google Maps

Figure 5: exemple d'une bande cyclable, aménagement peu adapté à une route large et fortement circulée

La séparation est également prescrite lorsque les itinéraires structurants accueillent un fort trafic cycliste : rocades cyclables de type *ring*, pistes cyclables à haut niveau de service ou encore vélorues en usage mixte, à condition que la circulation automobile y soit faible.



La vélorue est une expérimentation qui consiste à accorder, sur une voie, la priorité aux vélos sur les véhicules motorisés. Elle est conçue pour favoriser la cohabitation sécurisée entre cyclistes et automobilistes

Figure 6: vélorue de Charenton à Paris (crédits : CF/IGEDD)

3.4.1 Une cohabitation des modes est possible dans les secteurs limités à 30 km/h et moins, à condition d'y adopter des principes d'aménagement de l'espace public qui favorisent l'apaisement

Dans les zones où la vitesse est limitée à 30 km/h et moins, la cohabitation est envisageable si elle s'accompagne de dispositifs qui permettent de faire réellement baisser la vitesse des véhicules motorisés : zones 30, zones de rencontre. Pendant longtemps, les gestionnaires de voirie se sont contentés de poser des ralentisseurs et coussins berlinois pour

obliger les automobilistes à ralentir. Ces dispositifs, quoique globalement efficaces, présentent toutefois des limites importantes. Ils peuvent par exemple être contournés et sont facilement franchissables par les véhicules à grand empattement.

Le double sens cyclable (DSC)¹⁷⁷ (v.1.4.5) est un instrument efficace pour faire baisser la vitesse des véhicules motorisés dans la mesure où il contraint les conducteurs à adopter une conduite prudente en présence d'un cycliste. Pour éviter les incidents, une attention particulière doit toutefois être portée à l'aménagement des intersections, à la visibilité du DSC (signalisation horizontale et verticale) et à la sensibilisation des conducteurs. Il est également recommandé d'installer des dispositifs de signalisation sonore et tactile pour garantir la sécurité des personnes malvoyantes et aveugles en présence d'un DSC.

En outre, des innovations intéressantes ont été testées ces dernières années pour améliorer la compréhension et la lisibilité de l'espace public partagé : réduction des largeurs de voiries, création de courbes et chicanes, végétalisation, implantation de mobilier urbain, trottoirs traversants, « design actif »¹⁷⁸.

3.4.2 L'expérimentation, maître-mot d'une ingénierie pragmatique au service des espaces publics apaisés

Le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), dans ses études et recommandations, insiste sur l'importance d'une conception flexible et modulable, en prenant en compte les besoins variés des cyclistes, des piétons au regard de l'environnement urbain. L'urbanisme tactique, approche qui consiste à réaliser rapidement des aménagements légers et modulables, permet d'améliorer rapidement la circulation à vélo, tout en se donnant la possibilité de vérifier l'adéquation du dispositif aux besoins de l'ensemble des usagers et de l'améliorer au moment de le rendre définitif. La métropole du Grand Nancy¹⁷⁹ ou la ville de Nice, visitées lors de la mission, développent ainsi de telles expérimentations sur leur territoire :

3.4.3 Partager les bonnes pratiques et proscrire les aménagements générateurs de conflit

Les bonnes pratiques en matière d'aménagements cyclables sont nombreuses et peuvent inspirer de futurs projets. Citons l'exemple des giratoires hollandais, qui offrent une meilleure sécurité aux cyclistes en leur donnant la priorité à l'entrée et à la sortie du rond-point, grâce à une bande cyclable périphérique clairement indiquée au sol. De même, la métropole du Grand Nancy et le CEREMA ont testé un marquage au sol pour améliorer la circulation des cyclistes dans un giratoire¹⁸⁰.

D'autres aménagements exemplaires sont basés sur les principes de sémiologie de l'espace public, c'est-à-dire les techniques qui permettent de lire et comprendre facilement l'aménagement : marquages ou enrobés colorés pour signaler la présence de voies cyclables, notamment au niveau des carrefours, des intersections et des sas vélo par exemple, plateau surélevé. Les pistes cyclables ont une couleur spécifique aux Pays-Bas et en Belgique, mais aussi dans certaines villes de France, afin de les rendre facilement détectables par les autres usagers. En Espagne, des panneaux de signalisation caractéristiques indiquent clairement aux conducteurs les zones de forte fréquentation cycliste. À Bologne en Italie, nous avons constaté que les sas cyclables sont peints en rouge pour inciter les automobilistes à les respecter. À Paris, la ville supprime progressivement les répétiteurs de feu¹⁸¹ car ils semblent inciter les automobilistes à s'en approcher, empiétant alors sur le sas vélo voire le passage piéton.

À l'inverse, le retour d'expérience est suffisamment important pour proscrire certaines mauvaises pratiques d'aménagements de l'espace publics, soit parce qu'elles mettent en danger les usagers, soit parce que leur conception même est génératrice de conflits. L'exemple le plus emblématique est celui des pistes cyclables situées sur les trottoirs

¹⁷⁷ Art. L411-1 du code de la route

¹⁷⁸ Le design actif vise à encourager la mobilité et l'activité physique par l'aménagement de l'espace public : création de pistes cyclables, de voies vertes, d'un réseau continu. Développé depuis plusieurs années à l'étranger, il fait son apparition depuis une période plus récente en France (voir le [guide de l'agence nationale de la cohésion des territoires](#) du 12 mai 2021).

¹⁷⁹ piste cyclable bidirectionnelle rue d'Austrasie, carrefour hollandais dans le secteur Clémenceau-Oudinot

¹⁸⁰ CEREMA, étude comparative sur le positionnement des cyclistes dans les giratoires, 2021

¹⁸¹ Les répétiteurs de feu sont les petits feux situés à hauteur du regard d'un conducteur, en complément des feux principaux. Les études tendent à démontrer que l'efficacité de leur suppression dépend du contexte : dans les grands carrefours où la visibilité est bonne, cela peut améliorer la sécurité en évitant les démarrages précipités. Cependant, dans les zones urbaines denses, où la visibilité des feux est parfois réduite par des obstacles ou des angles morts, maintenir des répétiteurs peut être nécessaire pour garantir une bonne perception du signal lumineux. Une analyse au cas par cas est donc recommandée.

ou au même niveau que les trottoirs avec une simple bande de peinture pour délimiter l'espace dédié à chaque type d'utilisateur. Il en résulte des situations de confusion et de tension d'usage. Surtout, les trottoirs partagés par les cyclistes et les piétons soulèvent un enjeu de conformité à la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées en raison des problèmes d'accessibilité pour les personnes en fauteuil roulant ou celles atteintes de déficience visuelle.



Exemple d'un trottoir partagé en milieu urbain dense, aménagement non conforme au code de la route (art. R412-34) et qui, de surcroît, méconnaît les besoins des personnes en situation de handicap visuel.

Figure 7: trottoir partagé entre piétons et cyclistes en milieu urbain dense (crédits : CF/IGEDD)

C'est le cas également de certaines voies vertes en milieu urbain dense, notamment lorsqu'elles sont d'une distance limitée et ne s'inscrivent pas dans une logique d'itinéraire structurant. Elles peuvent se révéler inadaptées en cas de trafic cycliste dense, notamment si leur largeur ne permet pas une cohabitation harmonieuse entre usagers.

3.4.4 Définir le trottoir dans le Code de la route et sécuriser le cheminement des piétons

Les trottoirs ne sont pas présents partout dans l'espace public (zones périurbaines, rurales voire quartiers anciens des villes) et, quand ils existent, ne sont pas toujours conformes aux normes d'accessibilité pour les personnes en situation de handicap. Afin d'assurer une meilleure uniformité et sécurité, il serait pertinent de définir clairement le trottoir dans le Code de la route comme un espace distinct, obligatoirement accessible, et bien séparé des autres usages (comme les voies cyclables ou de stationnement). Cela permettrait de renforcer la sécurité des piétons et d'améliorer leur mobilité, notamment pour les personnes les plus vulnérables. Partant du principe, comme c'est le cas pour le développement des déplacements à vélo, que l'offre crée le besoin, il convient également de poursuivre la réflexion sur la généralisation des cheminements piétons partout où ils sont nécessaires, soit via l'aménagement de trottoirs normés, soit grâce à la création de zones de rencontre ou de zones piétonnes. Il s'agit a priori d'une mesure réglementaire.

Recommandation n°22 : (ministère de l'Intérieur/DSR, ministère en charge des transports) : définir le trottoir dans le Code de la route

3.4.5 Rendre obligatoire le respect de certaines recommandations du CEREMA à propos des aménagements cyclables et piétons

Le CEREMA fournit un corpus important de recommandations sur l'aménagement des espaces cyclables et piétons. Celles-ci ne sont cependant pas toujours suivies par les collectivités gestionnaires, ce qui peut créer des disparités importantes dans la qualité et la sécurité des infrastructures d'un territoire à l'autre. À titre d'exemple, contrairement à plusieurs pays du nord de l'Europe, la couleur des pistes et aménagements cyclables varie selon les collectivités, et même parfois au sein d'une même agglomération en fonction de la date de construction de l'aménagement (à l'instar de Paris où cohabitent des pistes cyclables sans couleur ou colorisées en vert). Certaines collectivités rencontrées souhaitent adopter des couleurs différenciées par ligne cyclable, sur le modèle des lignes de transport en commun. D'autres enfin préfèrent ne pas utiliser d'enrobé de couleur pour limiter les coûts de construction et d'entretien.

Le recours à la normalisation de certaines recommandations, telles que les largeurs des aménagements cyclables et des trottoirs, la couleur des enrobés, le traitement des carrefours et giratoires, etc. permettrait de les rendre contraignantes. Il ne s'agit pas d'imposer que tous les aménagements soient identiques : la configuration des lieux commande. Au reste, l'expertise des usagers eux-mêmes (cyclistes, piétons et personnes en situation de handicap, opérateurs de mobilité) doit être recherchée via des dispositifs de concertation tout au long du projet, afin d'éviter que les infrastructures soient inadaptées.

En revanche, il est indispensable que certains dispositifs soient identiques sur tout le territoire national, afin de partout permettre la compréhension des aménagements, lorsqu'aujourd'hui, leur diversité entre les différentes communes, voire au sein d'une même commune, sont des facteurs d'incompréhension et souvent d'insécurité, pour tous les usagers. Cette nécessité de norme devrait concerner la couleur des pistes cyclables, l'unification du traitement des giratoires, la colorisation (et le choix de la couleur) des sas vélo et enfin la signalisation des double sens cyclables. Il conviendrait de se limiter, dans les normes, à ce qui permet de rendre la chaussée lisible immédiatement.

Recommandation n°23 : (ministère des transports, ministère de l'Intérieur/DSR) : avec l'appui du CEREMA, et dans la concertation (experts, usagers), établir des normes visant à harmoniser la conception des aménagements cyclables. Aboutir à un traitement unifié sur tout le territoire national des carrefours et giratoires, une couleur unique pour les pistes cyclables, une couleur pour les sas vélo et la signalisation tout du long des doubles sens cyclables.

3.4.6 Suivre la mise en œuvre des plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE)

La Loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées impose aux collectivités d'aménager l'espace public afin de garantir un accès sans discrimination aux personnes en situation de handicap, qu'il s'agisse de déficiences motrices, visuelles, auditives ou cognitives. Les communes de plus de 1 000 habitants, doivent adopter un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) qui recense les obstacles existants, définit les actions correctives à mettre en place et fixe un calendrier de réalisation des travaux. Il permet notamment de rendre accessibles les trottoirs, passages piétons, arrêts de transport public et places de stationnement dédiées.

L'aménagement de voiries avec des bordures abaissées, des bandes podotactiles aux traversées piétonnes ou encore une signalisation adaptée sont des mesures couramment mises en œuvre. Ce plan bénéficie non seulement aux personnes en situation de handicap, mais aussi aux personnes âgées, aux parents avec poussettes et à toute personne rencontrant des difficultés temporaires de mobilité. Il est parfois intégré dans les documents d'urbanisme. À titre d'exemple, l'Eurométropole de Strasbourg a fait de son PAVE une orientation d'aménagement et de programmation.

Il n'a pas été possible d'apprécier le respect de la mise en œuvre de ces obligations par l'ensemble des collectivités territoriales concernées, ni d'identifier le service de l'État en charge du suivi et, de fait, les évaluations qui pouvaient être faites de la mise en œuvre de ces plans.

Recommandation n°24 : (ministère de la transition écologique, de la cohésion des territoires et de la mer/délégation ministérielle à l'accessibilité) : assurer un suivi de la mise en œuvre des plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) par les collectivités territoriales.

4 ADAPTER ET SIMPLIFIER LES REGLES POUR UNE MEILLEURE COMPREHENSION PARTAGEE

4.1 Des règles qui se sont complexifiées au fur et à mesure que les usages se sont diversifiés

4.1.1 Une multiplication des dispositifs de voirie

Outre les règles particulières applicables aux cyclistes et aux utilisateurs de 2RM (1.4.5), le Code de la route (art. R110-2, ex-article R1) comprend une liste de définitions de voiries qui s'est enrichie au fil des années et fait une place croissante aux dispositifs de voirie « apaisée ». Les pistes et bandes cyclables y sont mentionnées dès les années 1960. Les aires piétonnes y figurent à compter de 1979¹⁸². Les zones 30 font l'objet d'une première définition en 1990¹⁸³. Les modifications du Code de la route connaissent une nouvelle dynamique au cours des années 2000 : les voies vertes sont introduites en 2004 puis les zones de rencontre en 2008.

Les modalités de ces dispositifs connaissent aussi des évolutions régulières : en 2008, le double sens cyclable est de droit dans les zones 30. En 2010, la priorité est désormais accordée au piéton traversant la chaussée lorsqu'il se situe à plus de 50 m d'un passage piéton¹⁸⁴. En 2015, la possibilité d'un marquage au sol pour les aires piétonnes et zones 30 est introduite¹⁸⁵.

Ces évolutions du Code de la route ont été encouragées par les pouvoirs publics à la suite de la démarche « code de la rue » lancée en 2006 par le ministre des transports. Elle visait à créer des espaces plus sécurisants pour les piétons et cyclistes, autour de quelques principes qui gardent toute leur actualité : respect mutuel entre tous les acteurs de la voie publique ; amélioration de la sécurité en adaptant la signalisation et les règles ; promotion des modes de transport doux en ville¹⁸⁶.

4.1.2 Des possibilités croissantes offertes aux collectivités locales pour réguler les usages des voiries

Une dynamique similaire se retrouve dans le Code général des collectivités territoriales, qui a doté le maire (et les présidents d'EPCI compétents) de pouvoirs croissants pour réguler et restreindre la circulation sur son territoire pour des motifs de gestion de la circulation ou environnementaux.

Dès la loi du 18 juin 1966, les maires ont eu le pouvoir d' « interdire à certaines heures l'accès de certaines voies de l'agglomération, ou réserver cet accès à diverses catégories d'usagers et de véhicules »¹⁸⁷. Depuis 2019 et la LOM, ces restrictions peuvent désormais revêtir un caractère permanent. Cette disposition ouvre la possibilité de zones à trafic limité (ZTL), possibilité dont la ville de Paris s'est récemment emparée¹⁸⁸.

De surcroît, depuis 2015¹⁸⁹, mais dans le but de lutter contre la pollution atmosphérique, les maires peuvent définir des zones à circulation restreinte (communément appelées « zones à faibles émissions » (ZFE)). Les discussions législatives en cours tendraient néanmoins à la suppression de cette disposition, ce qui constituerait un premier point d'arrêt à cette dynamique observée sur longue période.

¹⁸² Décret n° 79-886 du 12 octobre 1979 modifiant certaines dispositions du code de la route.

¹⁸³ Décret n°90-1060 du 29 novembre 1990 modifiant certaines dispositions du code de la route

¹⁸⁴ Décret 2010-1390 du 12 novembre 2010

¹⁸⁵ Arrêté du 23 septembre 2015 modifiant l'arrêté relatif à la signalisation des routes et autoroutes et de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière

¹⁸⁶ https://www.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2019-02/demarche_du_code_de_la_rue_cle1b2b69-1.pdf

¹⁸⁷ disposition codifiée depuis lors à l'article L2213-2 du code général des collectivités territoriales

¹⁸⁸ Arrêté du 23 septembre 2015 modifiant l'arrêté relatif à la signalisation des routes et autoroutes et de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière

¹⁸⁸ https://www.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2019-02/demarche_du_code_de_la_rue_cle1b2b69-1.pdf

¹⁸⁸ Disposition codifiée depuis lors à l'article L2213-2 du code général des collectivités territoriales

¹⁸⁸ Arrêté du 21 octobre 2024 instituant une zone à trafic limité dans le centre de Paris

2024 instituant une zone à trafic limité dans le centre de Paris

¹⁸⁹ loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte

4.1.3 Des expérimentations et des innovations au-delà des règles existantes

Au-delà des aspects juridiques, les doctrines d'aménagement évoluent dans le temps et leur appellation varient selon les collectivités : « zone piétonnière », « zone pour piétons », « centre piétonnier », « plateau piétonnier »¹⁹⁰, etc. On relève également une diversité de concepts proches tels que la rue aux enfants (rue piétonnisée aux heures de sortie des enfants), la rue scolaire (rue desservant une école, fermée aux heures d'entrée et de sortie) ou encore l'« avenue de partage »¹⁹¹.

On constate enfin l'émergence de concepts qui ne sont ni prévus ni proscrits par la réglementation comme les « vélorues ». Ils ne sont pas encore stabilisés, ce qui se traduit par une diversité des règles et des modes de signalisation sur le territoire (v.4.4.2).

4.1.4 Sur le terrain, une diversité de choix d'aménagement, de signalisation, voire de règles, qui peut être source de confusion

Cette efflorescence des types de voiries, de concepts et de règles, qui accompagne l'essor des mobilités douces, crée une variété de dispositifs et d'aménagements pas toujours harmonisés, ce qui ne favorise pas leur appropriation par les différents usagers.

Cette diversité concerne les choix d'aménagement (v. 3.3.7). Certaines règles peuvent également varier : à Nancy, des intersections avec priorité donnée aux vélos et cyclistes allant tout droit ont été mises en place (sous la forme de « trottoirs traversants »), ce qui suppose de la part de l'automobiliste une vigilance particulière, et donc un temps d'adaptation des comportements aux intersections. Les « vélorues » connaissent également des nuances dans leurs règles de mise en œuvre, notamment s'agissant des possibilités de dépassement des vélos par les véhicules motorisés. Celles-ci peuvent être selon les cas interdites¹⁹², déconseillées ou autorisées.

Cette hétérogénéité peut se révéler problématique pour tous les usagers, motorisés ou non. Ce point de préoccupation a notamment été signalé lors de l'atelier participatif conduit à Nice avec des usagers du vélo (v. annexe 8).

4.2 Clarifier et simplifier lorsque cela est pertinent

4.2.1 Clarifier la règle du doublement des vélos par les automobiles

Le dépassement constitue un enjeu de sécurité majeur pour les cyclistes, qui peuvent être déstabilisés quand il est le fait de véhicules à moteur rasants et/ou à grande vitesse. Sur ce point, le Code de la route prévoit une distance minimale d'un mètre en agglomération et de 1,5 mètre hors agglomération (art. R414-4).

Dans les autres pays européens étudiés, la règle de dépassement repose en général sur un ou plusieurs critères parmi les quatre suivants : la vitesse du véhicule ; la distinction entre zones urbaines et non urbaines ; la distance minimale de dépassement ; et, plus rarement, la référence à la chaussée ou au marquage au sol. Comme la France, la plupart des pays étudiés privilégient les critères de zone (rurale/urbaine) et de distance métrique pour déterminer les conditions d'un dépassement sécurisé.

Or, celui de la distance métrique reflète une perception idéale des situations de dépassement. Son estimation en pratique et en temps réel peut être source de difficulté et d'ambiguïté. Ceci pose autant de difficulté aux automobilistes qu'aux forces de l'ordre chargées de leur application, l'appréciation du respect de la distance prescrite par le Code de la route (1 m ou 1,5 m) n'étant pas aisée. Les entretiens et données recueillies durant la mission confirment que l'infraction de dépassement non réglementaire¹⁹³ est peu verbalisée. Elle se prête mal à des contrôles systématiques ou statiques, mais plutôt à un constat « sur le fait », à l'occasion de la circulation d'une patrouille. A contrario, les critères liés à la vitesse du véhicule et au marquage au sol (adoptés par exemple en Hongrie ou en Espagne) sont des

¹⁹⁰ <https://www.angers.fr/vivre-a-angers/voirie-deplacements/la-gestion-des-voies-publiques/regles-d-acces-au-plateau-pietonnier/index.html>

¹⁹¹ Utilisé plutôt en contexte suburbain : Marc Dumont, Dominique von der Mühl, De la rue à la ville apaisée : l'éclairage comparé des expériences péri/suburbaines suisses et françaises, mars 2007

¹⁹² Exemple de Toulouse : <https://www.lejournaltoulousain.fr/societe/velorues-quelles-rues-toulouse-interdit-depasser-velos-135076/>

¹⁹³ Article R414-4 du code de la route.

informations dont le conducteur peut disposer de manière certaine. C'est pourquoi il est souhaitable que la règle en vigueur en Espagne soit reprise en France. Elle consiste, hors agglomération, à doubler un cycliste en portant son véhicule sur l'autre voie de la chaussée, le cas échéant en franchissant la ligne blanche (il est aujourd'hui permis, en France, de la chevaucher¹⁹⁴). Ceci serait un facteur de sécurisation à la fois pour les vélos et de clarification pour les automobilistes et contribuerait à faire du cycliste un usager de la route comme les autres.

Recommandation n°25 : (ministère de l'Intérieur/DSR) modifier la règle du dépassement en prévoyant que, sur une route disposant d'au moins deux voies, bidirectionnelle ou non, le véhicule à moteur doit franchir complètement la ligne médiane pour dépasser les usagers cités à l'article R414-4 du Code de la route.

4.2.2 Encourager le développement des zones 30

Les « zones 30 » ont été rendues possibles en France dès 1990. Depuis la loi du 22 juillet 2015, un maire peut fixer une vitesse limite de 30 km/h sur l'ensemble de son agglomération (principe de la « ville 30 »). On compte en France environ 443 villes ayant généralisé le 30 km/h¹⁹⁵. Pour les villes disposant de zones 30 sans l'avoir généralisée, selon les élus rencontrés, la dynamique est plutôt en faveur de leur extension, de telles zones ayant rapidement la faveur des habitants.

Au cours des années 2020, le débat sur la généralisation du 30 km/h en agglomération s'est intensifié au niveau européen. Plusieurs études ont en effet démontré les bénéfices de cette vitesse, tant en termes de sécurité que d'impact environnemental¹⁹⁶. La déclaration de Stockholm¹⁹⁷ signée en 2020 à l'issue de la troisième conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière préconise d'instaurer cette vitesse limite sur les axes fréquentés de manière régulière et planifiée par des usagers vulnérables. Cette proposition a été reprise dans des termes proches par un rapport¹⁹⁸ du Parlement européen en 2021. Le groupe expert sur la mobilité urbaine auprès de la Commission a également émis des propositions¹⁹⁹ en ce sens.

Si de nombreuses villes européennes ont mis en place des zones 30 ou adopté le principe de la « ville 30 », l'Espagne est le seul pays européen à avoir adopté une règle nationale sur ce sujet. Depuis 2021, les limites de vitesse en agglomération sont de 30 km/h pour les routes à voie unique et 50 km/h pour les routes à deux voies ou plus, les collectivités locales gardant la possibilité de relever la vitesse des rues à voie unique à 50 km/h²⁰⁰.

La question s'est invitée en 2020 dans le débat parlementaire aux Pays-Bas, mais la ministre en charge des transports a estimé qu'une telle règle n'était pas utile au vu des progrès réalisés par les communes et du fait que 70 % des routes en agglomération étaient déjà limitées à 30 km/h²⁰¹.

Enfin, la mesure 14 du CISR du 7 juillet 2023 prévoyait de rendre obligatoire le 30 km/h en ville dans les rues ne disposant pas de trottoirs ou disposant de trottoirs ne répondant pas aux exigences réglementaires.

Il existe désormais une dynamique favorable aux zones 30. Imposer une règle nationale suivant le modèle espagnol pourrait inutilement raviver des tensions et des clivages avec de potentiels effets contre-productifs. De surcroît, l'expérience montre que, pour être respectée par les usagers motorisés, la baisse de la vitesse maximale en ville doit s'accompagner d'une évolution de la voirie, donc d'une réflexion globale portée par les élus. Il ne semble pas que l'imposition unilatérale d'une mesure nationale soit de nature à favoriser l'appropriation de ces enjeux par les élus locaux, condition pourtant indispensable au succès de cette mesure.

Afin d'encourager la dynamique en cours sans empiéter sur la marge de manœuvre des élus, il est proposé que soit rendue obligatoire la création d'au moins une zone 30 dans chaque agglomération²⁰², charge aux élus compétents d'en

¹⁹⁴ Article R412-19 al. 2 du code de la route.

¹⁹⁵ D'après les données de ville30.org : <https://public.tableau.com/app/profile/fluxpat3731/viz/LesVilles30/Carte>

¹⁹⁶ Voir notamment : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/tour-horizon-ville-30-europe>

¹⁹⁷ <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-french.pdf>

¹⁹⁸ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2021-0211_FR.html

¹⁹⁹ https://transport.ec.europa.eu/document/download/882dbb03-1701-492a-9e05-0b601e4e4e7c_en?filename=EGUM_sg5_recommandations_on_the_Commissions_road_safety_policy_framework.pdf

²⁰⁰ Règlement du 11 novembre 2020 modifiant le décret royal de règlement général de la circulation

²⁰¹ <https://www.rtl.nl/nieuws/politiek/artikel/5192974/tweede-kamer-wil-maximum-van-30-kilometer-uur-bebouwde-kom>

²⁰² L'agglomération étant, au sens du code de la route, la zone délimitée en entrée par le panneau rectangulaire (fond blanc bordé de rouge) portant le nom de la commune et, en sortie, le même panneau, sur lequel le nom est barré par une diagonale rouge.

déterminer le périmètre. Ceci permettra de prendre en compte, dans les zones rurales, les communes dans lesquelles l'habitat est dispersé, et pour lesquels la limitation à 30 km/h ne serait pas envisageable partout. Gageons, comme nous l'ont indiqué plusieurs élus ayant procédé ainsi sur leur territoire, que ces zones 30 auront tendance à s'étendre et que cette approche tactique (v. 3.3.4) sera *in fine* plus efficace pour atteindre l'objectif final : faire du 30 km/h le standard de fait en agglomération.

Recommandation n°26 : (ministère de l'Intérieur) : rendre obligatoire la définition d'au moins une « zone 30 » dans chaque agglomération.

4.2.3 Engager une réflexion en vue de déterminer une limite de vitesse sur les pistes cyclables

Le Code de la route ne prévoit pas, à ce jour, de limitation de vitesse sur les pistes cyclables, ce qui n'empêche pas les maires de pouvoir en instaurer (à l'image de Cagnes sur mer, où elle est fixée à 10 km/h sur la piste cyclable du front de mer). Des limites de vitesse sont aujourd'hui associées aux véhicules utilisés : 25 km/h pour les EDPm²⁰³ et arrêt de l'assistance électrique pour les vélos au-delà de cette vitesse. Cela pourrait constituer la limite par défaut pour la piste cyclable, mais la question devrait faire l'objet de débats plus approfondis, notamment pour savoir si elle doit s'appliquer hors agglomération, et en lien avec l'obligation ou non pour un cycliste de rouler sur la piste cyclable.

Les tensions entre piétons et cyclistes (notamment lorsque la piste est sur le trottoir), entre cyclistes, ainsi que la diversification des modes utilisés sur ces pistes, rendent nécessaire d'engager une réflexion sur ce point. Il convient de favoriser une bonne cohabitation entre des usagers ayant désormais des vitesses de croisière différentes. C'est à la fois un enjeu de sécurité, de pacification et d'encouragement de la pratique du vélo. Cette vitesse pourrait être fixée par défaut, en laissant aux maires la possibilité, comme aujourd'hui, de fixer une limite inférieure. On observera que certaines collectivités aménagent les pistes cyclables afin de faire ralentir ceux qui les utilisent à proximité des traversées de piétons.

Recommandation n°27 : (ministère de l'Intérieur /DSR) engager une réflexion en vue de déterminer une limite de vitesse par défaut pour les pistes cyclables, sans préjudice des adaptations locales que les collectivités territoriales voudront y apporter en vertu de leurs pouvoirs de police de la circulation.

4.3 Favoriser l'information et le partage de la règle

4.3.1 Agrandir les panonceaux M12 pour mieux faire connaître la règle de tous

Les autorisations conditionnelles de franchissement des feux pour les vélos font partie des règles les moins bien connues et partagées entre utilisateurs de la route. La petite taille des panonceaux « M12 » qui les signalent n'y est pas étrangère.



Figure 8: exemple de panneau M12

Ce panonceau « M12 » figure depuis 2012 dans l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR)²⁰⁴. Il a été fait le choix d'utiliser un panonceau, et non un panneau, pour signaler cette possibilité. En effet, l'objectif affiché est qu'il soit « *lisible par les usagers auxquels il s'adresse* » (art. 9-1 de l'IISR, 1ère partie). En conséquence, ses dimensions sont réduites : « *Les panonceaux de type M12 ont un côté nominal compris entre 150 et 300 mm. Exceptionnellement, lorsque la lisibilité n'est pas jugée suffisante et exclusivement en l'absence de panneaux de type AB, ce côté nominal peut être porté à 500 mm* » (même article de l'IISR).

Cette faible taille entraîne plusieurs *conséquences* dommageables : elle n'aide pas à sa lisibilité, ni pour les cyclistes²⁰⁵ ni pour les automobilistes. Les panonceaux sont facilement obstrués par des autocollants.

²⁰³ Art. R311-1 du code de la route

²⁰⁴ Arrêté du 12 janvier 2012 modifiant l'arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes et portant création d'une signalisation visant à autoriser un mouvement directionnel pour les cyclistes dans les carrefours à feux

²⁰⁵ Cf. étude CEREMA à Lyon

Dans un objectif de meilleur partage de l'information, la taille de ces panonceaux M12 doit être agrandie, en faisant de la dimension de 500 mm, aujourd'hui prévue à titre d'exception, la règle.

Recommandation n°28 : (ministère de l'Intérieur/ministère en charge des transports) faire des panonceaux d'autorisation de franchissement conditionnel des feux (M12) des panneaux en modifiant l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.

4.3.2 Signaler systématiquement les double-sens cyclables

De surcroît, plusieurs de nos interlocuteurs ont rapporté les difficultés à partager l'information relative aux zones 30 et à la règle par défaut du double sens cyclable. Il s'agit d'un enjeu de sécurité tant pour les automobilistes que pour les piétons - à plus forte raison s'ils souffrent d'un handicap auditif - qui doivent s'habituer à regarder dans les deux directions alors qu'ils traversent une voie dont ils savent qu'elle est en sens unique pour les véhicules motorisés (v. à cet égard la recommandation n°22).

4.4 Donner une nouvelle dimension au Code de la route en prenant en compte la diversité des mobilités

4.4.1 Modifier le nom du Code de la route afin qu'il reflète l'évolution des mobilités et leur prise en compte

Afin de prendre acte de la diversité des mobilités, la Belgique a adopté une nouvelle appellation « code de la voie publique » depuis 2024. L'article 2 de ce nouveau code²⁰⁶ définit l'ensemble des composantes de la voie publique (dont le trottoir) ainsi que, de manière précise, les différentes catégories de ses usagers, en commençant par les non-motorisés. L'objectif de cette réforme était que ce code ne soit plus perçu « *comme un règlement organisant les seuls déplacements motorisés, mais comme un règlement organisant les déplacements de toutes les personnes et de tous les types de véhicules (motorisés ou non) sur la voie publique* », avec une double exigence de favoriser des mobilités plus écologiques et des mobilités plus sûres selon une approche « zéro mort »²⁰⁷.

Une évolution similaire est pertinente pour la France : une part importante des dispositions du Code de la route concerne les zones urbaines (et donc pas « la route »). Les modifications introduites depuis les années 2000, notamment à la suite de la démarche « code de la rue » (cf. *supra*) n'ont fait que renforcer cette « dissonance » entre l'appellation du code et son contenu. De même, la multiplication de démarches informelles de « codes de la rue » dans les collectivités renforce l'idée que le Code de la route ne concerne pas la ville et serait incomplet.

Enfin, le terme « route » met en avant la chaussée et les mobilités motorisées. Il entretient l'idée que les mobilités actives restent des modes de second rang. L'introduction d'une définition juridique du trottoir, préconisée par ailleurs (v. 3.3.6), contribuerait à rééquilibrer cette situation et justifie en soi un changement d'appellation. Il conviendra d'approfondir quel est le vecteur juridique nécessaire, mais il devrait a priori s'agir de la loi.

Le fait de rebaptiser le Code de la route peut sembler anecdotique. Ce n'est pas le cas. Indépendamment du fait que deux pays voisins²⁰⁸ ont déjà fait ce choix, cette nouvelle appellation viendrait affirmer et concrétiser, pour mieux les prendre en compte, l'évolution et la diversification des mobilités, alors enfin que tout montre que la part modale de la marche est en constante augmentation.

Recommandation n°29 : (ministère de l'Intérieur, ministère en charge des transports) renommer le Code de la route en « Code de la voie publique ».

4.4.2 Poursuivre la codification des outils d'aménagement aujourd'hui expérimentés sans base réglementaire

Dans le cadre de ce nouveau code, deux réflexions pourraient être lancées :

- ✓ codifier les dispositifs d'aménagement aujourd'hui non prévus par le Code de la route. L'intérêt de cette codification doit être évalué pour chaque dispositif. S'agissant de la « vélorue », qui fait déjà l'objet de

²⁰⁶ <https://www.code-de-la-route.be/fr/reglementation/2024005817~0mocswebry>

²⁰⁷ rapport au roi annexé à l'arrêté royal du 3 juin 2024 relatif au Code de la voie publique

²⁰⁸ Belgique et Espagne.

recommandations précises du CEREMA²⁰⁹, la codification offrirait l'avantage d'harmoniser certaines règles aujourd'hui variables (concernant le dépassement des cycles par les voitures) et d'harmoniser leur signalisation en rendant obligatoire un revêtement cohérent avec celui des pistes cyclables et des sas vélos (voir recommandation n°22) ;

- ✓ prévoir des outils réglementaires pour mieux hiérarchiser et différencier les flux en zone rurale, sur le modèle de ce qui a été fait en zone urbaine depuis les années 2000. Ces outils permettraient d'outiller les collectivités situées en zone rurale afin de mieux structurer leur plan de déplacement et d'améliorer la place accordée aux mobilités actives dans la desserte fine.

*

²⁰⁹ <https://www.cerema.fr/fr/actualites/concevoir-sa-velorue-cyclistes-nombre-circulation-apaisee>

5 RENFORCER L'ACTION DES FORCES DE L'ORDRE AU PROFIT DE LA SECURITE ET DE LA PACIFICATION DES USAGES

5.1 Des incivilités routières du quotidien mal prises en compte par les forces de sécurité intérieure

5.1.1 Des améliorations sont possibles en matière de recueil des plaintes par les usagers de la route

Ainsi qu'il a été mentionné au point (v. 1.3.3.1), les associations représentant les cyclistes (FUB, fédération française de cyclotourisme, « Paris en selle ») ont indiqué qu'il était très difficile de porter plainte, même en possession de preuves, dans les commissariats de police ou les brigades de gendarmerie, les plaignants étant dissuadés voire se voyant opposer un refus de dépôt de plainte. Selon elles, la mort de Paul Varry devait être le déclencheur d'une forme de #metoo du vélo, non pas qu'il y ait la moindre honte à porter plainte, mais en ce sens où les violences subies par les cyclistes devaient enfin être reconnues par les pouvoirs publics, singulièrement au moment de la prise de plainte.

Ces récriminations ont été exposées aux responsables de la police et de la gendarmerie ainsi qu'au préfet de police de Paris et à celui des Bouches-du-Rhône²¹⁰. Ils ont fait observer qu'il n'était pas possible de refuser le dépôt d'une plainte au motif qu'on ne pourrait qualifier une infraction. Ce principe est d'ailleurs rappelé à l'article 5 de la charte d'accueil du public et d'assistance aux victimes du ministère de l'Intérieur²¹¹. Il n'a pas été totalement exclu que pour certains faits ne constituant pas à proprement parler des violences ou une infraction, ou, en cas de violence, à cause de l'absence de preuve, on ait pu dissuader certains dépôts de plaintes ou qu'une inscription à la main courante ait été privilégiée. Cependant, la DGN a indiqué que ses services n'avaient pas été destinataires de réclamations de cette nature de la part de cyclistes. L'inspection générale de la police nationale (IGPN), qui peut recevoir des plaintes directement de la part des usagers, a procédé à une extraction de celles qui auraient concerné un refus de prise de plainte d'un cycliste : elle n'a rien montré de probant²¹². Enfin, comme il a été dit (v. 1.3.3.1), les extractions auxquelles a pu procéder la DGN montrent qu'un certain nombre de plaintes ont été reçues, sans bien évidemment qu'il soit possible d'en déduire qu'elles l'ont été de façon systématique.

La direction des affaires criminelles et des grâces (DACG) du ministère de la justice a rappelé que l'article 15-3 du code de procédure pénale pose le principe selon lequel les officiers de police judiciaire et les agents de police judiciaire ont l'obligation de recevoir les plaintes déposées par les victimes d'infractions à la loi pénale, y compris lorsqu'elles sont déposées dans un service ou une unité de police judiciaire territorialement incompétents. Il appartient au seul procureur de la République, et non aux forces de sécurité intérieure, d'apprécier le bien-fondé d'une plainte. Au reste, toute victime d'infraction à la loi pénale peut adresser une plainte directement et par lettre simple au procureur de la République, indépendamment des possibilités ouvertes par la procédure de constitution de partie civile. Dans ces conditions, il pourrait être rappelé, si tant est que ce fut utile, à l'ensemble des services de police ou de gendarmerie cette règle qu'ils connaissent nécessairement, à savoir qu'on ne peut refuser un dépôt de plainte.

Il est donc difficile d'objectiver ce phénomène de refus de plainte mais les témoignages sur le sujet doivent être pris au sérieux et inciter à rechercher des améliorations.

La facilitation du dépôt de plainte est déjà largement entamée par la police et la gendarmerie nationales, à travers la possibilité de plainte à distance. Le système « visio-plainte », expérimenté dans deux départements au premier semestre 2024, devrait progressivement entrer en service en 2025. Il permettra de déposer plainte aussi pour des faits de violence (la plainte en ligne étant jusqu'ici réservée aux atteintes aux biens). Nombreux sont les cyclistes équipés de caméras qui leur permettent de filmer certains comportements commis à leur détriment et parfois d'être en mesure d'apporter des éléments de preuve au soutien de leur plainte. Si la possibilité n'est pas encore ouverte de déposer une vidéo dans le système, l'hypothèse devrait être sérieusement considérée, d'autant que les violences faites aux usagers vulnérables sur la voirie ne sont pas le seul domaine d'infraction pour lequel une telle possibilité pourrait être utile, la captation d'images, grâce ou à cause des téléphones portables, étant devenue un réflexe pour nombre de nos concitoyens.

²¹⁰ Entretien du 28 février 2025.

²¹¹ [Accueil du public et assistance aux victimes - Format pdf \(18,5 Mo\) / Publications / Files / MI - Ministère de l'Intérieur](#)

²¹² sur les 29 enregistrements de 2024 pouvant concerner un cycliste, un seul porte sur un refus de plainte.

Encadré n°2 : le « Portail national pour signaler des incidents routiers filmés par des caméras embarquées » du Royaume-Uni²¹³

« Vous avez capturé un incident sur votre caméra embarquée ? Envoyez la vidéo directement à votre force de police locale » indique la page d'accueil du site. Les polices britanniques donnent la possibilité à quiconque de télécharger les événements survenus sur la route, filmés par une caméra embarquée ou par tout autre moyen de capture d'images afin qu'ils puissent être visionnés par la police. Le dépôt du film doit être accompagné d'un témoignage. Les polices garantissent que la vidéo sera examinée par un policier, mais préviennent que seulement 2 % environ des procédures aboutiront à des suites judiciaires²¹⁴.

Recommandation n°30 : (ministère de l'Intérieur/DGPN/DGGN) permettre, dans le système visio-plainte auprès de la police ou de la gendarmerie nationales, progressivement déployé en 2025, le téléversement par le plaignant de vidéos.

5.1.2 Des polices municipales fortement impliquées dans la police de la ville et qui demandent à l'être plus encore

Les polices municipales jouent un rôle important dans la verbalisation des usagers de la route, en particulier pour des infractions visant spécifiquement à la protection des cyclistes et en favorisant la pratique. Des chiffres fournis par l'ANTAI, pour quelques infractions sélectionnées en raison de leurs liens avec cette mission, montrent que l'activité des polices municipales représente environ 50 % de l'activité globale de verbalisation. Leur activité est particulièrement soutenue dans la verbalisation du stationnement gênant des véhicules sur un emplacement réservé aux livraisons, sur le stationnement très gênant de véhicules motorisés sur une piste cyclable, sur l'usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule ou bien encore sur le respect des sas vélo.

En réponse à un questionnaire que nous lui avons adressé, M. Christian Estrosi, maire de Nice, estime, en tant que président de la commission consultative des polices municipales, que ces dernières devraient avoir compétence dans l'ensemble des domaines liés aux questions de paix publiques dans le cadre de la flagrance : contrôle d'alcoolémie, d'identité (âge du conducteur d'un cyclomoteur par exemple) dépistage, vérifications de conformité, de détention d'autorisation de transport. Des travaux relatifs aux polices municipales ont débuté dans le cadre du « Beauvau de la police municipale » : la question de la compétence donnée aux polices municipales en matière de délit, ce qu'implique la proposition de M. Estrosi, est sur la table. Il s'agit d'une question complexe. Il ne peut être que renvoyé à ces travaux.

5.1.3 Identifier le thème de la paix sur la voirie publique et en faire un objet des politiques de sécurité publique

Le sujet du partage sur la route et des questions de violences qui peuvent en résulter, comme on a pu le voir, n'est pas identifié comme un objet en tant que tel. Les forces de l'ordre le rangent sous un chapitre « sécurité routière », comportant d'une part l'accidentalité, d'autre part la répression des infractions au Code de la route. Il est logique qu'il en soit ainsi, à partir du moment où n'existe pas dans le Code pénal (v. 1.3.1) une catégorie des violences commises dans le cadre de l'usage de l'espace public de circulation.

Dans l'étude de parangonnage réalisée pour cette mission ont été relevés trois exemples pour lequel la question du partage de la route de cette tension semble constituer un thème en tant que tel :

- ✓ le plan fédéral de sécurité routière de la Belgique 2021 – 2025 comporte un chapitre « *mieux cohabiter sur la route* », dont le paragraphe 6 est intitulé : « *pacifier l'espace public en veillant respect mutuel de tous les usagers* ». Le texte indique que « *même si la priorité doit être donnée aux infractions qui mettent en danger les autres usagers de la route, le respect mutuel sur la route par tous les usagers, y compris les usagers actifs, est une condition essentielle de la pacification de l'espace public* ». L'action correspondante est rédigée ainsi : « *une attention particulière sera dès lors aussi portée lors des contrôles aux comportements inadaptés, agressifs ou générateurs de conflits et d'insécurité de tous les usagers, y compris par les usagers actifs* ». Une ligne dans un plan ne signifie pas forcément sa mise en œuvre, mais il est intéressant de constater que le sujet du partage de la route et de tensions parfois très fortes qu'il peut engendrer est identifié explicitement, dans un plan relatif il est vrai à la sécurité routière.

²¹³ [National dash cam safety portal](#)

²¹⁴ FAQ du site.

- ✓ La police municipale d'une commune proche de Barcelone, Terrassa, a conclu avec une association de cyclistes un protocole pour la prévention, l'action et la résolution de situations de harcèlement envers les personnes utilisatrices de vélo et de trottinettes. Le texte de cette convention n'inclut pas dans le harcèlement les faits de violence, car ils relèvent de la justice, mais ceux d'agressivité à l'endroit des cyclistes se traduisant par des comportements d'intimidation. Le plan ouvre la possibilité aux cyclistes, par le truchement de l'association signataire, de contacter la police municipale qui à son tour prendra attache avec le conducteur du véhicule accusé d'un tel comportement.
- ✓ Aux Pays-Bas, existe un corps spécialisé de fonctionnaire de police, au nombre de 23 000 (dont 4 000 agents municipaux), chargés, entre autres, du contrôle de la circulation non motorisée et des règles de stationnement. Dans le temps de la mission, il n'a pas été possible d'approfondir plus avant ce point.

De la même façon qu'il serait important de pouvoir mieux identifier statistiquement le phénomène de violence sur la route, il pourrait être intéressant de réfléchir comment en faire un objet identifié d'action en termes de sécurité publique. Après tout, il s'agit de paix publique, qui entre dans la fonction première des gardiens bien nommés « de la paix » et dans le concept de « sécurité publique ».

Recommandation n°31 : (ministère de l'Intérieur/DGPN/DGGN) entamer une réflexion pour faire de la pacification de la voie publique un indicateur et un objectif des politiques de police.

5.2 Rétablir l'ordre ?

5.2.1 Ils « font n'importe quoi » !

Au fil des entretiens est apparue une accusation mutuelle entre représentants de chaque catégorie d'usagers : « ils ne respectent pas le Code de la route », souvent accentuée par la méconnaissance des règles spécifiques de chacun (v. 1.4.5). Cette perception, peut-être relevant elle aussi de la parabole de la paille et de la poutre, ne contribue pas à l'apaisement.

Il existe ainsi une opinion fortement diffuse que les cyclistes ne respecteraient pas les règles du Code de la route. Ou pour le dire autrement « *qu'ils font n'importe quoi* ». Depuis que j'ai été chargé de ce rapport, combien de fois est-on venu me dire qu'il faudrait vraiment que je l'écrive.

La question a été posée de façon systématique à tous les interlocuteurs. Parmi ceux qui promeuvent activement la bicyclette et qui l'utilisent, certains l'admettent avec une forme de regret ou de fatalisme, comme une faute partagée avec les autres usagers de la route²¹⁵. D'autres, des responsables d'association, parfois des responsables publics ou des élus rencontrés durant la mission, le revendiquent, ou comme on dit parfois, l'assument. Les raisons avancées sont multiples, principalement pour ne pas respecter les feux, mais il existe des (prétendument bons) arguments pour chaque type d'infraction :

- ✓ Le respect du feu est dangereux, en tant qu'il oblige le cycliste à démarrer en même temps que les voitures, ce qui met en danger sa vie ; « griller le feu » est salvateur.
- ✓ le feu a été placé en considération de la circulation automobile mais a perdu de son utilité avec la baisse du trafic et n'est plus justifié ; ou encore : le feu n'est pas justifié.
- ✓ s'arrêter peut être dangereux, requiert de l'énergie pour redémarrer et au bout d'un moment est dissuasif de la pratique du vélo ;
- ✓ plus généralement, l'absence d'aménagement de la voirie ou des infrastructures cyclistes inadéquates peuvent commander à celui qui fait du vélo de ne pas respecter le Code de la route pour protéger sa vie.

²¹⁵ Voir par exemple la contribution de 13 associations à la mission : « À côté de ces violences, nous n'ignorons pas que les incivilités des cyclistes sont régulièrement dénoncées et considérons qu'aucun mode de déplacement n'en est exempt par nature. Les incivilités et infractions au code de la route doivent pouvoir être sanctionnées au regard notamment de la distinction entre ce qui est une atteinte à sa propre sécurité et ce qui est une atteinte à la sécurité des autres ».

On rapporte aussi que ceux qui voudraient respecter le feu ne doivent pas bloquer le passage de ceux qui entendent ne pas le faire, au risque sinon de se faire morigéner, parfois virulemment²¹⁶.

Les cyclistes ou leurs représentants font aussi observer que les infractions qu'ils peuvent commettre ont une plus grande visibilité que celles des autres usagers de la route, pourtant tout aussi nombreuses, certainement en raison de l'augmentation plus récente du nombre de ceux qui font de la bicyclette sur la voie publique, mais également parce qu'elles sont surtout commises en ville, étant ainsi davantage visibles. Ils ajoutent que « leurs infractions » n'ont pas la même gravité pour autrui que celles des usagers motorisés, et que les cyclistes sont d'abord des usagers vulnérables. Enfin, et c'est largement à l'origine de cette mission, ils mettent en avant l'ensemble des infractions commises par les engins motorisés qui portent atteinte, directement ou indirectement, à leur sécurité. À cet égard, l'échange que l'on trouve sur la plate-forme britannique de dépôt de vidéos (v. 5.1.1) mérite d'être mentionné : « *Question : et les cyclistes qui enfrennent la loi ? Si vous poursuivez les gens pour conduite dangereuse mettant en danger les cyclistes, qu'en est-il des cyclistes qui ignorent les feux rouges ou causent des risques par leur conduite ? Réponse : la police traitera tous les cas de conduite ou de cyclisme dangereux du mieux qu'elle peut. Il est crucial de se rappeler que les usagers de la route vulnérables, tels que les piétons, les cyclistes, les motocyclistes et les cavaliers²¹⁷, courent un risque beaucoup plus élevé de blessures graves et de décès que ceux en voiture. Notre priorité doit toujours être de protéger les plus vulnérables* ».

Les reproches faits aux engins motorisés sont très largement à l'origine de cette mission : non-respect des sas vélo, dépassement des cyclistes ne respectant pas les règles du Code de la route ou pouvant constituer le délit de mise en péril de la vie d'autrui, stationnement ou circulation sur les pistes cyclables (y compris les voies de bus) etc.

Les piétons, pour leur part, ou à tout le moins leurs représentants, sont relativement virulents à l'endroit des cyclistes, plus sans doute qu'à l'égard des automobilistes, alors pourtant que la statistique (v. 1.2.3) est totalement en défaveur de l'automobiliste. Le principal reproche concerne le non-respect de la priorité du piéton, en particulier sur les passages protégés à proximité des feux, que ceux-ci soient ou non équipés d'un panneau M12.

Quant aux piétons, il leur est reproché de faire n'importe quoi, d'être imprévisibles, de n'être pas attentif, de traverser n'importe où, téléphone à la main, ou de se rendre sourd en portant des oreillettes.

Les associations « Rue de l'avenir » et « ADAV droit au vélo » ont publié en 2024 une brochure intitulée « à pied, à vélo, mieux se comprendre ». Elle donne la définition du piéton, du cycliste et du conducteur d'engin de déplacement personnel motorisé (EDPm). Surtout, elle décrit, sur un mode non idéalisé, leurs comportements respectifs.

Le piéton (qui rappelle la brochure peut être en situation de handicap, un enfant ou un senior) « *cherche à couper au plus court, peut être lent, changer de direction ou s'arrêter sans prévenir, mal percevoir ou mal comprendre son environnement par distraction ou handicap, faire des erreurs, ne pas respecter le code* ».

Le cycliste « *cherche à couper au plus court, à éviter les successions d'arrêts-redémarrages. Il peut être inattentif, distrait, utiliser téléphone, écouteurs ou casque. Au guidon d'un vélo à assistance électrique, il peut être rapide et accélérer brusquement. Il peut ne pas respecter le Code de la route* ».

Ces descriptions, encore un peu euphémiques, doivent être conservées à l'esprit, dans le sens où elles décrivent des comportements qui d'une certaine façon semblent inhérents aux piétons ou des cyclistes.

Mais est-il vrai que tout le monde fait n'importe quoi ?

5.2.2 Tout le monde fait-il n'importe quoi ? Vers une objectivation de l'irrespect de la règle

5.2.2.1 Les sondages et les observatoires fournissent des indications précieuses : les observatoires gagneraient à être développés

Certains sondages²¹⁸ portent sur les comportements dangereux sur la route, misant sur la sincérité que favoriserait l'anonymat des personnes questionnées. S'agissant d'automobilistes, on constate que le nombre de personnes admettant commettre des infractions, de gravité variable, même s'il est globalement minoritaire, reste en valeur

²¹⁶ Pour un exemple, voir la vidéo : [Mais qui a eu l'idée de mettre une piste cyclable sur le trottoir du boulevard de Magenta à Paris ? - Le Parisien](#) (voir passage à 3'04").

²¹⁷ Royaume-Uni oblige !

²¹⁸ Ipsos –Les Européens et la conduite responsable –Fondation VINCI Autoroutes –Mars 2024.

absolue très élevé, compte tenu du nombre de véhicules en circulation. Concernant les cyclistes, l'enquête nationale sur l'usage du vélo de 2023²¹⁹ retient que 17 % des utilisateurs déclarés de bicyclette indiquent utiliser parfois un casque audio ou des oreillettes, 8 % leur téléphone à la main et 14 % très mal respecter les feux... ce qui a tout le moins n'est pas la perception qu'en ont la plupart de nos interlocuteurs, qui estiment ces pourcentages très supérieurs.

Les observatoires des comportements consistent, à partir de postes d'observations identiques d'une année sur l'autre, à observer des comportements prédéfinis des différents usagers de la voirie et à procéder à des comptages. Par rapport aux sondages, ils ont évidemment l'inconvénient d'avoir un champ d'observation plus restreint (pour des raisons de coût, les points d'observation sont limités et les campagnes d'observation en général annuelles). En revanche, ils offrent une vision impartiale, très supérieure à la réponse dans les sondages de personnes devant d'une certaine manière confesser leurs propres turpitudes.

Il existe à notre connaissance deux observatoires :

- ✓ Pour les autoroutes, la société SANEF220 publie annuellement un observatoire des comportements : un certain nombre de conduites fait l'objet d'un suivi annuel (respect des limitations de vitesse, des distances de sécurité...) permettant de disposer d'une vision relativement objective de certains comportements infractionnels et de leur évolution : 42 % des conducteurs roulent au-dessus de 130 km, 22 % trop près du véhicule qui les précède, 39 % n'actionnent pas le clignotant pour se rabattre etc. Bien évidemment, ces comportements ne concernent que les automobilistes²²¹.
- ✓ L'« observatoire des comportements »²²² de l'ONISR est confié à un prestataire privé. Sont comptabilisés certains comportements liés à la sécurité (port de la ceinture, port du casque par les deux-roues motorisés ou les vélos, utilisation des distracteurs par les automobilistes ou les piétons). Tous ces comportements ne constituent pas des infractions²²³.

Il serait utile de disposer de données beaucoup plus complètes à partir de l'observation des comportements des différents usagers. En effet, il est incontestable que l'appréciation de chacun subit des biais cognitifs importants (v. 1.4.2), liés à la fois à la personne et à l'endroit où elle se trouve. Pour le dire simplement, nul ne peut avoir une appréciation statistique d'un comportement.

L'observatoire des comportements de l'ONISR est actuellement l'outil à la disposition de l'Etat le plus susceptible d'être enrichi par de nouvelles observations. Il devrait comporter un nombre supérieur de données relatives à la transgression des règles du Code de la route que ce n'est le cas aujourd'hui, en mettant peut-être un accent sur les bicyclettes et les EDPm, dans la mesure où pour ceux-ci, on ne dispose pas (encore) des données relatives à l'activité répressive des forces de police et des radars automatiques (infra).

Recommandation n°32 : (ministère de l'Intérieur/ONISR) étendre le nombre des comportements de l'observatoire des comportements de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), notamment au non-respect des feux par les cyclistes ou de la priorité due aux piétons de même qu'aux comportements des véhicules vis-à-vis des cyclistes ou des piétons.

5.2.2.2 La verbalisation : une indication intéressante mais incomplète des comportements

La constatation des infractions au Code de la route intervient de deux façons : directement (contrôle, vidéo verbalisation ou verbalisation à la volée) par les forces de sécurité intérieure (police et gendarmerie nationales, polices municipales) ou grâce à la captation des radars automatiques²²⁴. En 2023, ce sont au total 30 millions d'infractions²²⁵ au Code de la route qui ont été relevées, dont un peu plus de la moitié (16,2 millions) par l'intermédiaire des radars automatiques,

²¹⁹ Résultat de l'enquête sur la pratique du vélo en France en 2023, 2023, ministère en charge des transports.

²²⁰ [Résultats de l'Observatoire Sanef des Comportements sur Autoroute 2023 | Sanef](#)

²²¹ En 2023, ce sont ainsi 39 piétons qui ont été tués sur une autoroute (source : bilan annuel ONISR 2023).

²²² [Observatoire des comportements | Observatoire national interministériel de la sécurité routière](#)

²²³ Par exemple, le port du casque à vélo pour les plus de 12 ans n'est pas obligatoire, mais fait l'objet d'un suivi car il constitue une indication intéressante en termes de sécurité routière.

²²⁴ Il convient de préciser que toute infraction constatée par l'intermédiaire d'un radar automatique fait l'objet d'une vérification par un officier de police judiciaire au sein Centre Automatisé de Constatation des Infractions (CACIR) de l'ANTAI, à Rennes.

²²⁵ ONISR, bilan de la sécurité routières 2023.

lesquels, (à l'instar de la vidéoverbalisation et de la verbalisation à la volée), ne peuvent concerner que des véhicules immatriculés, par conséquent motorisés.

L'activité directe de verbalisation des forces de sécurité intérieure constitue une indication sur les infractions commises par les usagers de la route. Elle est d'abord le reflet des choix de politique répressive. Grâce à des chiffres fournis par l'ANTAI sur un certain nombre d'infractions qui ont semblé plus particulièrement pertinentes dans le cadre de cette mission, il est possible, pour l'année 2023²²⁶, d'examiner les priorités, au niveau national, des forces de l'ordre :

- ✓ usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation (588 319) ;
- ✓ stationnement gênant de véhicule sur un emplacement réservé aux livraisons (460 993), en majorité constaté par les polices municipales ;
- ✓ stationnement très gênant de véhicules motorisés sur une bande ou piste cyclable (218 222) ;
- ✓ inobservation par conducteur de véhicule de l'arrêt imposé par un feu rouge (190 930) (auxquels il faut ajouter les 343 634 faits constatés à l'aide des radars automatiques) ;
- ✓ circulation des véhicules en sens interdit (158 867) ;
- ✓ conduite avec port d'une oreillette (59 794) ;
- ✓ stationnement très gênant d'un véhicule motorisé sur une bande piste cyclable (218 222) (+ 27 928 contraventions pour circulation d'un véhicule non autorisé sur une piste ou bande cyclable) (avec une part prépondérante des polices municipales).

Ces chiffres montrent que sont globalement plus réprimés les comportements dangereux pour les usagers vulnérables. Ils permettent aussi de déduire que les usagers de véhicules motorisés commettent beaucoup d'infractions (surtout si on y ajoute celles constatées par les radars automatiques (supra). En revanche, ils ne permettent pas de ventiler les infractions entre les différents modes de transport (infra).

La verbalisation par le moyen des radars automatiques est la résultante du comportement des conducteurs de véhicules motorisés et des choix d'implantation des différents radars automatiques (qui incombe aux préfets, en fonction des orientations fixées par la délégation la sécurité routière et des données accidentologiques de chaque département et de chaque emplacement de radars).

En 2023, sur les 16,8 millions d'avis de contravention émis par l'intermédiaire du contrôle automatisé, 343 634 (2,04 %) concernaient le non-respect de l'arrêt à un feu rouge, les autres des excès de vitesse. Ces chiffres démontrent à tout le moins que les usagers motorisés commettent beaucoup d'infractions. Au reste, les radars automatiques, alors qu'ils font systématiquement l'objet d'une signalisation, à la fois par des panneaux mais aussi par les applications de guidage, continuent à en constater un nombre très élevé. Cela traduit une propension persistante aux excès de vitesse de la part des conducteurs d'engins motorisés comme au franchissement de feu rouge, infraction qui représente toujours un danger majeur pour autrui²²⁷.

La destruction de nombreux radars, au moment de l'épisode des gilets jaunes, a engendré une forte augmentation des vitesses pratiquées. Cela signifie que la conscience de l'impossibilité ou de la rareté du contrôle a une incidence sur le comportement.

*

De cette brève analyse, il résulte que les usagers de la route dans leur ensemble commettent beaucoup d'infractions. Pour les engins immatriculés, les moyens de verbalisation sont très nombreux et permettent de mieux l'objectiver et de mieux le sanctionner. Les sondages et les observatoires des comportements vont dans le même sens, et montrent également que l'on verbalise beaucoup moins qu'il y a de comportements répréhensibles.

En ce qui concerne ceux qui font du vélo, le sentiment dominant, parfois admis par les usagers eux-mêmes, qu'il y aurait tout lieu d'objectiver (supra), est qu'ils commettent, au moins dans les grandes agglomérations, beaucoup d'infractions et sont (très) peu verbalisés, étant démunis d'immatriculation, même si des opérations sont fréquemment conduites

²²⁶ L'année 2023 été retenue car elle est la même que celle du dernier bilan radar de l'ONISR. En 2024, on peut noter une relative stabilité des chiffres.

²²⁷ Cela rend particulièrement pertinente ce conseil apparemment paradoxal donné par un représentant de la fédération française des motards en colère (FFMC) lors de notre entretien: « à moto, il ne faut jamais griller un feu vert ».

dans les grandes villes, comme c'est le cas depuis quelques semaines à Paris où, sur instruction du préfet de police, elles se sont intensifiées.

Il semble impératif **de procéder à plus de contrôle des cyclistes**. Il faut en effet être très attentif au fait qu'une règle qui n'est plus respectée entraîne d'autres irrespects. Pour la même raison, il y a lieu **de massifier la verbalisation des comportements qui sont contraires à pratique et/ou à la sécurité de ceux qui sont piétons ou qui vont à vélo**.

5.2.3 Enrichir la palette d'outils à disposition des FSI

5.2.3.1 Les forces de sécurité intérieure doivent pouvoir disposer d'outils leur permettant de mieux orienter leur politique en matière de sanctions

Il résulte des entretiens que les statistiques sur la verbalisation par mode de transport ne sont pas connues ou pas disponibles, que ce soit au niveau de l'administration centrale ou au niveau du commandement opérationnel²²⁸. Or, si certaines infractions ne peuvent être attribuées qu'à un seul mode de déplacement, ce n'est pas le cas de la plupart d'entre elles : franchissement de feu, non-respect du panneau stop ou encore de la priorité²²⁹. Le recueil de cette donnée au moment de la verbalisation est semble-t-il obligatoire pour un certain nombre d'infractions. La DGPN, qu'elle en soit tout spécialement remerciée, a bien voulu procéder à des extractions des données conservées dans le système, pour une sélection d'infractions en lien avec la mission. Elle permet d'examiner la ventilation par mode de transport en zone police²³⁰.

Ci-dessous, un tableau pour l'année 2024 pour quelques infractions emblématiques :

Tableau 3: infractions emblématiques relevées en 2024

	Vélo	Véhicule particulier	Moto	Cyclo	EDPm
Franchissement Feu rouge	1 400 (1)	32 000 (2)	1 400 (1)	4 300 (1)	1 400 (2)
Port d'oreillette	1 200 (2)	4 200	200	1 000	1 600 (1)
Téléphone tenu en main	700	65 000 (1)	450	1 250	450
Non respect du stop	150	22 000	480	10	250
Sens interdit	500	13 400	700 (2)	2 380 (2)	480

Source : extraction à partir des données fournies par la DNSP (DGPN).

Ces données se prêtent mal à l'interprétation. Elles ne couvrent pas l'ensemble de l'activité contraventionnelle des forces de sécurité intérieure, et il est très difficile de déterminer les parts respectives de chaque mode de déplacement pour pouvoir déterminer si existe une sur-verbalisation ou une sous-verbalisation de certains modes par rapport à d'autres. Comme pour les données nationales consolidées, on ne peut pas plus en déduire des indications sur les comportements des différents usagers de la route. Ces statistiques fournissent néanmoins quelques éléments intéressants sur l'action de la police nationale. On relèvera en particulier que les cycles ne semblent pas, au moins en valeur absolue, l'objet d'une verbalisation intense, d'autant qu'ils sont totalement exclus, pour les franchissements de feu rouge, de celle intervenant par le truchement des radars automatiques.

La disponibilité de cette information, agrégée pour les 3 forces, semble nécessaire, aussi bien pour la conduite de la politique publique et son contrôle que dans la communication avec les représentants des différents usagers de la route, qui n'ont de l'activité de la police (nationale ou municipale) ou de la gendarmerie qu'une représentation subjective, soumise aux biais cognitifs évoqués à plusieurs reprises dans ce rapport.

²²⁸ C'est pourquoi certains services, comme la police municipale de Paris, tiennent des comptages à part.

²²⁹ Pour cette dernière infraction, une autre information serait utile, au-delà du mode de déplacement de l'utilisateur verbalisé : le mode de déplacement de l'utilisateur dont la priorité n'a pas été respectée. La faisabilité de sa collecte n'a cependant pas été expertisée durant le temps de la mission.

²³⁰ N'entrent pas dans ces chiffres l'activité de la gendarmerie nationale, de la préfecture de police de Paris, ni celle des polices municipales.

Recommandation n°33 : (ministère de l'Intérieur/DGPN/DGGN)

- S'assurer que le système « procès verbal électronique » (PVE) oblige effectivement à la collecte des données relatives au mode de transport de la personne verbalisée ;
- Permettre l'exploitation synthétique au niveau opérationnel pour l'ensemble des forces de sécurité intérieure de la verbalisation par mode de transport.

5.2.3.2 La vidéoverbalisation par la police devrait être assistée par l'intelligence artificielle

Un certain nombre d'infractions peuvent être constatées par la vidéoverbalisation²³¹. Ce sont, en application de l'article L 130-9 du code de la route, les mêmes que celles pouvant l'être par un radar automatique ou à la volée. La vidéoverbalisation est particulièrement adaptée en zone urbaine, pour verbaliser le non-respect du sas vélo, le stationnement sur une piste cyclable, la circulation dans une voie réservée aux autobus etc. À cet égard, la liste des infractions pouvant donner lieu à la vidéoverbalisation pourrait utilement s'étendre à quelques infractions supplémentaires, actuellement non prévues, plus particulièrement dommageables aux cyclistes, comme le stationnement gênant²³², le refus de priorité par conducteur de véhicule tournant à droite vers une chaussée traversée par une piste cyclable²³³ ou bien encore la circulation d'un véhicule en dehors de la chaussée²³⁴.

Les polices municipales et à Paris la préfecture de police utilisent ainsi le réseau de caméras disponibles dans leur ville pour vidéoverbaliser. Le système est consommateur de ressources humaines : l'agent doit en effet effectuer des manipulations à l'écran pour repérer les comportements répréhensibles, prendre un certain nombre de clichés, puis rédiger le procès-verbal de verbalisation après interrogation des fichiers. De ce fait, sa « productivité », quelle que soit sa dextérité, est limitée, et ne permet pas d'aboutir à la massification de la verbalisation, seule à même de provoquer de véritables changements de comportement de la part des usagers.

Les possibilités ouvertes par la technologie optique et l'intelligence artificielle permettraient, grâce à ce que l'on appelle parfois la « vidéoverbalisation augmentée » une verbalisation beaucoup plus massive de certains comportements, qui seraient repérés par l'IA après analyse des images. La décision de verbaliser devrait bien évidemment rester à l'agent de police judiciaire²³⁵, en fonction des circonstances et du résultat proposé par le système. La CNIL, dans une note de position de juillet 2022²³⁶ a indiqué « *que de tels dispositifs, tout particulièrement s'ils sont mis en œuvre à des fins de police administrative ou de police judiciaire* », ce qui serait le cas en l'occurrence, « *sont susceptibles d'affecter les garanties fondamentales apportées aux citoyens pour l'exercice des libertés publiques* ». Elle indique donc que, « *dans le prolongement de la jurisprudence du conseil d'État sur les caméras piétons et les drones, la mise en œuvre de tels dispositifs semble relever des domaines constitutionnellement réservés à la loi (article 34 de la constitution)* ». En l'occurrence, puisque toutes les infractions dont il s'agit peuvent être constatées par radars automatiques (supra), le recours à la vidéoverbalisation augmentée ne semble pas poser fondamentalement de problème de nature déontologique ou éthique, en tant qu'une telle massification existe déjà pour les infractions constatées par les radars automatiques sans qu'elle n'ait eu pour conséquence de porter atteinte aux libertés fondamentales. Cette évolution est souhaitable dans la mesure où une partie des policiers dédiés aujourd'hui à la vidéoverbalisation pourrait facilement être réaffectée sur la voie publique, pour favoriser les verbalisations ne pouvant être réalisées à distance, et singulièrement celle des cyclistes, puisque les vélos n'ont pas de plaques d'immatriculation.

Dans le même ordre d'idées, le président-directeur général de la RATP a suggéré que les autobus²³⁷ soient équipés de caméras permettant au machiniste, lorsqu'un véhicule non autorisé emprunte une voie d'autobus, de prendre un cliché ou de réaliser un court enregistrement vidéo transmis ensuite à la police municipale pour verbalisation éventuelle par un fonctionnaire de police. Le fait de bloquer une voie de bus, le plus souvent ouverte à la circulation des cyclistes, est

²³¹ Article R.121-6 du Code de la route

²³² Articles R417-9 à R417-13 code de la route

²³³ Article R415-3 du Code de la route

²³⁴ Article R412-7 du Code de la route

²³⁵ Ou l'agent de police judiciaire adjoint (APJA) lorsque c'est un policier municipal adjoint qui est derrière les écrans.

²³⁶ Caméras dites « intelligentes » ou « augmentées » dans les espaces publics : position sur les conditions de déploiement.

²³⁷ A l'instar de ce qui se fait à Londres.

une source de conflits et de danger. Permettre une augmentation de la verbalisation, qui continuerait à relever de la police, par l'augmentation du nombre des capteurs, semble une option à approfondir. Ce point mériterait une expertise.

Recommandation n°34 : (ministère de l'Intérieur/DSR)

- compléter la liste des infractions pouvant donner lieu à vidéo verbalisation ;

- mettre en chantier les modifications législatives nécessaires pour l'utilisation de la vidéo verbalisation augmentée aux fins de verbalisation.

Recommandation n°35 : (ministère de l'Intérieur, ministère en charge des transports) Expertiser la possibilité d'équiper les autobus de caméras permettant de photographier ou de filmer un usage interdit des voies d'autobus, afin de les transmettre à la police pour verbalisation éventuelle.

5.2.3.3 Réprimer davantage les infractions commises par les cyclistes par des amendes minorées et l'immatriculation de certains cycles.

Les associations représentant les cyclistes, comme un nombre important des élus rencontrés, ont de longue date souhaité que des sanctions adaptées soient prévues pour les infractions au Code de la route commises par les cyclistes. À cet égard, il est en général fait référence à une expérimentation d'amende différenciée conduite à Strasbourg entre novembre 2012 et décembre 2016 dans le cadre du plan vélo mis en œuvre par la ville. On relèvera que dans le plan fédéral belge pour la sécurité routière, une telle idée est reprise.

Encadré n° 3 : l'expérimentation des « amendes différenciées » menées à Strasbourg

Du 2 novembre 2012 au 31 décembre 2016 a été menée à Strasbourg une expérimentation « amendes différenciées » dans le cadre du « plan vélo » mis en œuvre par la ville. Il s'agissait de substituer une ordonnance pénale au montant réduit (35 euros) aux amendes forfaitaires afférentes à des contraventions commises par des cyclistes dans le cadre d'une verbalisation systématique des infractions avec pour objectif de sensibiliser les usagers de deux roues au respect du Code de la route (ex : non-respect de l'arrêt à un feu rouge, circulation en sens interdit, usage du téléphone, refus de priorité à un piéton, absence de casque pour les enfants de moins de 12 ans, circulation sur le trottoir, absence de port du gilet fluorescent), tout en prononçant des peines « acceptables » car modérées. Cette politique de verbalisation s'accompagnait d'une campagne de communication pédagogique menée conjointement par la ville et le parquet. Les verbalisations ont effectivement augmenté significativement durant cette période (347 verbalisations en 2014, 1 002 en 2016). Cette politique n'ayant pas eu l'impact espéré car les comportements dangereux n'ont pas diminué, le procureur de la République a décidé d'y mettre fin en accord avec la municipalité.

Source : note de la direction des affaires criminelles et des grâces, ministère de la Justice

L'idée d'une sanction adaptée pour les bicyclettes repose principalement sur deux justifications :

- a) la première, la plus mise en avant, réside dans le risque cinétique mineur par rapport à un engin plus lourd que fait courir à autrui le cycliste lorsqu'il transgresse les règles du Code de la route. On peut ainsi penser que celui qui ne respecte pas un feu rouge met d'abord sa propre vie en danger. Ce moindre risque mérite par conséquent une moindre sanction. Ce système après tout est celui qui est à la base du choix des sanctions pour les infractions du Code de la route : plus le comportement envisagé est susceptible d'emporter des conséquences funestes, plus il se classe dans une catégorie d'infractions élevées (classe de contravention de I à V ou délit). Au demeurant, le fait que la France ait choisi, contrairement par exemple à l'Italie, d'instaurer les panneaux M12, autorisant lorsqu'il est présent le cycliste à franchir un feu rouge, vient conforter cette analyse. Il est vrai que l'apparition des vélos-cargos et de la cyclologistique remet partiellement en cause cet axiome.

- b) La seconde serait qu'une sanction minorée serait plus en adéquation avec le prix du véhicule utilisé, et l'impécuniosité²³⁸ d'une partie de ses utilisateurs, qui débutent dans la vie. On retrouve ici l'idée d'acceptabilité mentionnée dans la note de la DACG (supra).

On peut sérieusement penser que l'idée que l'amende encourue par le cycliste est trop élevée est partagée par les policiers ou les gendarmes, qui de fait seraient enclins plus facilement, en tout cas dans les cas les moins graves, à exercer leur discernement et à ne pas verbaliser. Ce point a été confirmé à plusieurs reprises par des membres des forces de l'ordre (également en Italie) lors de nos entretiens.

DGGN, DGPN et préfet de police de Paris contestent que ce facteur, celui de la non-adhésion de l'agent verbalisateur au montant de l'amende, puisse interférer dans la décision de verbaliser. Ils sont, comme un certain nombre de nos interlocuteurs, opposés à l'idée d'amendes minorées pour les cyclistes. La loi doit rester la même pour tous, alors d'ailleurs que les cyclistes verbalisés ne perdent pas de point sur leur permis de conduire, et sont ainsi déjà favorisés par rapport aux automobilistes, d'autant qu'ils sont soumis à toutes les formes de verbalisation « à distance » (vidéoverbalisation, verbalisation à la volée, radars automatiques) liées à l'immatriculation. La direction des affaires criminelles et des grâces a fourni un certain nombre d'arguments défavorables à l'adoption d'un tel système. Elle indique en particulier qu'il pourrait porter atteinte au principe d'égalité devant la loi. Il semble que cet argument peut facilement être écarté, puisqu'il existe une différence objective des dangers cinétiques entre un véhicule à moteur et un vélo. C'est bien ce que démontre le tableau « qui tue qui » (v. 1.2.3). Le principe d'égalité devant la loi ne s'oppose pas à ce que le législateur ou le pouvoir réglementaire « *règle de façon différente des situations différentes ni à ce qu'il déroge à l'égalité pour des raisons d'intérêt général pourvu que, dans l'un comme l'autre cas, la différence de traitement qui en résulte soit en rapport direct avec l'objet de la norme qui l'établit* »²³⁹.

L'expérimentation de Strasbourg était fondée sur l'idée de verbaliser davantage les cyclistes : de ce point de vue, elle a constitué une réussite puisque les verbalisations ont été multipliées par trois en deux ans. On peut penser que l'arrêt de l'expérimentation avait également pour cause son coût en ETP pour le parquet de Strasbourg plutôt que l'argument invoqué officiellement, à savoir que les comportements dangereux n'avaient pas diminué.

Enfin, certains des responsables rencontrés pointent en substance le risque d'un affichage « laxiste ». Or, si un tel dispositif permettait de contribuer à une augmentation sensible de la verbalisation des cyclistes, et c'est le seul but recherché à travers cette proposition, il serait tout sauf laxiste. On peut même se demander si ce n'est pas la situation actuelle qui revêt un tel caractère.

Pour toutes ces raisons, il me semble à l'inverse que la voie de sanctions minorées pour ceux qui sont à vélo devrait être poursuivie.

Il conviendrait de créer des infractions spécifiques (par exemple « franchissement de feu rouge par cycliste »), qui resteraient dans le dispositif de l'amende forfaitaire et n'emporteraient ainsi aucun travail supplémentaire pour les juridictions. On pourrait éventuellement limiter l'amende minorée aux vélos musculaires, en l'excluant pour tout engin comportant un moteur, notamment les vélos à assistance électrique (pour lesquels au demeurant le redémarrage coûte moins d'effort ; au reste, quand ils servent à transporter des enfants, le franchissement de feu rouge constitue pour eux un bien mauvais exemple).

Recommandation n°36 : (ministère de l'Intérieur/DSR) dans le but de verbaliser davantage les cyclistes, créer des infractions qui leur sont spécifiques aboutissant à minorer le montant de l'amende encourue pour certaines contraventions au code de la route.

²³⁸ L'enquête nationale « usage du vélo 2023 » montre que la fréquence d'utilisation régulière d'un vélo est la plus élevée entre 11 et 24 ans.

²³⁹ Cons. const., déc. n° 96-380 DC du 23 juillet 1996, Loi relative à l'entreprise nationale France télécom, Cons. const., déc. n° 97-388 DC du 20 mars 1997, Loi créant les plans d'épargne retraite

Certaines catégories de cyclistes, les livreurs professionnels, parce qu'ils ont des contraintes de temps inhérentes à leur travail qui le poussent à commettre des infractions, parcourent un grand nombre de kilomètres. Ils devraient circuler sur des véhicules immatriculés.

Il est donc suggéré de procéder à une étude visant à l'immatriculation des vélos ou EDPm utilisés pour la livraison de colis (y compris l'alimentation), par exemple par un code QR ou une plaque détectable par les caméras de vidéosurveillance. Le fichier « déclaration identification de certains engins motorisés » (DICEM), géré par la DSR, pourrait voir ses finalités modifiées à cette fin.

Recommandation n°37 : (ministère de l'Intérieur/DSR) procéder à une étude de faisabilité de l'immatriculation de certaines bicyclettes ou vélos-cargos utilisées à des fins professionnelles.

*

6 MOBILISER DES LEVIERS TECHNOLOGIQUES ET TECHNIQUES

6.1 Permettre aux cyclistes d'être repérables par les applications de navigation ?

Les applications de guidage sur la route (Waze, coyote, Google Maps etc.) permettent à leurs utilisateurs de signaler des éléments présents sur la route ; hors agglomération, notamment sur les routes isolées de campagne ou de montagne, offrir la possibilité aux cyclistes qui le souhaitent de se signaler eux-mêmes, en temps réel, pourrait apporter de la sécurité, les usagers motorisés étant informés en avance de la présence de cycliste. Par rapport au signalement d'un objet, le mouvement du cycliste rend la chose plus complexe. De nombreuses applications permettent cependant d'indiquer la position d'un véhicule en mouvement. La faisabilité du développement de ces éléments et les modalités de leur insertion dans les applications de guidage et/ou liées aux véhicules devraient être analysées plus en détail, en collaboration avec les propriétaires de ces applications.

Recommandation n°38 : (ministère de l'Intérieur, ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, ministère en charge des transports) étudier la faisabilité, en lien avec leur propriétaire d'utiliser les applications de guidage pour partager en temps réel la position des cyclistes le souhaitant.

6.2 La clarification des autocollants actuellement posés aux flancs des poids lourds et des autobus pourrait être entreprise.

Le règlement européen de sécurité générale GSR2 du 19 décembre 2019, impose à l'article 9 des prescriptions spécifiques relatives aux autobus et aux camions qui doivent être équipés de systèmes capables de détecter des piétons et des cyclistes se trouvant à proximité immédiate de l'avant ou du côté droit du véhicule et d'avertir de leur présence ou d'éviter une collision, sachant la récurrence de ce type d'accidents. Plusieurs auditions ont évoqué la possibilité d'équiper les véhicules déjà en circulation (en rétrofit) de ces dispositifs, voire d'offrir aux maires la possibilité de rendre ces dispositifs obligatoires sur le territoire de la commune.

Les consultations réalisées par la Direction Générale de l'Énergie et du Climat (DGEC) auprès des constructeurs de véhicules ont permis d'établir que l'équipement de véhicules déjà en circulation coûterait entre 3 et 13 fois plus que l'équipement d'un véhicule neuf produit en série, et qu'il n'était pas faisable techniquement d'équiper les véhicules immatriculés avant 2016. Par ailleurs, seule la date d'immatriculation (postérieure au 1^{er} janvier 2025) peut permettre aux forces de l'ordre de savoir si un poids lourd est effectivement équipé de ce dispositif ; si un maire souhaitait restreindre la circulation des autobus et poids lourds sur le territoire de sa commune aux seuls véhicules équipés de ce dispositif, le contrôle en serait très complexe²⁴⁰.

Compte tenu du coût du rétrofit et des difficultés techniques à contrôler l'équipement du véhicule, cette piste ne saurait être préconisée. En revanche, il est ressorti de plusieurs auditions que les autocollants obligatoires²⁴¹ matérialisant la position des angles morts ne sont pas bien compris. Il est nécessaire de revoir l'arrêté portant application de l'article R. 313-32-1 du Code de la route relatif à la signalisation matérialisant les angles morts sur les véhicules lourds²⁴² en faisant appel à des experts usagers dans la phase d'élaboration des visuels.

Recommandation n°39 : (ministère de l'Intérieur, ministère en charge des transports) revoir l'arrêté du 5 janvier 2021 portant application de l'article R. 313-32-1 du Code de la route relatif à la signalisation matérialisant les angles morts sur les véhicules lourds²⁴³ en faisant appel à des experts usagers dans la phase d'élaboration des visuels.

²⁴⁰ Le maire de Londres et Président de Transport for London (TfL) a mis en place un système depuis 2020 dans lequel tout propriétaire d'un véhicule lourd de plus de 12t entrant ou circulant dans le grand Londres doit être muni d'un permis de sécurité (safety permit). Pour l'obtention de ce permis, le véhicule doit être conforme au standard de vision direct (DVS – Direct vision standard), la conformité étant évaluée selon un système de classification des véhicules de 1 à 5 étoiles selon son degré de sécurité en termes de vision indirecte. A terme, cet outil permettra de limiter la circulation des véhicules les moins sûrs (une étoile au minimum sera requise pour circuler dans Londres en 2020, trois étoiles en 2024) et contribuera à l'atteinte d'une mortalité routière nulle en 2041. La classification par étoiles est faite par le constructeur (<https://tfl.gov.uk/info-for/deliveries-in-london/delivering-safely/direct-vision-in-heavy-goods-vehicles>) qui utilise à cette fin un protocole technique diffusé en ligne.

²⁴¹ Décret n° 2020-1396 du 17 novembre 2020 relatif à la signalisation matérialisant les angles morts sur les véhicules dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes

²⁴² [Arrêté du 5 janvier 2021](#)

²⁴³ [Arrêté du 5 janvier 2021](#)

6.3 Diminuer nuisances sonores et agressivité : équiper tous les véhicules d'une sonnette piéton en plus du klaxon

Les tramways sont obligés d'utiliser une signalisation sonore (« gong ») pour avertir de leur mouvement au départ et à l'arrivée en station ; certains autobus en sont équipés. Il permet aux conducteurs d'avertir d'autres usagers de la route sans pour autant les effrayer avec un coup de klaxon (avertisseur sonore). Un tel système coûte environ 50 €.

L'utilisation de l'avertisseur sonore est précisée à l'article R416-1 du Code de la route. Elle doit être limitée à des dangers immédiats en agglomération, et pour « donner les avertissements nécessaires aux autres usagers de la route hors agglomération ».

Lors de l'atelier participatif, l'idée d'équiper les véhicules particuliers d'une telle clochette est apparue comme une solution permettant un échange d'informations entre le conducteur de l'automobile et l'utilisateur piéton ou cycliste sans pour autant effrayer ce dernier. Le nombre des véhicules électriques, a priori silencieux, devant fortement augmenter dans les villes, un tel système prendrait tout son sens. Naturellement, il n'est nullement proposé d'équiper les véhicules d'ores et déjà en circulation (rétrofit). L'industrialisation devrait permettre de réduire fortement le coût au demeurant mineur d'un tel équipement. Les normes applicables aux véhicules neufs sont régies par un règlement européen. Il convient donc de passer par cette voie et que la France prenne les contacts nécessaires à cette fin.

Recommandation n°40 : (ministère en charge des transports) engager des discussions au sein de l'Union européenne en vue d'introduire l'obligation que tout véhicule léger neuf soit équipé d'une sonnette piéton.

* *

*



Signature

Emmanuel Barbe,
Inspecteur général de l'administration,
en tant que personne qualifiée

REMERCIEMENTS

Je souhaite adresser des remerciements tous particuliers pour l'aide apportée à l'élaboration de ce rapport et à l'organisation de nos déplacements à Fabrice Ars, Pierre Bazzuchi, Mario Bellinzona, Estelle Davet, Thierry Du Crest, Michel Felkay, Laurent Fiscus, Éric Freysselinard, Rodolphe Gintz, Florence Guillaume, Madeleine Gasparetti, Nadia Hulin, David Julliard, Anne Lavaud, Hugues Moutouh, Cécile Rackette, Manuelle Salathé et enfin à l'ensemble des collègues du ministre de l'Europe et des affaires étrangères en poste ou à Paris.

Je remercie également les participants à l'atelier participatif organisé à Nice : Pierre Baze, Antonio Barros, François Battu, Serge Battu, Claire Bellanger, Maurice Vialettes, Dorin Bostan, Emmanuel Buschiazzo, Fernanda Canna, Marin Concas, Elise Daurat, Marjorie Durif, Marek Herer, Aurélien Herer, Philippe Huchant, Guillaume Juan, Anne-Laure Maire, Nathaël Marquet, Quentin Maton, Paul Peiffer, Jean-Christophe Savignoni, Eric, Stefanie Thiessen, Hélène Veyron et Sauveur Visentin.

Annexe n° 1 : Lettre de mission



Monsieur le ministre délégué chargé des Transports
Monsieur le ministre délégué chargé de la Sécurité du quotidien

Réf : MDT/2024-11/34662

Paris, le 25 NOV. 2024

Emmanuel BARBE
Inspecteur général de
l'administration
40, avenue des Terroirs de
France
75012 Paris

Lettre de Mission : Contre les violences, protéger tous les usagers de la route

La diversification des modes de mobilité soulève un enjeu de partage de la route entre des usagers se déplaçant à des vitesses différentes, avec des véhicules de masses différentes et des niveaux de protection variables. Au-delà des politiques de développement d'infrastructures adaptées, cela pose la question de l'adéquation des comportements des usagers pour assurer le respect et la sécurité de chacun dans l'espace public. La disparition de Paul Varry, cycliste écrasé à Paris, en est une illustration tragique.

Dans ce contexte, nous souhaitons vous confier une mission sur le partage de la route visant à mettre en évidence les difficultés actuelles de partage de la voirie (y compris le trottoir) et formuler des propositions pour répondre aux préoccupations de sécurité des cyclistes, des piétons et plus généralement de l'ensemble des usagers de la route. Il ne s'agit pas d'opposer entre eux les modes de déplacements, mais au contraire de réfléchir à un partage apaisé et harmonieux de la route permettant à chaque usager de circuler en sécurité.

Cette mission aura vocation, au-delà des bilans et facteurs d'accidentalité, à caractériser les comportements à risque ou les comportements violents sur la route entre usagers et les sentiments d'insécurité qu'ils procurent. Elle devra notamment démontrer la vulnérabilité spécifique des différents usagers, mettre en évidence les facteurs de risques et identifier les causes responsables des accidents. Elle devra par ailleurs distinguer les spécificités de sécurité routière en agglomération et hors agglomération. Vous pourrez notamment vous reposer sur l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) de la délégation à la sécurité routière et sur le service statistique ministériel de la sécurité intérieure pour ce travail spécifique.

Vous étudierez ensuite les différents leviers d'actions qui sont à la main de l'Etat et des collectivités pour agir dans ce domaine et formuler des propositions. Vous aborderez en particulier, avec des exemples internationaux, les leviers suivants :

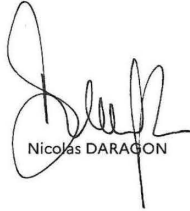
- **L'éducation routière tout au long de la vie** : Vous pourrez faire des recommandations sur la meilleure prise en compte des usagers vulnérables et des évolutions de la réglementation en ce sens dans les formations dispensées, à tous les âges, notamment aux automobilistes (ou plus largement des conducteurs d'engins à moteur). Vous pourrez également interroger la formation des jeunes générations au partage de la route, notamment au collège ;

- **La prévention et la communication sur la règle et le partage de la route** : vous pourrez formuler des propositions sur des éventuels changements de pratiques en matière de prévention et de campagne de sensibilisation à mettre en œuvre pour renforcer le partage apaisé de la route et le bannissement des comportements violents ;
- **L'amélioration continue des aménagements cyclables et de la signalisation** : en tenant compte des démarches lancées par le plan vélo et marche 2023-2027, du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) de juillet 2023, et des autres démarches en cours, vous pourrez faire des recommandations sur les évolutions qui restent nécessaires en termes d'aménagements cyclables, de guides, d'évolution juridique, ou encore de pratique des usagers. Vous analyserez également les moyens d'une meilleure prise en compte des recommandations du Cerema par les collectivités et le strict respect des dispositions rendant obligatoires les aménagements cyclables (article 228-2 à 228-3-1 du code de l'environnement notamment) ;
- **La détection, la constatation et la réponse pour les comportements dangereux et/ou violents sur la route** : vous pourrez analyser l'évolution des infractions affectant la sécurité des usagers vulnérables (respect des bandes cyclables, des sas vélos, distances de dépassement, respect des passages piétons, stationnement gênant ou dangereux...), le respect du code de la route par les usagers, les dispositifs de contrôles déployés par les forces de sécurité nationale et les polices municipales. Vous formulerez des propositions pour un meilleur accompagnement des victimes à porter plainte et analyserez la réponse pénale qui y est apportée. Vous examinerez par ailleurs l'impact d'un éventuel renforcement des sanctions à l'encontre des comportements violents sur la route.

Vous veillerez à **concertez et consulter le plus largement possible les acteurs concernés**, à la fois les collectivités territoriales et les représentants des usagers de la route. Les administrations publiques et opérateurs concernés vous apporteront leur concours, notamment la délégation à la sécurité routière, les directions générales de la police et de la gendarmerie nationales et la préfecture de police de Paris, la direction générale des infrastructures de transports et des mobilités, la direction générale de l'enseignement scolaire, la direction des affaires criminelles et des grâces et le Cerema. Les constructeurs, prestataires de mobilité et professionnels de la publicité pourront également être consultés. Vous bénéficierez, dans le cadre de vos travaux, de l'assistance de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) et de l'Inspection générale de l'administration (IGA).

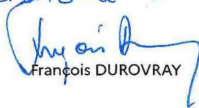
Nous souhaiterions disposer des conclusions de vos travaux dans un délai de quatre mois à compter de son lancement.

La démarche d'écoute et de dialogue sera utilement poursuivie avec la présentation des conclusions aux acteurs concernés et en particulier devant le Conseil national de la sécurité routière.



Nicolas DARAGON

Notre de conclure cette mission essentielle aux usagers de la route



François DUROVRA

Annexe n° 2 : Liste des personnes rencontrées

État

Ministère de l'Intérieur

Cabinet du ministre en charge de la sécurité du quotidien

- Stéphane COSTAGLIOLI, directeur de cabinet du ministre chargé de la sécurité du quotidien

Direction générale de la police nationale (DGPN)

- Virginie BRUNNER, directrice générale adjointe de la police nationale
- Stéphanie CHERBONNIER, directrice nationale adjointe de la sécurité publique
- Estelle DAVET, conseillère missions de police au cabinet du directeur général de la police nationale

Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN)

- Général Éric LAMIRAL, sous directeur de l'emploi des forces à la direction des opérations et de l'emploi
- Lieutenant-Colonel Frédéric BERETTI, chef de la section flux terrestres, aériens et nautique du bureau de la sécurité des mobilités, sous-direction de l'emploi des forces, direction des opérations et de l'emploi

Délégation à la sécurité routière (DSR)

- Florence GUILLAUME, déléguée interministérielle à la sécurité routière
- David JULLIARD, adjoint à la déléguée à la sécurité routière
- Manuelle SALATHÉ, secrétaire générale de l'ONISR
- Olivier LACOMBE, conseiller technique éducation nationale et éducation supérieure auprès de la déléguée à la sécurité routière
- Catherine BACHELIER, sous-directrice de l'éducation routière et du permis de conduire (ERPC)
- Zoheir BOUAOUICHE, sous-directeur de la protection des usagers de la route
- Guillaume GIROD-VITOUCHKINA, chef du département du contrôle automatisé
- Laurence DERRIEN, cheffe du Département de la communication et de l'information
- Tristan RIQUELME, sous-directeur adjoint ERPC
- Céline SAUTECOEUR, secrétaire générale adjointe de l'ONISR

Institut national de sécurité routière et de recherche (INSERR)

- Thierry OLIVIER, directeur général
- Nathalie BASSOT, directrice des formations réglementaires post-permis
- CAMAL BOUDAÏR, directeur des formations institutionnelles (IPCSR, examinateurs et délégué).

Direction générale des collectivités locales (DGCL)

- Xavier BARROIS, directeur adjoint
- Isabelle DORLIAT-POUZET, sous-directrice des compétences et des institutions locales

Inspection générale de l'administration (IGA)

- Raphaël CARDET, inspecteur général adjoint de l'administration

Service statistique ministérielle sécurité intérieure (SSMSI)

- Christine GONZALEZ-DEMICHEL, cheffe du service
- Aurélien POISSONNIER, chef du bureau de l'analyse territoriale de la délinquance et des études sur les relations forces de sécurité-population

Préfecture de police de Paris (PP)

- Laurent NUNEZ, préfet de police
- Julien DEFER, DOPC-adjoint (direction de l'ordre public et de la circulation)
- Estelle BALIT, sous-directrice régionale de la circulation et de la sécurité routières à la direction de l'ordre public et de la circulation de la préfecture de police à Paris (75)
- Patrick GINDRE, responsable des opérations, brigade des sapeurs-pompiers de Paris
- Josse GERENDEL, brigade des sapeurs-pompiers de Paris

Préfecture de police des Bouches-du-Rhône

- Pierre-Édouard COLLIEX, préfet de police

Ministère de l'aménagement du territoire et de la décentralisation

Cabinet du ministre des transports

- Katayoune PANAHI, directrice de cabinet
- Paul GIOVACHINI, conseiller Mobilités routières et actives, ports et transport fluvial
- Marie CAMBOURNAC, conseillère décarbonation des transports et action climatique

Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM)

- Rodolphe GINTZ, directeur général des infrastructures, de transports et des mobilités
- Thierry DU CREST, coordonnateur interministériel pour le développement du vélo et de la marche

Ministères de la transition écologique, de la biodiversité, de la forêt, de la mer et de la pêche

Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC)

- Alexandre DOZIÈRES, directeur adjoint du climat, de l'efficacité énergétique et de l'air
- Pierre BAZZUCCHI, chef du bureau de la réglementation et de l'homologation des véhicules à moteur

Ministère de l'éducation nationale, direction générale de l'enseignement scolaire (DGESCO)

- Stéphanie GUTIERREZ, adjointe au sous-directeur de l'action éducative
- Jean HUBAC, chef du service de l'accompagnement des politiques éducatives
- Claire BULLETT, adjointe au chef de bureau de la santé et de l'action sociale

Ministère des sports, de la jeunesse et de la vie associative

- Jean-François HATTE, sous-directeur en charge des stratégies interministérielles de développement des activités sportives
- Marina CHAUMOND, chef du bureau du sport durable
- Sophie BEAUCHART, bureau du sport durable, en charge des mobilités actives

Ministère de la justice

Direction des affaires criminelles et des grâces

- Cécile GRESSIER, sous-directrice de la justice pénale générale
- Paul PATRUX, rédacteur au bureau de la politique pénale générale

Ministère du travail et de l'emploi

Délégation générale à l'emploi et à la formation professionnelle

- Romain JOHAIS, chef de la mission des politiques de certification professionnelle

Agence nationale pour la formation professionnelle des adultes (AFPA)

- Catherine LE GALL, directrice du centre sectoriel tertiaire de la direction de l'ingénierie
- Krystian MAZUR, ingénieur sectoriel dans le domaine de la conduite routière

Délégation interministérielle à l'accessibilité

- Isabelle SAURAT, déléguée interministérielle

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA)

- Pascal BERTEAUD, directeur général
- Annabelle FERRY, directrice territoire et ville
- Benoit HIRON, directeur du secteur sécurité du déplacement. Vice-président du comité des experts auprès du CNSR.

Elus

Assemblée nationale

- Guillaume GOUFFIER-VALENTE, député du Val de Marne

- Christine ARRIGHI, députée de Haute-Garonne, rapporteure du rapport spécial transport à la commission des finances
- Nicolas BONNET, député, membre de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Sénat

- Jacques FERNIQUE, sénateur du Bas-Rhin

Collectivités territoriales

- Charlotte NENNER, conseillère régionale Île-de-France, membre de la commission transport
- Karima DELLI, conseillère régionale région Ile-de-France
- Fabien BAGNON, vice-président de la métropole de Lyon, voirie et mobilités actives. Vice-président de l'association d'élus réseau vélo et marche.
- Yves GOASDOUÉ, maire de Flers, président de Flers agglo, président sortant du conseil national de la sécurité routière
- Alice BOSLER, co-responsable nationale de la commission transport et territoires
- Ludovic BU, collaborateur parlementaire de Lisa BELLUCO, députée.
- Lucas LANGOMAZINO, collaborateur politique, Métropole Aix-Marseille-Provence
- Charles-Henri PAQUETTE, chargé de mission Région Bourgogne-Franche-Comté

Ville de Paris

- David BELLiard, adjoint à la maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie
- Alice NICOLLET, directrice de cabinet de M. Belliard
- Michel FELKAY, directeur de la police municipale et de la prévention

Métropole du Grand Lyon

Direction des infrastructures et de l'exploitation des mobilités

- Pierre SOULARD, directeur des infrastructures et de l'exploitation des mobilités
- Christian MINAUDIER
- Quentin BOISSON

Ville de Rennes

- Valérie FAUCHEUX, maire adjointe déléguée aux Mobilités et aux déplacements

Associations de collectivités

Associations des Régions de France (ARF)

- Jean-Baptiste CAZAUBON, délégué général adjoint, assurant les fonctions de DG par intérim
- David HERGOTT, conseiller transport

Assemblée des départements de France (ADF)

- Bernard SCHMELTZ, directeur général
- Philippe HERSCU, directeur délégué

Association des maires de France (AMF)

- Jean GIRARDON, vice-président de l'AMF
- Louise LARCHER, conseillère technique
- Didier POULHAZAN, représentant police nationale à l'AMF

Association des maires ruraux de France (AMRF)

- Cédric SZABO, directeur

Club des villes et territoires cyclables et marchables

- Françoise ROSSIGNOL, Présidente
- Catherine PILON, Secrétaire Générale
- Anne-Laure TOURNIER, chargée de mission

Association ADTECH

- Frédéric PERRIÈRE, président de l'association, Directeur général adjoint chargé de la transition écologique et de l'aménagement, conseil départemental de la Gironde
- Sophie BONNIÈRE, directrice générale adjointe chargée des infrastructures · Conseil Départemental de la Mayenne
- Lyonel BOSSIER, directeur général adjoint chargé de l'Aménagement durable, de l'environnement et de la mobilité · Conseil départemental de l'Oise
- Thierry CAYRET, directeur des Déplacements et des Infrastructures · Conseil Général du Gers
- Éric VANTAL, directeur général adjoint du Conseil Départemental Cotes d'Armo
- Vincent HULOT, membre du directoire de la société du canal Seine Nord Europe

Associations

Fédération française de cyclisme

- Nicolas ROUGEON, président de la commission nationale sécurité
- Joaquim LOMBARD, conseiller technique national management du pôle développement

Fédération française de cyclotourisme

- Lydie CHÉNOT, présidente
- Denis VITIEL, vice-président
- Isabelle GAUTHERON, directrice technique nationale

Fédération française des motards en colère

- Didier RENOUX, mandataire
- Isabelle LEBRET, mandataire

- Éric THOLLET, animateur de réseau

Fédération française des usagers de la bicyclette

- Olivier SCHNEIDER, co-président de la fédération française des usagers de la bicyclette
- Thibault QUÉRÉ, directeur du plaidoyer de la fédération française des usagers de la bicyclette

La prévention routière

- Sophy SAINTEN, déléguée générale de l'association de prévention routière

Ligue contre les violences routières

- Jean-Yves LAMANT, président
- Pierre LAGACHE, vice-président
- Philippe ESTINGUY, administrateur

Mobilité club France

- Céline GENZWURKER-KASTNER, directrice politiques publiques et communication,

Paris en selle

- Anne MONMARCHÉ, présidente
- Marion SOULET, porte parole et membre du conseil d'administration
- Cyrille ROSSET, chargé de plaidoyer politique et membre du conseil d'administration
- Corentin ROUDAUT, co-référent 11ème arrondissement et plaidoyer politique
- Pierre DANZAS, membre du conseil d'administration, plaidoyer politique

Que Choisir

- Lucille BUISSON, chargée de mission
- Benjamin RECHER, chargé de mission

Rue de l'avenir

- Anne FAURE, présidente

Union nationale des cyclistes professionnels

- Pascal CHANTEUR, président

Wimoov

- Florence GILBERT, directrice générale, cofondatrice
- Lilou HEAS, chargée de mission

40 millions d'automobilistes

- Pierre CHASSERAY, délégué général

60 millions de piétons

- Claude BIRENBAUM, président
- Christian MACHU, secrétaire général
- Hervé DUPONT, administrateur de l'association
- Odile DUPONT
- Lionel ROUAULT, référent de la communauté urbaine GPSEO.

Entreprises, représentants et organismes professionnels

Autorité de régulation professionnelle de la publicité

- Stéphane MARTIN, directeur général
- Magali JALADE, directrice des affaires publiques et juridiques, responsable du conseil paritaire de la publicité

Boîtes à Vélo – France

- Yolaine URVOY, directrice

CER Réseau

- Patrick CRESPO, président
- Alexis LE GALLEU, directeur du numérique et des partenariats

ECF (réseau d'auto-écoles)

- Patrick MIROUSE, président
- Gérard HERNJA, responsable pédagogique

Fédération nationale de l'automobile

- Émilie REPUSSEAU, secrétaire générale adjointe
- Camille SABLAYROLLES

France Vélo

- Patrick GUINARD, président de l'association de promotion et d'identification des cycles et de la mobilité active et de la filière vélo France Vélo, président du Cycle (syndicat de l'industrie et du commerce du vélo)
- Florence GALL, déléguée générale de la filière vélo

Mobilians

- Francis BARTHOLOMÉ, président

- Lorenzo LEFEBVRE, vice-président éducation et sécurité routières
- Patrice BESSONE, président national Mobilians éducation et sécurité routières, président national de l'association nationale pour la promotion de l'éducation routière (ANTER).
- Xénia ARRIGNON, chargée d'affaires publiques
- Maggy GERBEAUX, membre du bureau de l'alliance des mobilités
- Dorothee DAYRAUT, directrice des affaires publiques

Mutuelle des motards / France assureurs / Assurance prévention

- Patrick JACQUOT, président directeur général de l'assurance mutuelle des motards, président d'Assurance prévention
- Cécile MARTIN, secrétaire générale d'Assurance Prévention
- Ludivine DANILE, responsable risques auto et prévention, France Assureurs / Assurance prévention
- Yannick BOURNAZEL, chargé de mission, assurance mutuelle des motards

RATP

- Jean CASTEX, président directeur général
- Rémi de BIASI, directeur de cabinet
- Patrice LOVISA, Directeur des Réseaux de Surface

Syndicat national des professionnels du permis à point

- Joël POLTEAU ; président du syndicat national des professionnels du permis à point, directeur de la société Actiroute.
- Damien DUFOUR, directeur général du groupe « Institut de l'éducation à la mobilité »

Union nationale des indépendants de la conduite

- Marie MARTINEZ-LE LEIZOUR, vice-présidente
- Benjamin PANIS, secrétaire général

Chercheurs

- Jean VIARD, sociologue, directeur de recherche au CNRS et au CEVIPOF
- Jean-François REVAH, psycho-sociologue

Déplacements en France

Alpes-Maritimes

Services de l'État

- Aurélie LEBOURGEOIS, directrice de cabinet du préfet
- Nadia HULIN, Coordinatrice départementale et cheffe de bureau de la sécurité routière
- Sauveur VISENTIN, adjoint à la coordinatrice départementale de la sécurité routière
- Violeta BOGDANOVIC, bureau de la sécurité routière

- Eric LEFEBVRE, directeur départemental des territoires et de la mer
- Jérôme BORDY, chef du pôle « sécurité, déplacement, crises » à la direction départementale des territoires et de la mer
- Christian ARMENGOL, direction interdépartementale de la police nationale des Alpes-Maritimes
- Yann DERRIENNIC, chargé de communication au sein du cabinet du préfet des Alpes-Maritimes
- Cendrine MENICHINI, groupement de gendarmerie départementale des Alpes-Maritimes
- Romain POUILLOUX, groupement de gendarmerie départementale des Alpes-Maritimes
- Sébastien LAROZE, commissaire

Département des Alpes-Maritimes

- Laure HUGUES, service de l'entretien et de la sécurité des routes
- Christine GUIBERT

Métropole Nice Côte d'Azur

- Vianney GLOWNIA, Directeur Exploitation et Support des Territoires
- François BERTRAND, directeur général des services techniques
- Emmanuel PETIOT, directeur général adjoint aux grands projets et transports
- Dominique AZAN
- Xavier DOCQUIN

Vinci Autoroutes

- Alain GRECI, Responsable Référentiels Exploitation et Sécurité Routière, Vinci autoroutes

Région Grand Est

Meurthe-et-Moselle

Services de l'État

- Christophe ANTONI, directeur de cabinet de la préfète
- Anne-Lise FUCHS, directrice des libertés
- Emmanuel TIRTAINE, directeur départemental des territoires
- Thierry COEUR, chef de l'unité coordination et sécurité routière
- Olivier BECKER, directeur des collectivités locales et de la citoyenneté

Forces de sécurité intérieure

- Sébastien BRACH, commandant du groupement départemental de gendarmerie
- Maurice ALIBERT, DIPN adjoint
- Benoit GRIMONT, commandant divisionnaire fonctionnel, chef du SDSP
- Yannick MÉAUX, major responsable de la brigade motocycliste à Nancy

Métropole du Grand Nancy et ville de Nancy

- Mathieu KLEIN, maire et président de la métropole
- Patrick HATIZG, vice-président mobilités de la métropole
- Morand PERRIN, délégué aux mobilités actives, au plan piéton et au partage de l'espace public à la ville de Nancy
- Thomas SOUVERAIN, maire adjoint, délégué aux mobilités et au stationnement
- Laurence WIESER, conseillère métropolitaine mobilités actives
- Julien PIQUAND, collaborateur du cabinet du président de la métropole
- Léonel DA CUNHA, directeur des mobilités et de la circulation à la métropole du Grand Nancy
- Caroline TEJEDO, directrice générale adjointe ville attractive, écologique et citoyenne à la ville de Nancy
- Bertrand MAZUR, directeur général adjoint en charge des mobilité à la métropole du Grand Nancy
- Laurent PRUVOST, responsable police municipale de Nancy

SDIS

- Fabrice PAPE, directeur départemental adjoint du SDIS
- Daniel WARIN, chef du groupement opération

Keolis

- Bertrand LACOMBE, directeur exploitation Keolis Grand Nancy
- Catherine CHOPIN, directrice qualité sécurité environnement
- Hassan DAMECHE, responsable de la mission sous-traitance

Influenceurs cyclistes

- Luc JANSEN
- Gabriel MÉNISSIER

Ville de Vandœuvre-lès-Nancy

- Manu DONATI, maire de Vandœuvre
- Philippe PLANE, adjoint au maire en charge des mobilités douces
- Frédéric JACQUE, chargé de mission de la ville de Vandœuvre
- Aurélien SCHMITT, adjoint au chef de service de police municipale de Vandœuvre
- Sébastien CHRÉTIEN, police municipale de Vandœuvre

Ministère de l'Éducation nationale, circonscription de Vandœuvre-lès-Nancy

- Martine LAHSAINI, conseillère pédagogique de circonscription éducation physique et sportive (CPC-EPS) à l'inspection de l'éducation nationale
- Fabrice LADA, professeur des écoles

VTT Fun Club Villers-lès-Nancy

- Madeleine GASPARETTI, dirigeante de l'association et présidente du comité départemental de cyclisme en Meurthe-et-Moselle

Bas-Rhin

Services de l'État

- Cécile RACKETTE, directrice de cabinet du préfet
- Joanna GROSS, chef du bureau de la sécurité routière
- Gwendal DURAND, commandant du groupement de gendarmerie du Bas-Rhin
- Cédric RABET, chef de l'unité motocycliste et de sécurité routière du commissariat de Strasbourg.
- Patrice PETIT, sous-directeur opération, prévention, prévision du SDIS 67
- Frédéric DAVID, chef du service de la mobilité et des crises à la direction départementale des territoires du Bas-Rhin

Collectivité européenne d'Alsace

- Jean-Philippe MAURER, vice-président en charge des réseaux et des mobilités
- Laurent DARLEY, directeur général adjoint environnement
- Jérôme PFAFF, directeur du pôle mobilités

Eurométropole de Strasbourg

- Alain JUND, Vice-président en charge des mobilités
- Béatrice BULOUE, Vice-présidente en charge de la voirie
- Guy CHEVANNE, directeur général adjoint des services
- Guillaume GENOYER, Directeur adjoint espaces publics et naturels
- Eric FONTENIT, responsable du service planification et organisation de la mobilité
- Noémie MEYER, service planification et organisation de la mobilité, en charge du plan vélo et plan piéton
- Maxime DUPIN, Chef du service SIRAC

International

Italie (déplacement)

Commune de Parme

- Andrea MANCINI, directeur du service mobilité et transports

Commune de Bologne

- Anna-Lisa BONI, adjointe au maire aux relations internationales, commune de Bologne
- Chiara GIROTTI, responsable transformation urbaine et « cyclabilité », commune de Bologne

- Fabio BETTANI, président de l'organe consultatif municipal de la bicyclette de la commune de Bologne
- Monica RIGHI, observatoire pour l'éducation à la sécurité routière de la région Emilie-Romagne
- Maurizio DALL'ARA, observatoire pour l'éducation à la sécurité routière de la région Emilie-Romagne

[Commune de Ferrare](#)

- Stefano Vita FINZI SALMA, conseiller chargé de la mobilité
- Monica ZANARINI, directrice du service mobilité transport

Espagne (visioconférence)

- Silvia CASORRAN MARTOS, secrétaire générale du réseau des villes et territoires pour le vélo (Red de Ciudades y Territorios por la Bicicleta : RedBici)

Belgique (visioconférence)

- Isabelle JANSSENS, responsable cellule sécurité routière, Région Bruxelles Capitale

Annexe n° 3 : Etude de parangonnage

Un questionnaire de la mission a été envoyé en décembre 2024 par l'entremise du ministère des affaires étrangères à 19 postes diplomatiques français implantés en Europe (auquel s'ajoute le Canada). 17 pays ont répondu: Autriche, Belgique, Canada, Croatie, Espagne, Estonie, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Pays-Bas, Royaume-Uni, Slovaquie et Slovénie.

La présente analyse a été menée sur la base des réponses, des documents qu'elles mentionnaient et de divers documents publics, notamment les études publiées par la commission européenne et la fédération européenne cycliste.

Elle se structure en sept chapitres : l'état de la pratique du vélo ; le soutien des pouvoirs publics au développement du vélo ; les tensions entre usagers de la voirie ; éducation, sensibilisation et communication ; les règles spécifiques aux cyclistes ; les infrastructures ; détection, constatation, réponse pour les comportements dangereux et/ou violents sur la route.

Le développement de la pratique du vélo

Dans la majorité des pays répondants, la part modale du vélo est inférieure à 10 %, à l'exception des Pays-Bas, de la Belgique, mais aussi de la Hongrie, « champion caché du vélo » en Europe¹ selon les termes de la fédération européenne cycliste (ECF)²⁴⁴.

Pays	Part modale du vélo
Pays-Bas	28%
Hongrie	16%
Belgique	10%
EU-27	8%
Slovaquie	8%
Slovénie	8%
Autriche	7%
Croatie	7%
Lettonie	7%
Estonie	6%
Italie	6%
France	5%
Grèce	4%
Irlande	4%
Espagne	3%
Lituanie	3%
Luxembourg	3%
Royaume-Uni	X
Canada (Ontario)	X

Source : European Commission, Study on New Mobility Patterns in European Cities, 2022

Les statistiques sur la part modale du vélo masquent des disparités notables au sein de chaque pays, dans le temps et dans l'espace. Certaines métropoles situées dans des pays où la pratique du vélo est globalement faible affichent pourtant des taux d'utilisation élevés, comme à Vienne en Autriche (10 %), à Dublin (10 % des déplacements domicile-

²⁴⁴ ECF, *The state of national cycling strategies in Europe*, 2024

travail) ou encore en Italie à Ferrare (28 %) et Parme (18 %²⁴⁵). De plus, certains pays signalent une forte variabilité saisonnière de la pratique du vélo en raison du climat rigoureux, comme c'est le cas en Estonie.

Le suivi de la part modale du vélo varie considérablement selon les pays. Certains disposent d'une enquête annuelle sur les pratiques de mobilité, à l'instar du Royaume-Uni qui interroge 16 000 personnes chaque année²⁴⁶. Les Pays-Bas possèdent également une enquête nationale annuelle (« Landelijk Reizigersonderzoek ») axée spécifiquement sur les déplacements domicile-travail. En Belgique, une enquête similaire est menée tous les trois ans auprès des grands employeurs, qui sont tenus d'y participer. Cependant, dans d'autres pays tels que la Croatie, ces données statistiques font défaut.

L'engagement des états en faveur du vélo

Pratiquement tous les pays de l'échantillon (à l'exception de l'Estonie et de la Pologne) bénéficient d'un appui étatique en faveur du développement de l'usage du vélo, matérialisé par une stratégie nationale ou un plan équivalent. La majorité de ces plans ont vu le jour au début des années 2020. Toutefois, certains pays se démarquent par la précocité de leurs politiques en la matière, comme les Pays-Bas et le Royaume-Uni qui ont initié cette dynamique dès les années 1990. Ce soutien se décline en plusieurs volets.

La construction d'infrastructures cyclables

De nombreux pays se sont fixé des objectifs ambitieux en matière d'infrastructures cyclables. Par exemple, dans le cadre de son plan national de relance et de résilience, l'Italie prévoit de construire 1 235 kilomètres de pistes cyclables touristiques et 565 kilomètres de voies cyclables urbaines d'ici juin 2026. De même, les Pays-Bas ont alloué une enveloppe de 370 millions d'euros à la construction d'infrastructures cyclables dans le cadre de leur plan vélo pour la période 2022-2025. D'autres pays, tels que la Belgique et la Slovaquie, proposent des appels à projets ou des subventions pour financer des initiatives locales visant à développer les infrastructures cyclables ou à améliorer la cohabitation sur la voie publique.

Les campagnes de communication et de sensibilisation

De nombreux pays investissent dans la communication pour promouvoir les mobilités actives. Par exemple, la Slovaquie a lancé en 2023 des campagnes nationales sur les thèmes "Se rendre à l'école à vélo" et "Se rendre au travail à vélo", dans le but de motiver les employeurs à créer des conditions favorables à l'accueil des vélos et d'encourager les employés à adopter ce mode de transport pour se rendre au travail.

En Lituanie, chaque année, pendant la semaine du 16 au 22 septembre, les autorités et les municipalités organisent des événements, des initiatives et des campagnes en faveur de la mobilité durable, ainsi que des campagnes de communication régulières pour promouvoir les mobilités durables.

En Croatie et en Slovénie, l'effort de sensibilisation du public est principalement porté par les ONG et le tissu associatif, avec le soutien actif des pouvoirs publics.

L'association des parties prenantes

Aux Pays-Bas, le développement du vélo s'appuie sur une étroite collaboration entre les autorités locales et un dense réseau associatif. L'État néerlandais s'est également engagé dans une coopération avec des entreprises, des ONG et d'autres partenaires pour promouvoir l'usage du vélo, appelée « Tour de Force ». Cette initiative vise à accroître de 20% le nombre de kilomètres parcourus à vélo d'ici 2027 par rapport à 2017.

En Belgique, la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) participe activement au développement du vélo en mettant en œuvre son propre plan « vélo et train » (2021). Ce plan prévoit notamment l'augmentation des places de

²⁴⁵ <https://www.comune.parma.it/it/novita/notizie/presentazione-biciplan-2035-una-citta-a-misura-di-bicicletta>

²⁴⁶ <https://www.gov.uk/government/collections/national-travel-survey-statistics>

parking dans les gares, la suppression de sièges pour accueillir davantage de vélos dans les trains, ainsi que le développement d'une application web dédiée pour guider les cyclistes vers les trains les plus adaptés à leurs besoins.

Le soutien aux particuliers et aux entreprises

La Belgique a instauré une indemnité kilométrique vélo versée par l'employeur aux travailleurs qui utilisent le vélo pour leurs trajets domicile-travail, et bénéficiant d'une exonération sociale et fiscale. De son côté, l'Irlande a mis en place un système de co-financement de l'achat d'un vélo pour les salariés du secteur privé.

La modification des règles du code de la route

De nombreux pays ont apporté des modifications récentes à leur code de la route pour mieux prendre en compte les usagers vulnérables. Par exemple, plusieurs pays ont précisé récemment les conditions de dépassement des cyclistes par les véhicules motorisés.

Parmi les exemples les plus marquants, on peut citer :

- ✓ Belgique : la réforme du code de la route de 2024, renommé "code de la voie publique", s'accompagne d'une évolution des règles de fond pour optimiser la sécurité routière, en particulier pour les usagers les plus vulnérables. Cette réforme vise également à favoriser un partage plus équilibré de l'espace public, fondé sur le principe de priorisation "STOP". Ainsi, il est recommandé de privilégier la marche lorsque cela est possible ("stappers"), sinon d'utiliser les transports en commun ("openbaar vervoer") et de ne penser à la voiture qu'en dernier recours ("private vervoer"). Parmi les nouvelles règles introduites, on peut citer des règles de dépassement plus strictes, l'introduction d'un équivalent au M12 français²⁴⁷, la possibilité de circulation inter-files pour les cyclistes, y compris à droite ;
- ✓ Angleterre : depuis les réformes du *Highway Code* en janvier 2022²⁴⁸, une hiérarchie des usagers de la route a été introduite par échelle de vulnérabilité. Les infractions qui mettent en danger les catégories les plus vulnérables sont désormais plus sévèrement réprimées. Par ailleurs, les cyclistes et piétons bénéficient d'une priorité accrue sur les intersections.

Les tensions liées au partage de la route

Dans certains pays tels que le Canada, les Pays-Bas, la Lituanie et l'Estonie, la cohabitation entre vélos et voitures ne présente pas de difficultés majeures. Les automobilistes de ces pays, comme en Irlande, en Angleterre et aux Pays-Bas, sont réputés pour leur respect envers les cyclistes. Cependant, l'absence de débat public sur cette question ne signifie pas l'absence de problèmes : la sécurité des cyclistes n'est par exemple pas perçue comme un enjeu du débat public en Croatie, malgré des statistiques de sécurité routière préoccupantes²⁴⁹.

D'autres pays, dont l'Espagne, la Hongrie, l'Italie, le Luxembourg, la Lettonie et la Grèce, signalent un climat de tensions et des difficultés de partage de la route, dues à des facteurs variés allant de la faiblesse des infrastructures à la congestion du trafic ou l'intolérance entre usagers. La Lettonie mentionne en particulier les dépassements dangereux, le manque d'attention des automobilistes aux intersections et le manque d'équipements de visibilité pour les cyclistes. En Belgique, on observe une détérioration générale des relations entre usagers depuis l'épidémie de Covid, ce qui a conduit le plan fédéral de sécurité routière 2021-2025 à mettre l'accent sur la cohabitation sur la voie publique.

Ces tensions sont difficiles à objectiver mais ne se manifestent pas uniformément : plusieurs pays notent que les agressions physiques restent rares (Royaume-Uni, Luxembourg). En Espagne, 20 % des cyclistes interrogés dans le baromètre vélo 2024 se sont déclarés harcelés ou agressés lorsqu'ils circulaient à vélo. Le sentiment d'insécurité, voire de tensions, est particulièrement prégnant en agglomération et dans les zones densément peuplées, comme le

²⁴⁷ panneau triangulaire placé sur les feux rouges autorisant les cyclistes à s'affranchir du feu rouge pour aller, en fonction du panneau, soit à droite, soit tout droit, soit à gauche, soit dans deux ou trois de ces directions.

²⁴⁸ <https://www.gov.uk/government/news/the-highway-code-8-changes-you-need-to-know-from-29-january-2022>

²⁴⁹ 71 morts par millions d'habitant en 2023, contre 46 en moyenne UE-27 : https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/20400-lives-lost-eu-road-crashes-last-year-2024-10-10_en

montrent des sondages menés au Canada, en Espagne, au Royaume-Uni et en Belgique. Une étude réalisée par l'agence wallonne de sécurité routière indique que la cohabitation entre usagers de la voirie est majoritairement perçue comme problématique dans les centres-villes, mais pas ou peu problématique dans les zones résidentielles et rurales.

Ce sentiment d'insécurité ne recoupe pas les statistiques d'accidentalité des cyclistes, qui semblent davantage corrélée avec l'intensité de la pratique dans le pays.

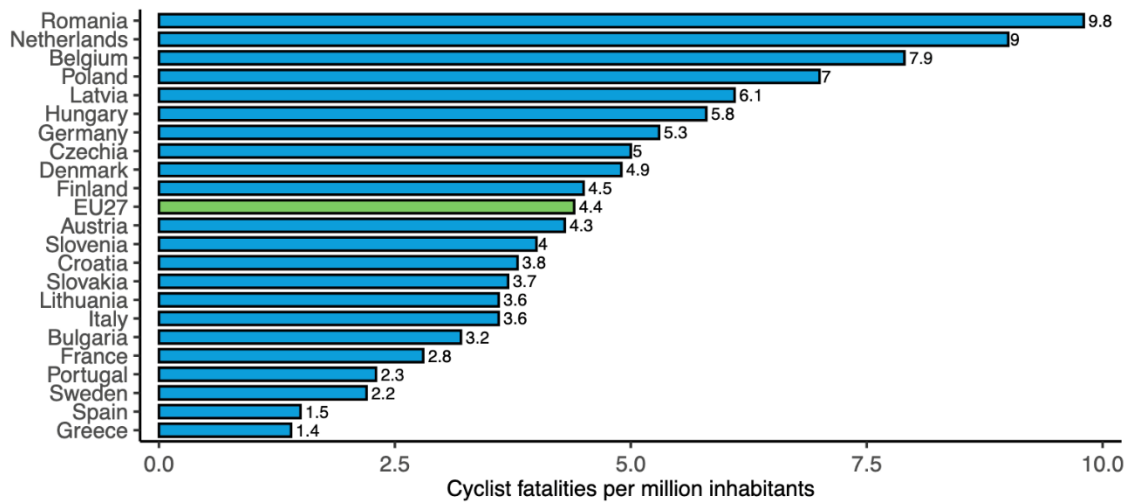
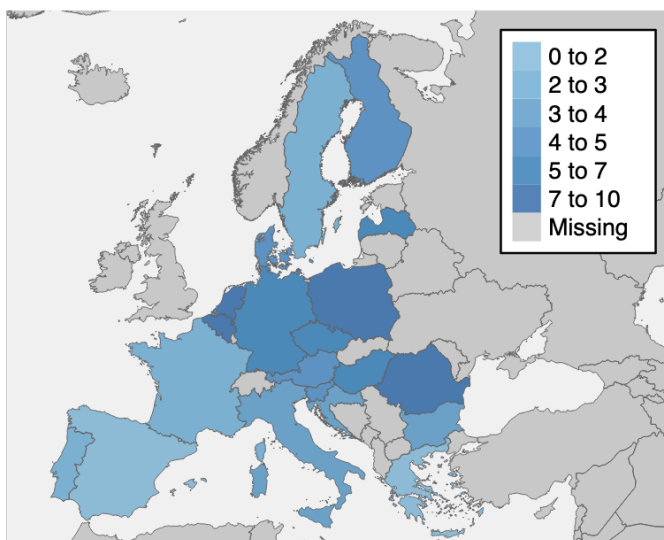


Figure 9: cyclistes tués par million d'habitants entre 2018 et 2020 (UE à 27)

Source : CARE, EUROSTAT



Source : Commission européenne, European Road Safety Observatory Facts and Figures – Cyclists, 2023

Certaines réponses au questionnaire établissent un lien entre ce sentiment d'insécurité et la stagnation, voire la baisse de la part modale du vélo : Irlande (qui a connu une baisse sensible de la part modale du vélo, de 7 % en 1986 à 3 % aujourd'hui), Hongrie...

Les tensions relatives à l'utilisation conjointe de la voie publique ne concernent pas uniquement les véhicules motorisés et les vélos. Des conflits entre piétons et cyclistes sont également évoqués, notamment au Luxembourg et en Lettonie, par exemple lorsque les pistes cyclables ne sont pas distinctes des trottoirs, entraînant ainsi confusion et accidents. Les

vélos tout-terrain, ou « fat bikes », font l'objet d'une attention particulière, en particulier aux Pays-Bas où la multiplication des accidents et des nuisances qu'ils engendrent a conduit le Parlement à voter en faveur de l'obligation du port du casque et d'un âge minimum de 14 ans pour ces engins. En outre, l'apparition des trottinettes est également citée comme une source de tension (Belgique).

Éducation, sensibilisation et communication

La formation dans l'enseignement initial

La majorité des pays mentionnés ont mis en place des initiatives de sensibilisation ou de formation à la sécurité routière ciblant les jeunes et le milieu scolaire. Seule l'Estonie fait exception dans ce domaine. Dans la plupart des cas, ces actions sont occasionnelles ou facultatives, souvent initiées par les forces de l'ordre, comme au Canada et en Lettonie.

Plusieurs pays ont intégré l'éducation routière dans leur programme scolaire, tels que la Slovaquie, la Slovénie, le Luxembourg et les Pays-Bas, bien que l'obligation et l'application réelle de cet enseignement ne soient pas systématiquement clarifiées. Aux Pays-Bas, l'éducation routière est une matière obligatoire à l'école primaire, avec un enseignement allégé au secondaire.

Au Luxembourg, des modules sont proposés aux classes intéressées de l'enseignement fondamental (3 – 11 ans), dès le 1er cycle (3-5 ans). Dans l'enseignement secondaire, des journées « mobilité et sécurité sur les routes » sont organisées avec la participation de la police.

Parmi les initiatives notables, la Slovaquie a mis en place une initiative intéressante en collaborant avec les ministères des transports et de l'éducation ainsi que des collectivités pour développer des parcs de circulation pour enfants. En Grèce, une plateforme en ligne « e-drive academy » a été créée pour fournir du matériel pédagogique dédié à l'enseignement dans les écoles. Enfin, la Lituanie prévoit de lancer cette année un projet pilote visant à encourager les écoliers à faire plus de vélo dans le cadre du projet LIFE IP de l'UE.

L'éducation tout au long de la vie

La majorité des pays interrogés ne s'appuient que sur la communication publique pour mettre à jour les connaissances de leur population en matière de sécurité routière, avec très peu d'initiatives signalées de formations continues, qui sont toujours facultatives.

Les Pays-Bas se distinguent comme le pays le plus proactif, avec des programmes étatiques tels qu'un plan national lancé en 2018 et déployé au niveau municipal pour offrir des séances de formation aux seniors visant à promouvoir une pratique sûre du vélo. Le ministère néerlandais des Transports soutient également deux organisations de sécurité routière qui proposent des cours pour les personnes âgées et interviennent dans les écoles secondaires.

En Belgique, les régions, responsables de la sensibilisation et de l'éducation à la sécurité routière, développent des programmes de formation de remise à niveau sur le code de la route. De plus, une brochure et un quiz en ligne ont récemment été mis en place pour offrir une mise à jour des règles de circulation lors du renouvellement en ligne du permis de conduire²⁵⁰.

A l'image du stage de « récupération de point » en France, plusieurs pays prévoient des formations pour les auteurs d'infraction : Pays-Bas, Irlande, Angleterre... Aux Pays-Bas, les personnes ayant conduit sous l'emprise de l'alcool ou de la drogue peuvent se voir prescrire sur décision administrative des cours obligatoires. Au Canada, le service de police de la ville de Montréal a mis au point un programme à destination des automobilistes qui ont commis une infraction à l'encontre d'un cycliste ou d'un piéton, intitulé Troque ton ticket. Deux fois par an, ceux-ci ont la possibilité de faire annuler leur infraction en participant volontairement à une séance d'information et de prévention sur la sécurité routière.

²⁵⁰ <https://mobilit.belgium.be/fr/route/conduire/permis-de-conduire/beldrive-demande-de-permis>

La prévention et communication sur la règle et le partage de la route

Les campagnes de communication demeurent le principal moyen de sensibiliser la population aux règles de partage de la route. Selon les pays, ces campagnes sont menées par les autorités ou par le biais d'acteurs associatifs, comme c'est le cas en Slovénie et aux Pays-Bas.

En Lettonie, une campagne intitulée « Conduisez avec votre tête » a été lancée en 2021, en partenariat entre l'État, une association, la police, une compagnie d'assurance et le plus grand détaillant de carburant du pays. Cette campagne s'est concentrée spécifiquement sur les récentes évolutions du code de la route, les recommandations pour se déplacer à vélo en toute sécurité et la promotion d'un respect mutuel entre les usagers de la route.

En Belgique, des efforts sont déployés pour améliorer l'accessibilité des informations relatives au nouveau Code de la voie publique, non seulement pour les cyclistes mais aussi pour les aménageurs. Cela se traduit par la publication d'une brochure et d'un site web dédié au nouveau code de la voie publique²⁵¹ et par la mise en place, en Région Wallonie, d'une « Sécurothèque » proposant des fiches sur les différents aménagements possibles²⁵².

Les règles spécifiques aux cyclistes

Peu de pays disposent de règles spécifiques aux cyclistes

A titre d'exemple, des équivalents du M12 français existent en Belgique et aux Pays-Bas. Ils n'existent pas en Italie. En Angleterre, une règle spécifique de priorité a été mise en place en 2022 : le cycliste qui franchit une intersection sans changer de direction est prioritaire. L'Estonie a institué une obligation pour les piétons de porter un dispositif réfléchissant lors des déplacements nocturnes ou à visibilité réduite.

Une diversité de règles de dépassement des cyclistes

Les règles de dépassement des vélos par les engins motorisés sont variées, bien que des caractéristiques communes émergent, notamment au niveau de quatre critères clés : la vitesse du véhicule, avec une référence fréquente à une vitesse charnière de 50 km/h ; la distinction entre zones urbaines et non-urbaines ; la distance minimale de dépassement, généralement fixée entre 1 mètre et 2 mètres ; et, plus rarement, la référence à la chaussée ou au marquage au sol. Dans cet éventail réglementaire, les Pays-Bas constituent une exception intéressante en ne disposant d'aucune règle spécifique à ce sujet.

Tableau 4: Règle de dépassement des cycles par véhicule motorisé dans les pays répondants au questionnaire de la mission

Pays	Règle	Indication relative à la vitesse du véhicule	Indication relative au marquage au sol	Indication relative à la zone urbaine/rurale	Indication d'une distance métrique
Hongrie	V = 50 km/h : obligation de franchir la ligne discontinue ; V > 50 km/h : franchir la ligne discontinue d'au moins la moitié du véhicule ; dépassement interdit si ligne continue ou panneau le spécifiant.	Oui	Oui	Non	Non
Slovaquie	V = 50 km/h : 1 mètre de distance ; V > 50 km/h : 1,5 mètre de distance	Oui	Non	Non	Oui

²⁵¹ <https://www.code-de-la-route.be/fr/code-de-la-voie-publique>

²⁵² <https://securotheque.wallonie.be/dossiers-thematiques/dossier-thematique-les-cyclistes>

Pays	Règle	Indication relative à la vitesse du véhicule	Indication relative au marquage au sol	Indication relative à la zone urbaine/rurale	Indication d'une distance métrique
Italie	« au moins 1,5 mètre lors du dépassement d'un cycliste, si les conditions de la route le permettent »	Non	Non	Non	Oui
Autriche	Distance minimale de 1,5 mètres en zone urbaine, 2 mètres ailleurs. Distance moindre si V = 30 km/h	Oui	Non	Oui	Oui
Royaume-Uni	V ≤ 50 Km/h : distance minimale de 1,5 mètres ; V > 50 km/h : plus de 1,5 mètres	Oui	Non	Non	Oui
Canada (Ontario)	En milieu urbain : 1 mètre minimum ; hors zone urbaine : 1,5 mètre minimum	Non	Non	Oui	Oui
Croatie	1,5 minimum hors agglomération	Non	Non	Oui	Oui
Estonie	1,5 mètre minimum	Non	Non	Non	Oui
Grèce	Dépasser par la gauche	Non	Non	Non	Non
Irlande	<ul style="list-style-type: none"> • En agglomération (zones où la vitesse maximale autorisée est de 50 km/h ou moins) : une distance minimale de 1 mètre doit être maintenue lors du dépassement d'un cycliste. • Hors agglomération (routes où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h) : une distance minimale de 1,5 mètre est requise. 	Oui	Non	Oui	Oui
Lettonie	"Le code de la route letton impose aux conducteurs de maintenir une distance de sécurité lorsqu'ils dépassent un cycliste, afin de ne pas le mettre en danger. Bien qu'il n'y ait pas de distance latérale minimale définie par la loi, il est recommandé de maintenir une distance d'au moins un mètre, en tenant compte des conditions de la route et de la circulation"	Non	Non	Non	Non
Lituanie	V ≤ 50 Km/h : distance minimale de 1 mètres ; V > 50 km/h : distance minimale de 1,5 mètres	Oui	Non	Non	Oui
Luxembourg	Distance minimale de 1,5 mètres : règle récente instaurée en 2018	Non	Non	Non	Oui
Slovénie	Au moins 1 mètre en zone urbaine et 1,5 mètre hors agglomération	Non	Non	Oui	Oui
Pays-Bas	Dépasser par la gauche	Non	Non	Non	Non
Espagne	En zone urbaine : changer de voie pour dépasser. En zone rurale : distance minimale d'1,5 mètre ou sinon possibilité de changer de voie	Non	Oui	Oui	Oui

Source : questionnaire mission

La plupart des pays interrogés privilégient les critères de zone (rurale/urbaine) et de distance métrique pour déterminer les conditions d'un dépassement sécurisé. Ces critères reflètent une perception idéale des situations de dépassement, mais peuvent être source d'ambiguïté dans la pratique (par exemple, il peut être difficile d'estimer si l'on se trouve en zone urbaine ou rurale, ou de mesurer une distance de 1,5 mètre tout en étant en mouvement).

En revanche, les critères liés à la vitesse du véhicule et au marquage au sol sont des informations dont le conducteur peut disposer de manière certaine et immédiate. Cependant, seules l'Espagne et la Hongrie font référence au marquage au sol dans leur réglementation relative aux dépassements.

Il est intéressant de noter que la distance de dépassement n'est parfois indiquée qu'à titre de recommandation (comme en Lettonie et en Lituanie jusqu'en 2024) et que l'instauration de ces règles est parfois récente, certains pays ayant adopté des lois à ce sujet en réaction à la montée en puissance des mobilités douces (par exemple, le Luxembourg en 2018, la Slovénie en 2021 et la Lituanie le 1er décembre 2024).

Les infrastructures

Une diversité de dispositifs de partage de la route surtout présente en Europe de l'Ouest

Dans la plupart des pays répondants, on observe une diversité d'infrastructures dédiées aux vélos : pistes cyclables séparées, bandes cyclables, voies partagées entre vélos et bus, etc. Cependant, leur développement est inégal. Dans certains pays comme la Croatie, l'infrastructure spécifique pour les vélos fait défaut, ce qui entraîne une cohabitation des vélos avec les piétons sur les trottoirs ou avec les voitures sur la chaussée. En Grèce, les trottoirs eux-mêmes sont insuffisants, 40 % d'entre eux étant difficilement praticables en raison de leur largeur inférieure à un mètre ou de leur dégradation (destruction, déformation...), entraînant des problèmes de sécurité pour les piétons, les personnes à mobilité réduite et les cyclistes.

Quelques pays optent encore pour la formule du trottoir partagé, comme l'Estonie, tandis que la Lituanie autorise la circulation à vélo sur les trottoirs en l'absence de pistes cyclables à proximité, mais à une vitesse proche de celle des piétons.

Certains pays accordent un financement pour la construction d'infrastructures cyclables (voir partie 2), tandis que dans d'autres, ces initiatives sont plutôt portées par les métropoles, comme c'est le cas à Lubjana. Cependant, l'absence de coordination entre collectivités peut nuire à la cohérence des efforts de développement du réseau (Grèce).

Dans plusieurs pays, une attention particulière est portée aux espaces devant les écoles, avec des mesures telles que l'apaisement de la circulation ou l'interdiction des voitures à proximité des établissements scolaires (Slovaquie, Slovénie).

C'est surtout dans l'ouest de l'Europe que l'on trouve des dispositifs de voirie prévus pour accueillir une pluralité d'usages, tels que les zones de rencontre ou les « routes résidentielles » interdites au trafic motorisé sauf local (Autriche). On retrouve également le concept de « route cyclable » dans plusieurs pays (Autriche, Pays-Bas, etc.), avec une inversion de la priorité : les vélos sont considérés comme des véhicules prioritaires et le trafic motorisé n'est qu'invité. La Belgique dispose également d'une grande diversité de dispositifs de cohabitation entre modes de transport prévus par le code de la route : rue cyclable, chaussée à voie centrale, rues piétonnes, rues école, pistes cyclables suggérées, partagées, etc.

Quelques initiatives notables concernant les infrastructures cyclables

La ville de Londres a déployé des infrastructures cyclables adaptées à différents usages : « quietways » pour les personnes moins expérimentées ou peu à l'aise sur les trajets fréquentés, et « Cycle Superhighways » pour les itinéraires de grande capacité destinés aux cyclistes plus expérimentés, principalement pour les trajets domicile-travail.

De leur côté, les Pays-Bas sont reconnus pour leurs « carrefours à la hollandaise », où un espace spécifique est dédié aux cyclistes et qui leur accorde la priorité pour traverser. Dans ce pays, le marquage au sol des pistes cyclables fait l'objet d'un effort d'homogénéité grâce à un code couleur (rouge) uniforme. Cette signalétique facilite la cohabitation entre

les usagers de la route et indique clairement les zones réservées aux vélos, ainsi que les rues où ces derniers sont prioritaires. Cette signalétique a également été adoptée en Estonie.

Signalisation spécifique aux modes actifs

Certains pays ont mentionné la présence de signalisation spécifique aux vélos. Au Luxembourg, des feux pour vélos « orange clignotant » ont été créés, permettant aux cyclistes de continuer lorsque le feu est rouge pour les véhicules motorisés. Aux Pays-Bas, la possibilité donnée aux cyclistes de tourner à n'importe quel moment est signalée par un panneau carré avec une indication textuelle explicite. Généralement, aux Pays-Bas, les vélos disposent de leur propre système de feux de circulation, avec des boucles de détection électromagnétiques en amont. Au Luxembourg, des panneaux de rappel de la distance de 1,5 m pour le dépassement des cyclistes sont présents le long des routes nationales empruntées par un itinéraire du réseau cyclable national. Au Royaume-Uni, dans certaines villes, le séquençage des feux a été modifié à certaines intersections identifiées comme dangereuses, avec l'installation de feux « cyclistes » passant au vert quelques secondes avant les feux « classiques », permettant ainsi de réduire le risque qu'un cycliste se trouve dans l'angle mort d'un bus/poids-lourd ou d'une camionnette tournant à gauche.

Autres initiatives notables

Au Luxembourg, des « BikeBox » ont été développées pour offrir des garages sécurisés aux vélos à proximité des gares ferroviaires. Ces parcs à vélos peuvent être déverrouillés avec la carte mKaat, qui est également utilisée comme support pour les titres de transport en commun dans le pays.

Au Royaume-Uni, certaines initiatives ont été prises pour améliorer la sécurité des cyclistes en milieu urbain. Par exemple, certains poids lourds tels que les camions de livraison et les camions de ramassage des déchets sont équipés d'avertisseurs sonores qui se déclenchent automatiquement lorsque le conducteur actionne les clignotants gauche, ce qui permet d'alerter les cyclistes potentiellement sur le point de traverser la trajectoire du véhicule.

Détection, constatation, réponse pour les comportements dangereux et/ou violents sur la route

Les autorités en charge du respect de la règle

Le respect des règles sur la route est généralement assuré par plusieurs autorités, telles que la police nationale, les agents municipaux ou ceux dépendant des collectivités territoriales. Dans certains cas, certaines tâches peuvent être déléguées à des opérateurs privés, en particulier en ce qui concerne le stationnement (Belgique).

Deux pays font référence à des services ou corps de fonctionnaires spécialisés dans la détection des infractions routières. Aux Pays-Bas, 23 000 fonctionnaires de police spécialisés appelés « boas » (« buitengewoon opsporingsambtenaren ») sont chargés de contrôler la circulation non motorisée, entre autres. Ils disposent de pouvoirs d'enquête limités.

En Grèce, il existe une police spécialisée dans la circulation routière qui est responsable de la gestion des infractions au Code de la route et joue un rôle dans la sensibilisation des citoyens à la sécurité routière. Cependant, elle est considérée comme peu efficace, sous-dotée en personnel et en équipement. Les infractions routières, en particulier celles qui portent atteinte aux droits des cyclistes, font l'objet d'une « sous-répression manifeste ».

Utilisation de la vidéo pour détecter les comportements violents

Au Royaume-Uni, les particuliers ont la possibilité de transmettre des enregistrements vidéo à la police via un formulaire numérique²⁵³. Ces vidéos peuvent servir de preuve pour verbaliser les contrevenants. La police s'appuie de plus en plus sur des preuves fournies par des cyclistes équipés de caméras embarquées pour poursuivre les infractions commises

²⁵³ <https://nextbase.co.uk/national-dash-cam-safety-portal/>

par des automobilistes. De manière similaire, la police irlandaise a mis en place une plateforme permettant aux usagers de signaler des comportements dangereux en fournissant des vidéos et des photos en appui de leur témoignage²⁵⁴.

Afin de faire face à la forte mortalité routière sur ses routes, la Grèce prévoit, à compter de l'été 2025, le déploiement de 1388 caméras dédiées. Ces caméras enregistreront numériquement plusieurs types d'infractions au Code de la route, telles que les excès de vitesse, le non-respect des feux rouges, l'utilisation du téléphone portable en conduisant, et l'utilisation des voies réservées aux bus, entre autres.

Infractions spécifiques portant les atteintes aux droits des piétons et des cyclistes

Dans la majorité des pays répondants (Croatie, Estonie, Lituanie, Slovénie, etc.), il n'existe pas d'infractions spécifiques aux atteintes envers les piétons et les cyclistes. C'est le droit commun des atteintes à la personne ou des atteintes au Code de la route qui s'applique.

Au Royaume-Uni, les atteintes aux droits des piétons et des cyclistes font l'objet d'infractions spécifiques et, dans certains cas, d'une répression accrue, surtout depuis la réforme de 2022 déjà évoquée. Les comportements des automobilistes envers les cyclistes qui sont réprimés comprennent les dépassements dangereux (moins de 1,5 mètre), l'ouverture intempestive de portières (sans vérification de l'arrivée d'un cycliste ou piéton), le non-respect des priorités, le stationnement sur piste cyclable, etc. Les infractions sont souvent assorties de « Fixed Penalty Notices » et d'amendes plus élevées.

En Belgique, les comportements à l'égard des piétons, des cyclistes, des conducteurs de cyclomoteurs, des participants à une course cycliste font l'objet d'articles dédiés dans le Code de la route. Le plan fédéral de sécurité routière comprend deux mesures pour accroître la répression des comportements dangereux envers les usagers vulnérables : renforcement des contrôles relatifs aux infractions mettant en danger les usagers actifs et vulnérables, et pacification de l'espace public en veillant au respect mutuel de tous les usagers.

Au Luxembourg, les atteintes aux droits des piétons et cyclistes font l'objet d'infractions particulières, avec certaines infractions classées comme graves et combinées avec une perte de points sur le permis de conduire.

En Espagne, la police municipale d'une commune proche de Barcelone, Terrassa, a conclu avec une association de cyclistes un protocole pour la prévention, l'action et la résolution de situations de harcèlement envers les personnes utilisatrices de vélo et de trottinettes. Le texte de cette convention n'inclut pas dans le harcèlement les faits de violence, car ils relèvent de la justice, mais ceux d'agressivité à l'endroit des cyclistes se traduisant par des comportements d'intimidation. Le plan ouvre la possibilité aux cyclistes, par le truchement de l'association signataire, de contacter la police municipale qui à son tour prendra attache avec le conducteur du véhicule accusé d'un tel comportement.

Autres dispositifs notables

En Hongrie, le permis de conduire peut être suspendu pendant 30 jours en cas de dépassement dangereux.

En Belgique, un registre national des vélos en circulation a été mis en place, reposant sur le volontariat. Cette initiative vise à faciliter la lutte contre le vol de vélos et à améliorer la sécurité des cyclistes.

²⁵⁴ <https://www.garda.ie/en/trafficwatchreport/>

Annexe n° 4 : Jurisprudence à propos de l'application de l'article 228-2 du Code de l'environnement

L'article L228-2 du Code de l'environnement créé une obligation de mettre au point des itinéraires cyclables en cas de réalisation ou de rénovation des voies urbaines, hors autoroutes et voies rapides

Depuis le 1^{er} janvier 1998, à l'exception des autoroutes et voies rapides, les gestionnaires ont l'obligation de mettre au point des itinéraires cyclables lors de la réalisation et de la rénovation de voies urbaines

L'article 20 de la Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) a introduit une obligation pour les gestionnaires (État, collectivités territoriales) de mettre au point des itinéraires cyclables lors de la création ou rénovation de voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides. Cette disposition, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1998, a été codifiée à l'article L228-2 du code de l'environnement :

« A compter du 1^{er} janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »

Cet article a fait l'objet de divergences d'interprétation et a été appliqué de façon très aléatoire en France. Si la notion de « réalisations » renvoie assez intuitivement à la notion de créations d'une voirie, le terme « rénovations » a été très discuté, la loi ne précisant ni l'ampleur ni la consistance des travaux requises. Le qualificatif « urbaines » a en outre conduit des gestionnaires à considérer qu'en dehors des centres urbains, c'est-à-dire en milieu périurbain, rural ou naturel, l'obligation posée à l'article L228-2 du code de l'environnement ne trouvait pas à s'appliquer. Enfin, la précision apportée dans l'article, à savoir « en fonction des besoins et contraintes de la circulation », a été diversement appréciée par les maîtres d'ouvrages, selon que l'on considère qu'elle se rapporte à l'aménagement lui-même et qu'elle permet aux gestionnaires de voirie de se soustraire de l'obligation qui lui est faite de mettre au point un aménagement cyclable s'il estime que les besoins et contraintes de la circulation l'en empêchent, ou que l'on considère que, sans remettre en cause l'obligation, elle se rapporte uniquement aux options proposées pour cet aménagement.

L'application de l'article L228-2 du code de l'environnement a fait l'objet d'une jurisprudence administrative importante, qui a permis de clarifier l'interprétation de ces points. La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) a quant à elle rappelé l'obligation qui est faite au gestionnaire de voirie de mettre au point des itinéraires cyclables, éventuellement adaptés aux besoins et contraintes de circulation (art. 61) et a étendu, quoique de façon très atténuée, cette obligation aux voies interurbaines (art. 62, transposé à l'art. L228-3 du code de l'environnement).

Article 61 de LOM :

L'article L. 228-2 du code de l'environnement est ainsi modifié :

1° Le premier alinéa est ainsi modifié :

a) Les mots : « sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants » sont remplacés par les mots : « prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol » ;

b) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à

emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route. »;

2° Le second alinéa est ainsi rédigé : « Le type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe. »

Article 62 de la LOM :

« Art. L. 228-3.-A l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de la voirie évalue, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière. Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation. En cas de besoin avéré, un aménagement ou un itinéraire cyclable est réalisé, sauf impossibilité technique ou financière.

« Ces aménagements ou itinéraires cyclables doivent tenir compte des orientations des plans de mobilité et de mobilité simplifiés ainsi que du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et du schéma national des véloroutes, lorsqu'ils existent, sans que cela puisse remettre en cause l'obligation découlant du premier alinéa.

« Pour les aménagements ou itinéraires inscrits dans l'un de ces plans ou schémas, le besoin est réputé avéré. »

II.- Le présent article s'applique :

1° Pour les projets soumis à déclaration d'utilité publique ou évaluation environnementale, aux projets dont la première enquête publique est ouverte à compter du premier jour du sixième mois suivant la publication de la présente loi ;

2° Pour les autres projets, aux projets dont l'engagement des premiers travaux a lieu après le premier jour du troisième mois suivant la publication de la présente loi. »

Il est important de noter que l'article L228-2 modifié fournit désormais une liste exhaustive des types d'aménagements cyclables possibles et que les marquages au sol sont réservés aux chaussées à sens unique à une seule file. Il n'est donc légalement pas possible, pour le gestionnaire de voirie, d'utiliser ce procédé pour satisfaire à l'obligation qui lui est faite d'aménager un itinéraire cyclable dans les autres configurations de voies.

La notion de « voie urbaine » englobe toutes les voies en agglomération, qu'elles se situent en milieu urbain, périurbain ou rural

A l'exception des autoroutes et voies rapides, l'art. L228-2 du code de l'environnement concerne toutes les catégories de voies situées à l'intérieur d'une agglomération. L'art. R110-2 du code de la route dispose que l'agglomération est un « espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde » (panneaux EB10 et EB20). Le périmètre de l'article L228-2 ne se limite donc pas aux centres urbains. Les voies situées en agglomération dans les territoires périurbain ou rural sont concernées.

Le juge apprécie de façon extensive les notions de réalisation ou de rénovation d'une voie urbaine

En 2015, le tribunal administratif de Marseille a proposé une définition des notions de réalisations ou de rénovations de voies urbaines : « tous travaux, quelle qu'en soit l'ampleur, qu'une collectivité est amenée à réaliser sur la voirie dont l'entretien est à sa charge, dès lors que ces travaux sont de nature à modifier les conditions de circulation sur ces voies, soit par modification de leur profil, soit par adjonction ou suppression d'éléments de voirie, soit encore par réfection du revêtement ou du marquage de ces voies »²⁵⁵.

255 Cour administrative d'appel de Marseille, 7 avril 2015, 13MA02211.

Logiquement, la création de voies urbaines nouvelles entre dans le champ d'application de l'art. L228-2 du code de l'environnement en tant que réalisation d'une voirie.

S'agissant de la rénovation des voies urbaines, le juge, tout en appréciant la nature, la consistance et l'ampleur des travaux, adopte une approche relativement extensive de cette notion :

- *une réfection de chaussée complète doit s'accompagner de la création d'un aménagement cyclable²⁵⁶, « sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation²⁵⁷ »;*
- *c'est également le cas d'un réaménagement de carrefours et de trottoirs le long d'une route départementale²⁵⁸ ;*
- *il en est de même du réaménagement d'une voie en vue d'y réduire la circulation pour augmenter la place dédiée aux piétons²⁵⁹ ;*
- *une opération de modification, sur un linéaire de 1200m, de carrefours, de l'organisation du stationnement et de modernisation des dispositifs d'eau pluviales a également été considérée comme une rénovation de voie urbaine²⁶⁰ ;*
- *un projet important de réaménagement de voirie consistant à créer, par exemple, plusieurs giratoires²⁶¹ ou de réaliser des travaux de voirie et d'assainissement pluvial, de signalisation lumineuse tricolore, d'éclairage et de vidéosurveillance, doit aussi s'accompagner de la mise au point d'itinéraires cyclables²⁶² ;*
- *la création de quatre lignes de bus à haut niveau de service est constitutive d'une rénovation²⁶³ ;*
- *il en est de même d'une opération consistant au recalibrage d'une rue et à la réfection d'une chaussée²⁶⁴.*

L'article L228-2 du code de l'environnement créé une obligation de résultat pour le gestionnaire de voirie, qui ne peut refuser l'itinéraire cyclable en raison des besoins et contraintes de circulation

L'absence de mise au point d'un itinéraire cyclable en cas de réalisation ou de rénovation d'une voie urbaine a parfois été justifiée par les gestionnaires de voiries par la nécessité de répondre aux « *besoins et contraintes de la circulation* ». Le juge est venu préciser l'interprétation qui doit être faite de l'art. L228-2 du code de l'environnement sur ce point.

L'absence de besoin apparent (« il n'y pas de cyclistes sur cet itinéraire ») ou le manque de place pour réaliser l'itinéraire ne permettent pas de se soustraire à l'obligation qui est légalement faite au gestionnaire de réaliser un aménagement cyclable. En effet, la cour d'appel de Douai a considéré que « *le législateur a entendu imposer aux collectivités concernées, à compter du 1^{er} janvier 1998, une obligation de mise au point d'itinéraires cyclables pourvus d'aménagements adaptés, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines* »²⁶⁵.

Cette position a été suivie par d'autres juridictions depuis. Les besoins et contraintes de la circulation peuvent avoir une influence sur le choix de l'aménagement cyclable qui doit être mis en œuvre, mais pas sur son caractère impératif : « *il résulte de ces dispositions que le législateur a entendu imposer aux collectivités concernées, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, une obligation de mise au point d'itinéraires cyclables pourvus d'aménagements adaptés qui peuvent, en fonction des besoins et contraintes de la circulation, être réalisés sous forme soit de pistes, soit de marquages au sol, soit enfin de couloirs indépendants* »²⁶⁶.

²⁵⁶ Cour administrative d'appel de Lyon, 28 juillet 2003, 99LY02169 ;

²⁵⁷ Cour administrative d'appel de Douai, 1ère chambre, 16 mars 2021, 19DA00524, inédit au recueil Lebon, dont le recours en cassation a été rejeté par le Conseil d'Etat

²⁵⁸ Cour administrative d'appel de Nantes, 30 avril 2019, 17NT00346.

²⁵⁹ Cour administrative d'appel de Nantes, 28 février 2020, 19NT00935.

²⁶⁰ Conseil d'Etat, 30 novembre 2020, Commune de Batz-sur-Mer, 432095, B.

²⁶¹ Cour administrative d'appel de Nantes, 26 juin 2009, CU Brest, 08NT03365

²⁶² Cour administrative d'appel de Marseille, 07avril 2015, 13MA02211, Inédit au recueil Lebon

²⁶³ Cour administrative d'appel de Douai, 1ère chambre, 16 mars 2021, 19DA00524, inédit au recueil Lebon, dont le recours en cassation a été rejeté par le Conseil d'Etat

²⁶⁴ Cour administrative d'appel de Douai, 30 décembre 2003, 02DA00204, mentionné aux tables du recueil Lebon

²⁶⁵ Cour administrative d'appel de Douai, 30 décembre 2003, 02DA00204.

²⁶⁶ Cour administrative d'appel de Nantes, 26 juin 2009, 08NT03365.

Il est à noter que tout en rappelant cette obligation, la cour administrative d'appel de Paris a ouvert la possibilité au gestionnaire de voirie, « *sous le contrôle du juge et dans une mesure limitée, d'opérer une dissociation partielle de l'itinéraire cyclable et de la voie urbaine réaménagée, lorsque la configuration des lieux l'impose au regard des besoins et contraintes de la circulation* »²⁶⁷.

D'ailleurs, les travaux parlementaires sur la LOM démontrent la volonté du législateur d'affirmer le caractère obligatoire de la mise au point d'itinéraires cyclables lors de la réalisation ou de la rénovation de voies urbaines. La nouvelle rédaction de l'article L228-2 est issue d'un amendement soutenu, notamment, par Barbara Pompili pour les motifs suivants :

« les « besoins et contraintes de la circulation » se rapportent à la nature de l'aménagement cyclable, non à la décision de le réaliser. Nous avons déjà eu des débats à ce sujet. C'est d'ailleurs bien le type d'aménagement cyclable à réaliser qui est visé par le plan de déplacements urbains, lorsque celui-ci existe : l'aménagement cyclable, pour sa part, est obligatoire en cas de réalisation ou de rénovation de voies urbaines. L'amendement propose aussi d'indiquer, de façon non exhaustive, les formes d'aménagement que peuvent prendre les itinéraires cyclables en milieu urbain, en actualisant l'énumération qui a été faite lors de l'adoption de la loi LAURE. Les voies de bus pourraient par exemple être considérées comme des itinéraires cyclables si le bus peut y dépasser les vélos dans des conditions de sécurité suffisantes ».

Le tribunal administratif de Limoges réaffirme ce principe dans un arrêt du 4 février 2025²⁶⁸, qui tire les conséquences de la jurisprudence sur le sujet²⁶⁹. Il ajoute qu'une dissociation partielle de l'itinéraire cyclable et de la voie urbaine est envisageable mais de façon limitée, lorsque la configuration des lieux l'impose au regard des besoins et contraintes de la circulation. Le gestionnaire qui réalise ou rénove une voie urbaine est par conséquent soumis à une obligation de résultat, avec la possibilité de choisir l'aménagement le plus adapté compte tenu des besoins et contraintes de circulation.

L'article L228-2 modifié par la LOM clarifie les conditions dans lesquelles l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en empruntant une voie de bus

Avant la LOM, la cour administrative d'appel de Paris avait jugé que la création d'une voie dédiée exclusivement à un moyen de transport en commun en site propre (TCSP) impliquant des restructurations partielles de certaines voies et le maintien d'autres en l'état, ne nécessitait pas la création d'itinéraires cyclables sur l'ensemble du trajet²⁷⁰. Le juge avait précisé en outre que pour les voies soumises à rénovation ou à restructuration, la collectivité pouvait opérer une dissociation partielle de l'itinéraire cyclable avec la voie réaménagée « sous le contrôle du juge et de manière limitée ».

La LOM est venue apporter la précision suivante : « *Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route* »²⁷¹.

Cet amendement soutenu, par le rapporteur Jean-Luc Fugit a pour but, selon ses termes, « *d'éviter que cette disposition ne conduise à ce que la création de voies dédiées aux transports en commun se fasse au détriment des aménagements cyclables* ».

L'article R414-4 du code de la route dispose que tout dépassement d'un cycliste doit se faire avec une distance latérale de plus d'un mètre en agglomération et 1.5 mètre hors agglomération. D'un point de vue opérationnel, ce qu'on appelle communément un « couloir de bus » doit être particulièrement large pour que la loi puisse être respectée. En pratique, cette disposition a donc pour objectif de dissuader les gestionnaires de voirie de superposer les itinéraires cyclistes sur les itinéraires dédiés aux transports collectifs. L'objectif est de limiter les situations de cohabitation, dans un même

²⁶⁷ Cour administrative d'appel de Paris, 22 février 2018, 16PA02825.

²⁶⁸ Tribunal administratif de Limoges, 4 février 2025, n° 2201020

²⁶⁹ Conseil d'Etat, 30 novembre 2020, Commune de Batz-sur-Mer, n° 432095, B.

²⁷⁰ Cour d'appel de Paris, 16 novembre 2017, n° 16PA01034

²⁷¹ Compte-rendu des débats en Commission, nouvelle lecture : < http://www.assembleenationale.fr/dyn/15/rapports/cion-dvp/115b2206-tii_rapport-fond.pdf>

espace, d'usagers vulnérables avec des poids lourds et de maintenir l'attractivité des transports en commun, la cohabitation ayant un impact sur leur vitesse commerciale.

Le juge est également attentif au niveau de sécurité que procure l'aménagement aux cyclistes

Outre l'importance et la consistance des travaux, le juge peut être également amené à sanctionner la légèreté de l'aménagement projeté par le gestionnaire de voirie, y compris lorsqu'il fait partie des dispositifs mentionnés à l'art. L228-2 du code de l'environnement. A titre d'exemple, l'aménagement d'une voie bordée d'un stationnement en épis et comportant « *seulement* » des marquages au sol, remonte-files et sas vélos à proximité de feux tricolores a été censuré par le juge et ce malgré une réduction de la vitesse sur la section concernée à 30km/h²⁷². Le juge a par ailleurs accueilli favorablement l'argument de l'association requérante indiquant qu'un stationnement longitudinal plutôt qu'en épi permettrait de réaliser un aménagement cyclable plus qualitatif.

Dans une affaire assez similaire, le juge a censuré le fait, pour un gestionnaire de voirie, de limiter son intervention à des marquages au sol ainsi que des remonte-files avec sas vélo à l'approche des feux pour réaliser des places de stationnement pour les véhicules motorisés, la collectivité n'ayant pas apporté la preuve de la nécessité de construire une telle offre de stationnement²⁷³.

Enfin, de façon plus récente, le juge administratif a considéré que l'aménagement d'un tronçon en double sens de circulation pour les véhicules motorisés impliquait également la création d'un itinéraire cyclable en double sens. La métropole Aix-Marseille-Provence a vu un aménagement censuré car il prévoyait la création de la piste cyclable le long d'un boulevard dans le sens montant mais pas dans le sens descendant²⁷⁴. La collectivité avait indiqué manquer de place pour réaliser la piste en sens descendant compte tenu de sa volonté de respecter une largeur de trottoir d'1.80 mètre, conformément aux recommandations du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA). Cet argument n'a pas été jugé suffisant par le juge administratif.

Dans une affaire similaire, le juge a déclaré illégale l'absence de piste cyclable dans le sens descendant et ajouté qu'un marquage ne saurait également suffire car il « *n'offre que peu de garanties de sécurité aux cyclistes* ». La collectivité avait motivé cet aménagement par des contraintes techniques (largeur de la voie), juridique (respect du schéma d'aménagement et de gestion des eaux) et financiers.

Enfin, de façon très récente, le juge administratif a considéré que le fait de « *préserver la sécurité routière des automobilistes par l'insertion d'un terre-plein central* » ne pouvait à elle seule justifier l'impossibilité de mettre au point un aménagement cyclable²⁷⁵. Il a en revanche admis que l'itinéraire puisse être adapté pour prendre en compte la configuration des lieux.

²⁷² Cour administrative de Douai, 16 mars 2021, 20DA00786, inédit au recueil Lebon

²⁷³ Cour administrative de Douai 16 mars 2021, 19DA00524, inédit au recueil Lebon

²⁷⁴ Cour administrative de Marseille, 26 mai 2023, 22MA02798, inédit au recueil Lebon

²⁷⁵ TA Limoges, 4 février 2025, Association Veli Vélo c. CU Limoges Métropole, n°2201020

Annexe n° 5 : Publicités automobiles visionnées dans le cadre de la mission

La mission a visionné cinquante-quatre publicités automobiles afin d'objectiver la façon dont ces publicités représentent le partage de la voirie. Pour cela, différents critères ont été regardés que le tableau ci-dessous synthétise en répertoriant si la publicité montre des cyclistes ou piétons, si d'autres véhicules que la voiture mise en avant sont représentés sur la route, si le véhicule est dans un milieu naturel et enfin si la publicité représente une situation de covoiturage.

Tableau 5: publicités visionnées dans le cadre de la mission

Marque	Modèle	Lien web	Cycliste ville ou route	Piéton	Co-voiturage	Milieu naturel	Autres voitures
Citroën	C3 tennis	https://www.youtube.com/watch?v=IuGxJ5DxvY&list=PLjvDC90oePswdL771Eao4ejhriBR8kQNR&ab_channel=PubT%C3%A9%20C3%A9	non	non	oui	non	non
Citroën	C3 AirCross feu de camp	https://www.youtube.com/watch?v=f17gkCjwdal&list=PLjvDC90oePswdL771Eao4ejhriBR8kQNR&index=2&ab_channel=PubT%C3%A9%20C3%A9	non	non	oui	oui	non
Citroën	e-C4 électrique	https://www.youtube.com/watch?v=4pWSjHL3pYY&list=PLjvDC90oePswdL771Eao4ejhriBR8kQNR&index=3&ab_channel=PubT%C3%A9%20C3%A9	non	non	oui	non	non
Citroën	C5 aircross hybride rech		non	non	oui	oui	non
Citroën	C3 Aircross trouver sa voie SUV		non	non	non	oui	non
Citroën	C4 Cactus danseuse hawaïenne		non	non	non	non	non
Citroën	C5 Aircross hybride confort	https://www.youtube.com/watch?v=x-LcyYVLT8&list=PLjvDC90oePswdL771Eao4ejhriBR8kQNR&index=8&ab_channel=PubT%C3%A9%20C3%A9	non	non	oui	non	non
Citroën	C5 Aircross SUV déconnectez		non	non	oui	oui	non
Citroën	C3 Move in France partez	https://www.youtube.com/watch?v=rKmOduk09yY&list=PLjvDC90oePswdL771Eao4ejhriBR8kQNR&index=9&ab_channel=PubT%C3%A9%20C3%A9	non	non	non	non	non
Citroën	C3 interception	https://www.youtube.com/watch?v=AfarYEEGW0&list=PLjvDC90oePswdL771Eao4ejhriBR8kQNR&index=10&ab_channel=PubT%C3%A9%20C3%A9	non	non	non	non	non
Citroën	C3 combinaisons	https://www.youtube.com/watch?v=hkTOBq55fo&list=PLjvDC90oePswdL771Eao4ejhriBR8kQNR&index=11&ab_channel=PubT%C3%A9%20C3%A9	non	non	non	non	non
Citroën	e-C4 portes ouvertes	https://www.youtube.com/watch?v=at_hkP1IE&list=PLjvDC90oePswdL771Eao4ejhriBR8kQNR&index=12&ab_channel=PubT%C3%A9%20C3%A9	non	non	oui	non	non
Citroën	Berlingo Van "mytho Michel"	https://www.youtube.com/watch?v=RPTvboUpIK&list=PLjvDC90oePswdL771Eao4ejhriBR8kQNR&index=13&ab_channel=PubT%C3%A9%20C3%A9	non	non	non	non	non
Citroën	C5 aircross hybride rech balade à vélo		oui	non	oui	oui	non
Renault	Clio e-tech hybride	https://www.youtube.com/watch?v=rVCEIHgzYw&list=PLjvDC90oePswdL771Eao4ejhriBR8kQNR&index=14&ab_channel=PubT%C3%A9%20C3%A9	non	non	oui	non	non
Renault	Zoé Kylian Mbappé	https://www.youtube.com/watch?v=jhwX1NjF5&list=PLjvDC90oePswdL771Eao4ejhriBR8kQNR&index=2&ab_channel=PubT%C3%A9%20C3%A9	non	non	non	non	non
Renault	Captur e-tech hybride	https://www.youtube.com/watch?v=Z0fdt8lNuo&list=PLjvDC90oePswdL771Eao4ejhriBR8kQNR&index=3&ab_channel=PubT%C3%A9%20C3%A9	oui	oui	oui	non	non
Renault	Zoé e-tech 100% élec	https://www.youtube.com/watch?v=cuvB828000A&list=PLjvDC90oePswdL771Eao4ejhriBR8kQNR&index=4&ab_channel=PubT%C3%A9%20C3%A9	non	non	oui	non	non
Renault	Renault localise sa prod	https://www.youtube.com/watch?v=LeBcqbVoMA&list=PLjvDC90oePswdL771Eao4ejhriBR8kQNR&index=5&ab_channel=PubT%C3%A9%20C3%A9	oui	non	non	non	non
Renault	Toujours là pour vous	https://www.youtube.com/watch?v=RQz77USXsCk&list=PLjvDC90oePswdL771Eao4ejhriBR8kQNR&index=6&ab_channel=PubT%C3%A9%20C3%A9	non	non	non	non	non
Renault	La carte main libre	https://www.youtube.com/watch?v=ycouu5Q5-sk&list=PLjvDC90oePswdL771Eao4ejhriBR8kQNR&index=7&ab_channel=PubT%C3%A9%20C3%A9	non	non	non	non	non

Marque	Modèle	Lien web	Cycliste ville ou route	Piéton	Co-voiturage	Milieu naturel	Autres voitures
Peugeot	3008 hybride rech allure	https://www.youtube.com/watch?v=w1KPNM56r4&list=PLjvDC90oePSxkD_OvdmITsYL6xQoc5Paz&ab_channel=PubT%C3%A9%99%C3%A9	non	oui	non	non	non
Peugeot	e-2008 100% élec	https://www.youtube.com/watch?v=K72NpccME9D&list=PLjvDC90oePSxkD_OvdmITsYL6xQoc5Paz&index=2&ab_channel=PubT%C3%A9%99%C3%A9	non	non	non	non	non
Peugeot	3008 hybride éco reprises	https://www.youtube.com/watch?v=Vgb4t1pEA-Y&list=PLjvDC90oePSxkD_OvdmITsYL6xQoc5Paz&index=3&ab_channel=PubT%C3%A9%99%C3%A9	non	non	non	non	non
Peugeot	e-208 100% élec	https://www.youtube.com/watch?v=bRk06rODV9U&list=PLjvDC90oePSxkD_OvdmITsYL6xQoc5Paz&index=4&ab_channel=PubT%C3%A9%99%C3%A9	non	non	oui	non	non
Peugeot	souhaite une année	https://www.youtube.com/watch?v=7E63ll-59x8&list=PLjvDC90oePSxkD_OvdmITsYL6xQoc5Paz&index=5&ab_channel=PubT%C3%A9%99%C3%A9	non	non	non	non	non
Peugeot	le temps des Pros	https://www.youtube.com/watch?v=N-GZ6l3B0z&list=PLjvDC90oePSxkD_OvdmITsYL6xQoc5Paz&index=6&ab_channel=PubT%C3%A9%99%C3%A9	non	non	non	non	non
Peugeot	308 hybride unique		non	non	non	non	non
Peugeot	e208 100% électrissante	https://www.youtube.com/watch?v=WJpPty-gYw&list=PLjvDC90oePSxkD_OvdmITsYL6xQoc5Paz&index=8&ab_channel=PubT%C3%A9%99%C3%A9	non	oui	non	non	non
BMW	hybride rechargeable 22 modèles	https://www.youtube.com/watch?v=mIuOVHNg5aI&list=PLjvDC90oePSxkD_OvdmITsYL6xQoc5Paz&index=9&ab_channel=PubT%C3%A9%99%C3%A9	non	non	oui	non	non
BMW	serie 1 édition sport	https://www.youtube.com/watch?v=0VFBEBWuwaU&list=PLjvDC90oePSxkD_OvdmITsYL6xQoc5Paz&index=2&ab_channel=PubT%C3%A9%99%C3%A9	non	non	non	non	non
BMW	iX 100% élec	https://www.youtube.com/watch?v=R3d-GmeB-6A&list=PLjvDC90oePSxkD_OvdmITsYL6xQoc5Paz&index=3&ab_channel=PubT%C3%A9%99%C3%A9	non	non	oui	oui	non
BMW	IX3 100%élec	https://www.youtube.com/watch?v=g1I0beca_sQ&list=PLjvDC90oePSxkD_OvdmITsYL6xQoc5Paz&index=4&ab_channel=PubT%C3%A9%99%C3%A9	non	non	non	non	non
BMW	IX3 100% élec Alexa		non	non	oui	non	non
BMW	IX & I4 plaisir élec	il y a 1 autre voiture du même modèle sur une route vide	non	non	non	non	non
Skoda	Enyaq coupé iV à découvrir	https://youtu.be/-6M_to6gRkU?si=gyS74Lsm_U_PziNE	non	oui	non	non	non
Skoda	Enyaq coupé iV il n'y a pas si longtemps	https://youtu.be/vBXQw-I8NVU?si=wpeZSc9k6Kpct03l	non	oui	non	oui	non
Skoda	Korak Kodiak Kamiq	https://youtu.be/SCAIQhHHvz0?si=RbaXTQLFMh4yRiO	non	oui	oui	non	oui
Skoda	SUV si vous aussi vous étiez moche	https://youtu.be/LNIU7gZHGw?si=xISkr0u9JZRWWSPL	non	non	non	non	non
Skoda	iV hybride octavia & superb	https://youtu.be/XeRWxGRVJmc?si=5mnKCRl2yo6OjD9o	non	non	oui	oui	non
Skoda	Fabia vous êtes unique	https://youtu.be/4zr1fKE4HmU?si=2H0_o5yMCBkXbk8b	non	non	oui	non	non
Skoda	Kamiq voyez le monde à votre manière	https://youtu.be/3c9zWoTKnIM?si=alDIVCuqKzQdGcn-	non	non	non	non	non
Skoda	Kamiq voyez le monde avec un œil nouveau	https://youtu.be/70itnE1Ljs?si=q4yh74dOom7sADpM	non	non	non	non	non
Skoda	Fabia au quotidien TC	https://youtu.be/SOIFF6lxS04?si=hPKcZ6EJlAXiv4r	non	non	non	non	non
Skoda	Enyaq iV SUV	https://youtu.be/xGKNQebw16Q?si=kWc_ZWhF4j8ohuf	non	non	non	non	non
Skoda	Winterlust Kilian Bron	https://youtu.be/5Yh8M1UaDy4?si=OpayG9vsdwVqu6fc	oui	non	non	oui	non
Land Rover	Defender journey	https://youtu.be/hwUSjthwJQ?si=MbvN-2BlOQ4X9JAJ	non	oui	oui	oui	non
Land Rover	Essence of Korea	https://youtu.be/s5dteqkS-o?si=ByPBn7W0ITxLDlnH	non	non	non	oui	nada
Land Rover	Velocity blue	https://youtu.be/rwCwC-7ioZ0?si=idk6DRr5GyrzPuwO	non	non	non	oui	niet
Land Rover	perfect moments	https://youtu.be/5tLNdQuzC3M?si=CCSCTU99n1mvr6R9	non	non	non	oui	0

Marque	Modèle	Lien web	Cycliste ville ou route	Piéton	Co-voiturage	Milieu naturel	Autres voitures
Opel	Moka elec	https://youtu.be/1RAdqhMEij8?si=4C6hCZSIXoP16A1U	non	non	non	non	non
Opel	Corsa elec	https://youtu.be/1Zt8NMZ84Xw?si=X8eWnlvCoxDFjMaL	non	non	non	non	non
Opel	Frontera	https://youtu.be/bu9iAVpGfb8?si=N02S_OohFttffur5	non	non	non	non	non
Kia	eV9	https://youtu.be/Bi31-TTphwM?si=WuTZeGZV6T2uWRBY	non	non	non	oui	non
Kia	ev3 100% elec	https://youtu.be/sWqPSgbylpM?si=WEBVUavpt55rdc3U	non	non	non	oui	non
Total	54		6%	13%	35%	28%	2%

Source : mission

Annexe n° 6 : Organisation du « savoir rouler à vélo » (SRAV)

Le Savoir Rouler à Vélo est lié à l'enseignement de la sécurité routière (voir partie 2.1.1), au sein d'un continuum qui peut être représenté par le schéma suivant

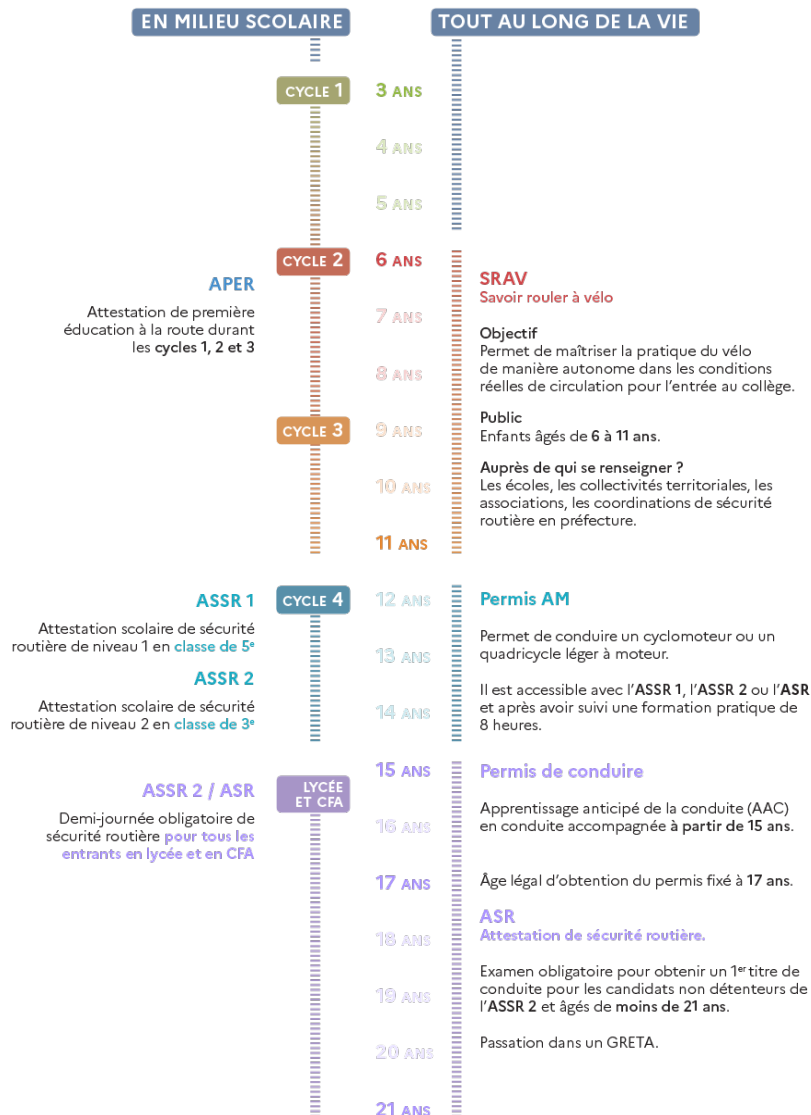


Figure 10: Schématisation du continuum éducatif d'apprentissage de l'usage de la voirie

Source : [Ministère de l'Éducation nationale](https://www.education.gouv.fr/bo/2024/Hebdo7/MENV2402877J)

La Figure 10 décrit le SRAV comme faisant partie d'un enseignement « tout au long de la vie », alors que 91% des élèves reçoivent cet enseignement sur le temps scolaire²⁷⁶.

Le Savoir Rouler à Vélo mobilise plusieurs acteurs à différents niveaux : plusieurs ministères au sein de l'État, des établissements sous tutelle, les collectivités territoriales ainsi que des personnes individuelles. L'intervention de ces différents acteurs peut être selon les différents intervenants (Figure 11) ou selon l'organisation globale (Figure 12).

²⁷⁶ Bulletin officiel du 15 février 2024, <https://www.education.gouv.fr/bo/2024/Hebdo7/MENV2402877J>



Figure 11: Exemple du rôle des différents acteurs dans la mise en œuvre d'un projet SRAV

Source : Stratégie 2024 Provence-Alpes-Côte d'Azur région pilote du SRAV

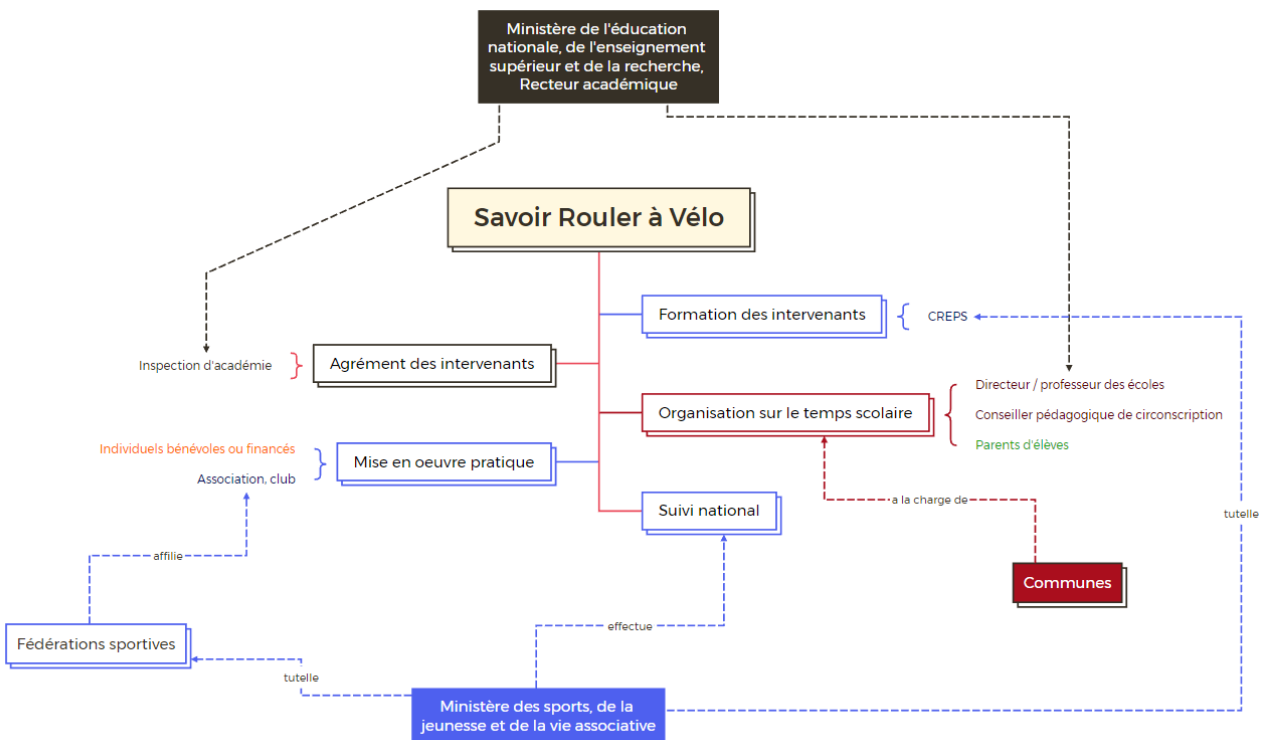


Figure 12: Intervenants et leurs relations dans le cadre de l'organisation du SRAV sur le temps scolaire

Source : mission

Enfin, le financement du SRAV est possible grâce à la mobilisation de nombreux leviers différents : des financements par des fondations d'entreprise (Decathlon, Macif, EDF, Michelin, PSA, Renault, etc.) ou encore par des crédits publics comme les exemples présentés dans la **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**

Tableau 6: Exemples de financements possibles du SRAV

Bénéficiaires	Projet principal	Dispositif	Temporalité	Interlocuteurs
Collectivités	Encadrement des enfants, Formation à l'encadrement	Certificat Economie d'Énergie « Génération vélo »	1 ^{er} trimestre 2022	✉ j.gaspar@sofub.fr
Collectivités	Encadrement des enfants	Certificat Economie d'Énergie « Avélo2 »	2 ^e trimestre	→ www.ademe.fr
Collectivités associations, établissements scolaires	Encadrement des enfants	Plan départemental d'actions de sécurité routière	1 ^{er} trimestre	Préfecture de département
Collectivités, associations QPV	Encadrement des enfants	Contrat de ville Cité éducative Quartiers d'été	4 ^e trimestre	Préfecture de département Service Départemental Jeunesse, Engagement et Sport (SDJES) Direction des services départementaux de l'Éducation nationale
Collectivités, associations	Encadrement des enfants	Projet éducatif de territoire Plan mercredi	1 ^{er} semestre	Service Départemental Jeunesse, Engagement et Sport (SDJES)
Collectivités, associations	Encadrement des enfants	Vacances apprenantes Ecole ouverte	2 ^e et 3 ^e trimestre	Service Départemental Jeunesse, Engagement et Sport (SDJES) Direction des services départementaux de l'Éducation nationale
Structures publiques	Encadrement des enfants	Fonds social européen Erasmus+		Direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités → www.fse.gouv.fr → www.europe-en-france.gouv.fr → https://info.erasmusplus.fr
Collectivités	Aménagement du territoire	DSIL / DETR	4 ^e trimestre	Préfecture de département
Collectivités	Aménagement du territoire	Agence national du sport volet équipement	1 ^{er} trimestre	→ www.agencedusport.fr Délégation Régionale à la Jeunesse, à l'Engagement et aux Sports (DRAJES) Service Départemental à la Jeunesse, à l'Engagement et aux Sports (SDJES)
Structures publiques	Aménagement du territoire	FEDER/FEADER		Conseil régional, selon les priorités qu'il définit

Source : [Guide d'accompagnement du Savoir rouler à vélo à l'usage des collectivités](#)

Annexe n° 7 : Les besoins et spécificités des différents utilisateurs de la voirie

Les incivilités : une origine complexe et des sensibilités variables

La civilité est un comportement qui relève avant tout de la communication²⁷⁷, en ce qu'il s'agit de repérer, comprendre, interpréter et partager la signification que l'on attribue à nos actions et à celles des autres ; en revanche il n'existe pas de définition partagée par le monde de la recherche qui permette d'explicitier les frontières de la civilité et de l'incivilité, certains chercheurs arguant que l'incivilité relève uniquement de la violation de normes interpersonnelles de politesse, tandis que d'autres avancent qu'il s'agit plutôt de la violation de normes démocratiques²⁷⁸.

Dès les années 60, le sociologue américain Ervin Goffman a mis en exergue l'importance des phénomènes d'incivilités urbaines, sans pour autant que des réponses claires aient pu être apportées aux questions auxquelles font face les institutions publiques lorsqu'elles souhaitent lutter contre les incivilités : « *Faut-il cibler des situations ou des populations ? [...] Convient-il de privilégier des réponses spéciales ou de réformer des politiques générales ? Ces dilemmes à la fois théoriques et concrets ne se dépassent pas simplement car la problématique des incivilités est bien, au sens le plus complet du terme, une question de justice*²⁷⁹. » Ce dilemme n'a pas empêché de nombreux services publics de mettre en place des campagnes de communication pour lutter contre les incivilités, notamment dans les transports en commun. Sur la route, plus de 80% des Français ont été victimes d'incivilités en voiture, en vélo ou à pied et 57% des Français en ont peur²⁸⁰, pourtant les campagnes de communication visant les incivilités sur la route se concentrent sur le respect des personnes travaillant sur les routes²⁸¹, sur les jets de déchets²⁸², et quelques campagnes de la DSR évoquent la question du respect²⁸³ ou du partage de la voirie²⁸⁴. La relative absence de la thématique des incivilités sur la route dans les campagnes de communication n'incite pas à une prise de conscience par les citoyens que s'ils se sentent victimes, ils sont aussi auteurs d'incivilités.

Comprendre et expliquer les besoins et les spécificités des utilisateurs de la voirie

Le Dr. Marshall B. Rosenberg est un psychologue clinicien qui a développé dans les années 60 une nouvelle approche de la résolution de conflit²⁸⁵, basée sur une méthode de communication appelée « communication non violente » et présentée dans son ouvrage de référence²⁸⁶ éponyme. Sans rentrer dans le processus de la communication non-violente, le constat à l'origine de cette méthode d'interaction est le suivant : « *Si « violemment » signifie agir de telle façon à causer du tort ou du mal, alors une large part de notre façon de communiquer -juger les autres, intimider, avoir des préjugés raciaux, blâmer, pointer du doigt, discriminer, parler sans écouter, critiquer les autres ou nous-mêmes, insulter, réagir sous le coup de la colère, utiliser une rhétorique politique, être sur la défensive ou juger ce qui est bon/mauvais ou bien/mal chez l'autre- pourrait en effet être qualifiée de « communication violente »* »²⁸⁷. Ce constat indique et rappelle que la violence est d'abord un ressenti, et que de nombreuses habitudes de parler ou de penser peuvent en fait être considérées comme violentes, conduisant au ressenti partagé par des nombreuses personnes auditionnées d'une augmentation de la violence de notre société.

Les paragraphes suivants ont pour but de souligner les besoins (hors aménagements dédiés) des usagers de la voirie dont chacun devrait avoir conscience afin d'assurer une bonne cohabitation sur la voirie ; ces éléments forment une synthèse des éléments entendus lors des auditions et de l'atelier participatif.

²⁷⁷ Benson, The Rhetoric of Civility: Power, Authenticity, and Democracy, Journal of Contemporary Rhetoric, Vol. 1, No.1, 2011, pp. 22-30

²⁷⁸ Muddiman, *Personal and public level of incivility*, [International journal of communication](https://doi.org/10.1080/10417916.2017.1318232), 11(2017), 3182-3202

²⁷⁹ J. Darmon, *Les « incivilités »*, Revue des politiques sociales et familiales Année 2000 62 pp. 139-142

²⁸⁰ *Sondage Association Prévention routière et Wakam* réalisé par OpinionWay, 2022

²⁸¹ <https://www.securite-routiere.gouv.fr/protéger-des-vies>

²⁸² <https://fondation.vinci-autoroutes.com/fr/presse/sensibilisation-au-respect-de-lenvironnement/la-fondation-vinci-autoroutes-invite-chacun/>

²⁸³ <https://www.securite-routiere.gouv.fr/pour-une-route-plus-sure-priorite-au-respect>

²⁸⁴ <https://www.securite-routiere.gouv.fr/les-medias/nos-campagnes-de-communication-page-1-12/la-route-nous-rend-plus-libre-nous-de-la-rendre>

²⁸⁵ <https://www.cnvc.org/about/marshall>

²⁸⁶ traduit dans plus de 35 langues et vendu à sept millions d'exemplaires

²⁸⁷ Traduction de la 4^{ème} de couverture, *Non violent communication, A language of Life*, M. Rosenberg

En marchant, pouvoir entendre ce qui se passe autour de nous

Lorsque l'on est piéton (transportant ou non des éléments comme une poussette ou un chariot) ou que l'on est une personne à mobilité réduite, on se déplace sans protection à une vitesse de 4 à 6 km/h en moyenne. La présence d'obstacles sur les trottoirs, quand ceux-ci existent, est un réel frein à la mobilité lorsque l'on est piéton : qu'il s'agisse de poubelles encombrant les trottoirs, d'EDPm en circulation ou de bandes cyclables sur les trottoirs ont été mentionnés comme des risques ressentis comme importants pour les piétons.

Les piétons sont habitués à entendre les véhicules approcher, ils sont donc surpris lorsqu'un cycliste, silencieux, les approche sans signaler sa présence au moyen d'une clochette ou de sa voix. Pouvoir utiliser un casque anti-bruit est possible pour un piéton (et interdit lorsque l'on utilise d'autres modes de déplacement), mais rend les échanges avec les autres usagers de la route impossibles, notamment pour recevoir des informations orales.

En pédalant, pouvoir utiliser un espace tampon pour éviter les dangers

Lorsque l'on est cycliste, on peut être cycliste de ville (utilisant un VTT, VTC, vélo de ville ou un vélo cargo par exemple), ou cycliste sur route (utilisant un vélo de course), chaque utilisation ayant ses spécificités. L'analyse des facteurs d'accidents cyclistes sans tiers fournit des informations précieuses sur les besoins propres aux usagers de la route lorsqu'ils sont en vélo : le XX présente l'analyse des facteurs d'accidents réalisée lors d'une étude de recherche aux Pays-Bas²⁸⁸, dont les fréquences enregistrées sont du même ordre de grandeur que celles présentées dans une étude de recherche réalisée en France²⁸⁹.

Tableau 7: Facteurs d'accidents observés dans les accidents sans tiers (Pays-Bas)

Facteur d'accident	Part dans les accidents cyclistes sans tiers (NL)
Accidents liés aux infrastructures	58%
Accidents liés au cycliste	45%
Perte de contrôle due au comportement du cycliste	21%
Revêtement de chaussée glissant	18%
Perte de contrôle à basse vitesse (montée/descente du vélo)	16%
Collisions avec un obstacle ou sortie de route	12%
Autres ou inconnus	12%
Perte de contrôle due à des forces appliquées sur la roue avant ou le guidon	8%
Perte de contrôle due à une chaussée inégale ou un objet mobile	7%
Panne ou dysfonctionnement du vélo	5%

Source : Mission (traduction) à partir de *Single-bicycle crash types and characteristics*, Schepers & Klein Wolt, *Cycling Research International, Vol 2 (2012), 119 – 135*

L'arrêt et le démarrage sont des sources importantes d'accident sans tiers pour les cyclistes et sont responsables de 16% des accidents sans tiers (Tableau 7) aux Pays-Bas, où la maîtrise du vélo est importante, limiter les arrêts afin de prévenir les déséquilibres est donc une stratégie de prudence pour un cycliste.

Un cycliste, en raison de sa faible masse, sera particulièrement sensible aux tourbillons (Figure 13) générés par le mouvement d'un véhicule (parfois appelé effet de souffle²⁹⁰) : un enfant de douze ans roulant à vélo a été tué après avoir été déstabilisé par un camion le dépassant en roulant à 70 km/h²⁹¹. Sans qu'il y ait de statistiques précises

²⁸⁸ Etude basée sur 1 142 réponses à des questionnaires envoyés à des victimes 2 mois après leur accident entre février et juin 2008 sur un échantillon de personnes étant passées aux urgences aux Pays-Bas.

²⁸⁹ "How cyclist behavior affects bicycle accident configurations?", Billot-Grasset et al., *Transportation Research Part F* 41 (2016) 261–276

²⁹⁰ L'air déplacé par le véhicule crée un mouvement d'aspiration vers le véhicule et est ensuite repoussé avec plus de force

²⁹¹ <https://www.leparisien.fr/yvelines-78/saint-germain-en-laye-78100/saint-germain-en-laye-un-enfant-de-12-ans-meurt-ecrase-par-un-camion-15-04-2021-4DJYTGQGSNG6FDBVU4CPBKJG4.php>

disponibles en France, un conducteur wallon sur dix²⁹² déclare pourtant ne pas respecter la distance latérale de sécurité prévue au Code de la route pour dépasser un cycliste : laisser la plus grande distance de dépassement entre le vélo et l'automobile est donc primordial, tout comme limiter sa vitesse (la fréquence des tourbillons est inversement proportionnelle à la vitesse²⁹³). Il apparaît de plus dans le Tableau 7 que le cycliste a besoin d'avoir la possibilité de faire des écarts pour éviter des obstacles (portière qui s'ouvre, ornière), ou pour compenser les rafales de vent voire pour compenser les glissades sur la chaussée.

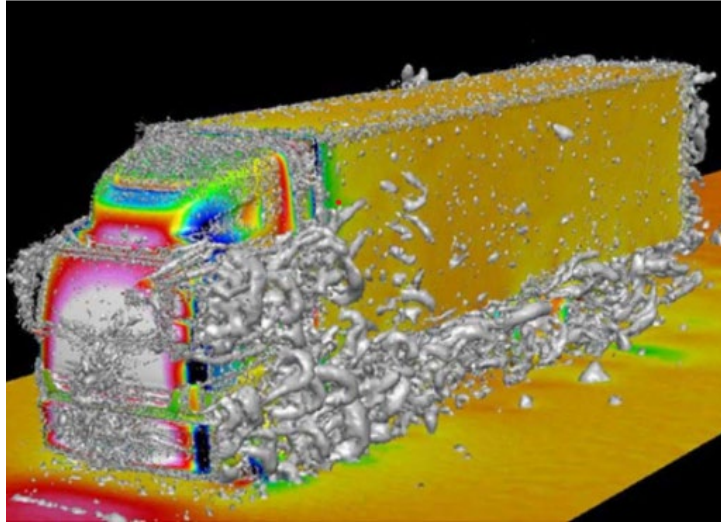


Figure 13: tourbillons autour d'un poids-lourd

Source : Etude du flux de soubassement sur la dynamique du sillage d'un corps non profilé à culot droit : Application du contrôle actif pour la réduction de traînée de véhicule industriel, M. Szmigiel, [Université de Lyon, 2017](#)

Les personnes se déplaçant à vélo en ville roulent en moyenne à 15 km/h²⁹⁴, tandis qu'un cycliste entraîné pourra rouler entre 35 et 40 km/h sur le plat, à plus de 60 km/h dans une descente et entre 10 et 20 km/h en montée. C'est pourquoi les cyclistes entraînés ont souvent des vitesses plus proches de celles des automobiles que de celles des cyclistes de ville, et ils se sentiront plus en sécurité sur la route que sur une piste cyclable étroite, ce qui n'est pas toujours compris par les automobilistes.

Sur une piste cyclable non entretenue, la présence de graviers risque d'entraîner des crevaisons qui peuvent être la cause de chutes, un cycliste ira donc utiliser la chaussée pour éviter le risque ; l'incompréhension des automobilistes qui ne réalisent pas que l'état de la piste cyclable présente des risques est source de conflits.

En conduisant, moins de possibilités d'interagir avec les autres

Lorsque l'on est automobiliste, on perd la possibilité d'utiliser sa voix pour communiquer avec les autres usagers de la route, d'entendre les autres véhicules approcher, et son champ visuel est nettement rétréci par rapport au champ visuel normal d'une personne à vélo ou à pied (Figure 14), en raison d'une part de la configuration du véhicule qui présente des angles morts (Figure 15), et d'autre part en fonction de sa vitesse (Figure 14Erreur ! Source du renvoi introuvable.).

²⁹² Wallonie sécurité routière, [12 avril 2023](#)

²⁹³ Nombre de Strouhal

²⁹⁴ <https://lavilleavelo.org/pratique/le-systeme-velo/carte-de-temps-de-trajet/#:~:text=Le%20v%C3%A9lo%20est%20le%20moyen,moiti%C3%A9%20des%20d%C3%A9placements%20intra%20urbains.>

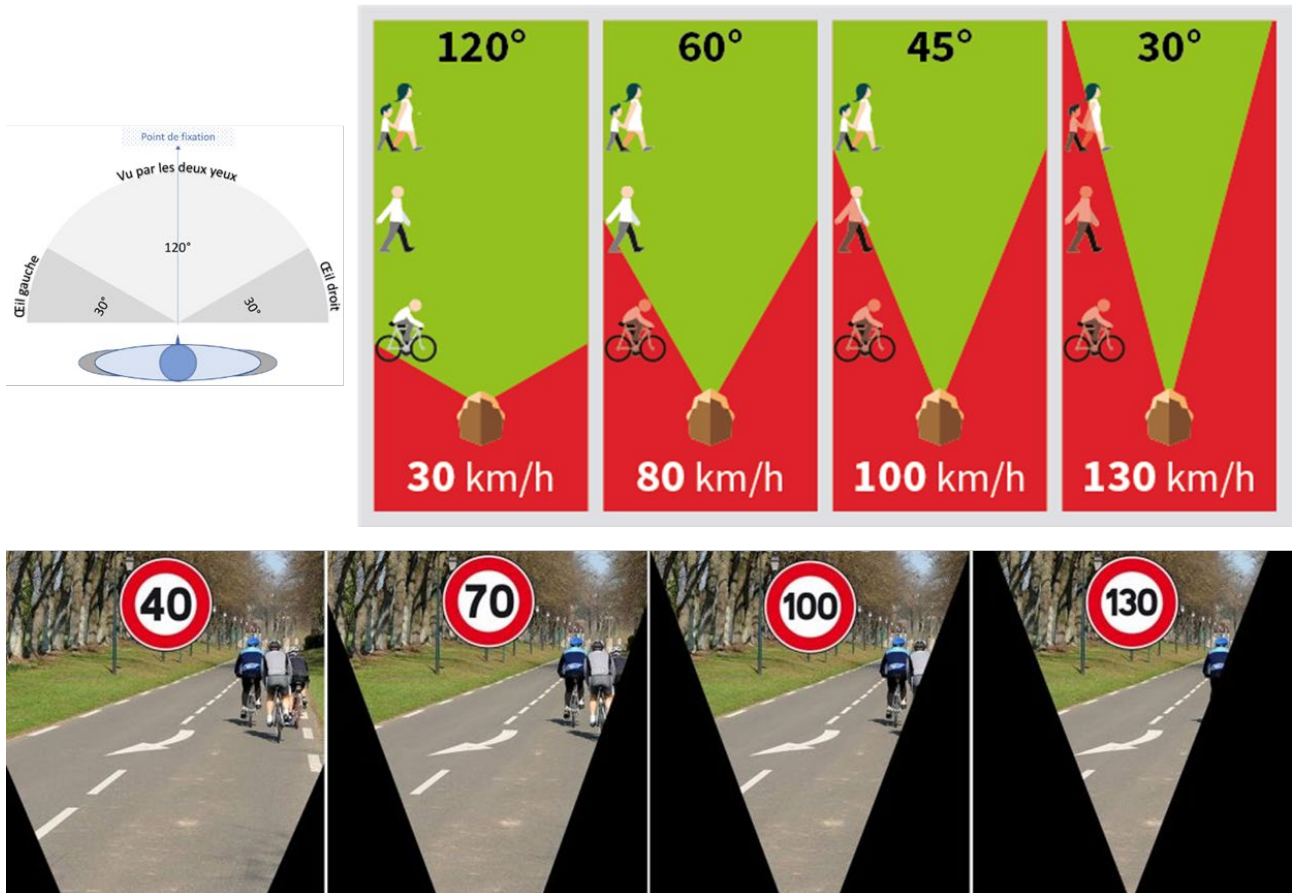


Figure 14: champ visuel normal, et variation en fonction de la vitesse

Source : <https://www.daviel.fr/champ-visuel/>, pictogrammes issus de [Ornika](#), images issues de [Mobisenior](#)



Figure 15: Angles morts des véhicules motorisés

Sources : Angle mort voiture : [En voiture Simone](#), Angle mort bus : [Maison de la sécurité routière du Doubs](#), Angle mort poids-lourd : [Securinorme](#), Autocollants obligatoires : [Délégation interministérielle à la sécurité routière](#)

Annexe n° 8 : Atelier participatif au Palais des Rois Sardes (préfecture de Nice)

Déroulé

La mission a organisé un atelier participatif d'intelligence collective dans le but de générer des idées émises par des citoyens pratiquant le vélo de ville ou de route. Les participants se sont réunis pendant une heure et demie au cours d'une séquence facilitée par les membres de la mission. Cette séquence s'est déroulée comme suit

- 18h30 à 18h45 : accueil des participants et introduction rappelant le but de la mission et qui en sont les commanditaires. Partage des attentes de cette séquence : recueillir des bonnes idées en étant au plus proche du terrain et de l'expérience. Insister sur le fait que le rapport sera public et que leurs idées y seront donc potentiellement incluses.
- 18h45 – 18h50 : séquence brise-glace
 - o En sous-groupe : Que chacun se place par rapport à l'état d'esprit dans lequel il arrive à cet atelier : l'explorateur (curieux), l'acheteur (qui veut repartir avec des réponses), le vacancier (pas particulièrement intéressé mais vient parce qu'il n'y a rien de mieux à faire), le prisonnier (préférerait être autre part mais n'a pas eu le choix).
- 18h50-19h00 :10' séquence idéation. Tout est permis, les participants sont invités à générer des idées, au sein d'un sous-groupe, avec pour seule contrainte le fait d'inscrire une idée par post-it.
 - o Chaque sous-groupe (voir détail ci-après) se met à la place d'un usager de la route :
 - Vélo route
 - Vélo transport / vélotaf
 - Automobiliste individuel
 - Automobiliste pendulaire / professionnel
 - Piéton / aveugles, PMR
 - Piéton / roller, coureur
 - o Pour générer les idées, les membres du sous-groupe sont invités à répondre à la question : quels éléments sur votre trajet vous permettent d'assurer une cohabitation agréable avec les autres usagers de la route ?
 - o Les participants peuvent s'inspirer, si besoin, de la carte mentale présentant des idées de solutions (voir ci-après)
- 19h -19h10 : 10' de filtre par sous-groupe. Les participants sont invités à prendre connaissance de l'ensemble des propositions, à les questionner, rassembler et regrouper afin d'identifier un maximum de 10 post-it/solutions par groupe
- 19h10- 19h45 : 30' chaque sous-groupe vient présenter devant l'ensemble des participants les propositions qu'il a établies. Les post-it sont positionnés sur des chevalets afin d'être visibles par tous, et sont organisés par catégories pour faciliter la bonne compréhension de tous.
- 19h45 -19h50 : afin d'identifier les propositions les plus acceptables et efficaces pour les participants, ceux-ci sont invités à voter pour la ou les mesures qu'ils préfèrent. Chaque personne a droit à trois votes, qu'il ou elle peut positionner sur une ou plusieurs post-it.
- 19h50-20h : conclusion et remerciements.





Figure 16: solutions proposées lors de l'atelier participatif

