


Manifeste pour des communes “zéro victime de la route”

15 janvier 2026

À l'attention des candidats
aux élections municipales de 2026.

 Ligue contre
la violence routière



Introduction



Alors qu'une très forte attente est exprimée par beaucoup de Français sur la sécurité du quotidien, les élections municipales voient trop souvent l'insécurité routière reléguée au second plan. Chaque croisement mal aménagé, chaque excès de vitesse toléré, chaque trottoir interrompu représentent pourtant une menace pour vos concitoyens.

La Ligue contre la violence routière, association de militants bénévoles, s'adresse à toutes les listes candidates pour lancer un appel clair et ambitieux : **faire de la sécurité routière une priorité pour atteindre l'objectif "zéro victime"**.

Depuis sa création, la Ligue contre la violence routière porte ce combat, avec une conviction forte : chaque mort sur la route est évitable.

La méthode du "Système Sûr" repose sur un principe : les erreurs humaines sont inévitables, mais elles ne doivent plus tuer. Cette méthode consiste donc à anticiper les risques de collision par une analyse et des mesures globales et concertées : réduction de la vitesse, aménagements qui pardonnent, transparence des données, implication citoyenne...

Nous appelons donc chaque liste candidate à inscrire explicitement l'objectif "zéro victime" dans son programme. Il ne s'agit pas seulement de sauver des vies, mais aussi d'améliorer la qualité de vie, de réduire les inégalités, et de répondre à l'urgence climatique. Il s'agit d'un engagement éthique, social et politique.

Les électeurs y sont prêts : sondages et baromètres montrent un fort soutien à la piétonnisation, à la généralisation du 30 km/h, aux rues scolaires, aux plans vélo...

Pourquoi un manifeste pour des communes « zéro victimes de la route » ?

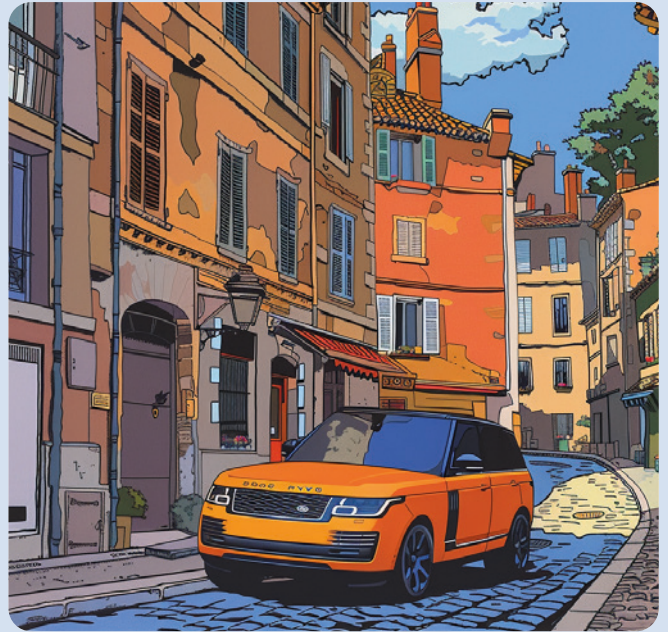
Parce que l'insécurité sur les routes est un grave problème de santé publique nationale mais qu'elle relève de plus en plus d'une compétence locale.

Depuis la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), les communes et intercommunalités ont une responsabilité directe sur la planification et la mise en œuvre de politiques de mobilité intégrant la sécurité routière.

Elles disposent désormais d'outils et de pouvoirs puissants :

- Les maires décident des limitations de vitesse, de la création ou non de zones apaisées.
- Les communes conçoivent les aménagements urbains : trottoirs, pistes cyclables, passages piétons, éclairages, carrefours.
- Les intercommunalités planifient les mobilités et financent les infrastructures.
- Les polices municipales jouent un rôle de contrôle, de pédagogie et de sanction.

L'État peut fixer un cadre, mais ce sont les communes qui font la différence sur le terrain. C'est au niveau de la rue, de la place de village, du quartier scolaire que se joue la sécurité de nos enfants et de nos aînés.



Un enjeu qui dépasse la route

S'engager pour la sécurité routière, ce n'est pas seulement protéger des vies. C'est aussi :

- Améliorer la qualité de vie : une ville apaisée, c'est une aire urbaine où il fait bon marcher, respirer, rencontrer ses voisins.
- Réduire les inégalités sociales : 20 % des Français n'ont pas de voiture. Ils dépendent de la marche, du vélo, des transports publics. Les protéger, c'est lutter contre les injustices territoriales.
- Répondre à l'urgence climatique : favoriser les mobilités actives et collectives, c'est réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) et la pollution de l'air.
- Renforcer la démocratie locale : car chaque décision d'aménagement peut être débattue,

Des propositions pour **une commune zéro victime** de la route

Les mesures proposées ci-dessous ne sont pas exhaustives, mais elles forment un socle sur lequel chaque commune, grande ou petite, peut construire son propre projet. Elles s'appuient sur les meilleures pratiques observées en France et en Europe, et elles traduisent une conviction simple : chaque commune a les moyens d'agir, dès demain.



Planification & aménagement



Faire du 30km/h la règle et donc du 50km/h une exception

Un piéton a 4 fois plus de risque d'être tué dans une collision avec un véhicule à 50km/h par rapport à 30km/h (8/10 vs 2/10). La mesure la plus simple, la plus efficace et la moins coûteuse pour réduire immédiatement la mortalité routière est donc de passer la vitesse maximale en ville de 50 à 30 km/h. Les effets sont immédiats :

- Réduction drastique du risque mortel pour les piétons et cyclistes.
- Baisse des nuisances sonores.
- Amélioration du cadre de vie et réappropriation de l'espace public.
- Valeur ajoutée pour les biens immobiliers.
- Mesure peu coûteuse pour les finances publiques.



Zones apaisées autour des écoles et équipements publics

Mettre en place des « rues scolaires » ou de « rues aux enfants pour tous * » ou des zones piétonnisées temporairement aux heures d'entrée et de sortie des classes. Protéger les abords des centres de santé, des maisons de retraite, des équipements sportifs... et tout établissement recevant du public.

NOTE

* Une « Rue aux enfants, rue pour tous » est une rue fermée temporairement à la circulation motorisée. La rue autorise alors des activités pour tous les âges ; les enfants et les jeunes peuvent y jouer librement en toute sécurité et tranquillité.

3

Développement des réseaux cyclables et piétons continus

Chaque discontinuité est un danger. Les réseaux doivent être pensés comme des itinéraires complets et sécurisés :

- Pistes cyclables séparées du trafic motorisé
- Trottoirs accessibles réservés aux piétons et suffisamment larges dans tous les quartiers.
- Passages piétons sécurisés, éclairés, surélevés si nécessaire.

Pour ce, l'utilisation d'outils de planification est préconisée.

- Le « plan piétons » est l'occasion de se poser un certain nombre de questions sur les enjeux et les besoins des piétons. C'est également l'occasion de créer une culture commune sur la marche au sein des services aménageurs et de mieux associer les piétons.
- Le « plan vélo » répond à des objectifs similaires.
- Un plan d'organisation de la logistique urbaine en organisant et régulant notamment la sécurité des livraisons.

4

Organiser différemment les déplacements scolaires

La mise en œuvre d'un Plan de Déplacement Établissement Scolaire (PDES+PDE) permet de disposer d'un document stratégique qui propose des mesures visant à développer des solutions favorisant des pratiques de déplacement alternatives à la voiture individuelle, l'autopartage et le covoiturage.

5

Réduction du trafic de transit

Réserver les rues locales aux habitants, commerçants et services, et détourner le trafic de passage vers les voiries principales. Cette stratégie qui impose une hiérarchisation de la voirie réduit immédiatement le volume de véhicules dans les quartiers résidentiels.



6

Aménagement des traversées de villages

Dans les communes rurales, les routes départementales traversent souvent le cœur du village avec des flux de poids-lourds et des vitesses excessives. Les maires doivent aménager ces traversées avec :

- Limitation de la vitesse avec mise en place de rétrécissements visuels, chicanes, plateaux.
- Calibrage suffisant des trottoirs et passages piétons visibles et protégés.
- Signalisation claire indiquant la priorité donnée aux habitants.

7

Espaces publics vivants et inclusifs

Un espace public sûr est aussi un espace convivial : bancs, fontaines, végétalisation, aires de jeux. La sécurité routière doit être pensée en lien avec la qualité de vie et la santé publique.

B

Gouvernance locale & concertation citoyenne

1

Création de commissions locales “mobilités et sécurité routière”

Chaque commune doit mettre en place une instance régulière de dialogue réunissant élus, associations, experts, citoyens. Cette commission doit être :

- Transparente, avec des chiffres rendus accessibles.
- Participative, avec un vrai pouvoir de proposition.
- Transversale, en lien avec l’urbanisme, la santé, l’éducation.

Il s’agit d’écouter les propositions des administrés et d’explicitier les décisions pour changer leur quotidien vers plus de sécurité dans leurs déplacements

2

Baromètres locaux de la mobilité

Publication continue et transparente des chiffres sur l’accidentalité. Évaluer régulièrement le ressenti des habitants sur la marche, le vélo, l’insécurité routière. Ces baromètres locaux sont des outils de diagnostic et de transparence dont la mise en place est encouragée par la Délégation à la Sécurité Routière.

**3**

Budgets et actions participatifs issus de la concertation citoyenne

Donner la possibilité aux habitants d'être acteurs dans l'identification des situations à risque, proposer de voter des projets d'aménagement en faveur des mobilités actives et de la sécurité routière. Ces démarches renforcent le « Système Sûr » et appuient la légitimité politique des projets.

4

Intégration dans les politiques globales

La sécurité routière doit être reliée aux autres politiques locales :

- Plans climat-air-énergie.
- Plans locaux d'urbanisme.
- Programmes de santé publique



Formation & sensibilisation

1

Éducation dès le plus jeune âge

L'éducation routière ne peut se limiter au Code de la route pour les futurs conducteurs. Elle doit commencer dès l'école primaire :

- Apprendre à traverser, à se déplacer à vélo en sécurité.
- Développer une culture du respect et du partage de l'espace public.
- Organiser des « pédibus » et « vélobus » pour les trajets scolaires.

2

Formation continue pour les adultes

- Campagnes locales de sensibilisation de l'ensemble des usagers terrain (journées sans voiture, ateliers vélo, stands de prévention...).
- Intégration de la sécurité routière dans la communication d'accueil des nouveaux arrivants.
- Sessions spécifiques pour les usagers de nouvelles mobilités (trottinettes électriques, vélos cargos) et les conducteurs de voiturettes.
- Formation des policiers municipaux aux enjeux de la sécurité routière et de la mobilité active.
- Formation des équipes municipales dont le comportement et les process (lors de travaux notamment) doivent être exemplaire du point de vue sécuritaire.



Contrôle & sanction

La politique de contrôle/sanction ne doit pas être opposée à celle de la formation/sensibilisation. Elle est complémentaire car elle doit permettre à la fois de prévenir et sanctionner les comportements déviants et encourager la vigilance de chacun sur le respect des règles.

1

Une mobilisation coordonnée des forces de police

Cette mobilisation est essentielle pour envoyer un signal sécuritaire, sensibiliser et sanctionner les comportements déviants. Elle doit reposer sur une recherche de coordination entre les différentes parties-prenantes (Police Municipale et Nationale notamment). La formation des agents de police municipaux est essentielle pour assurer cette mission dont la réglementation a récemment renforcé les prérogatives.

2

L'utilisation de la technologie pour viser le « zéro impunité »

Grâce à la loi 3DS, les communes disposent désormais d'une marge de manœuvre pour implanter des radars ciblés sur des axes ou des situations spécifiques (travaux, zones accidentogènes), renforçant ainsi leur capacité à adapter la réponse sécuritaire aux réalités du terrain, tout en responsabilisant les conducteurs. Cette politique permet également aux policiers municipaux de se recentrer sur des missions à plus forte valeur ajoutée, comme la prévention, la sécurité des usagers vulnérables ou la lutte contre les comportements à risque, optimisant ainsi l'efficacité des ressources locales.

Vers une culture locale de la sécurité routière



Il ne suffit pas de changer les règles. Il faut transformer la culture routière de nos communes. Passer d'une logique de confrontation à une logique de partage. Passer d'une vision centrée sur l'automobile à une vision centrée sur la vie humaine et locale.

Cette transformation comportementale demande du temps, de la pédagogie, des symboles forts. Chaque rue apaisée, chaque trottoir élargi, chaque piste cyclable continue est un message politique et citoyen.

“La vie humaine compte plus que la Vitesse”.

“Il vaut mieux perdre une seconde dans la vie que perdre la vie pour une seconde. »

Annexes



Un retard français et une urgence sociale



Une France encore marquée par la violence routière

Chaque année, plusieurs milliers de vies sont brisées sur les routes françaises. Si les progrès réalisés depuis trente ans sont réels, la stagnation observée depuis une décennie montre que notre pays est aujourd'hui dans une impasse.

- Le nombre de morts sur les routes françaises demeure supérieur à 3 000 par an, soit près de 10 morts chaque jour !
- À ces décès s'ajoutent des milliers de blessés graves, dont beaucoup conserveront des séquelles à vie.
- Les coûts humains, sociaux et économiques sont immenses : perte de vies, traumatismes des familles, charges pour le système de santé, pertes économiques pour la collectivité. Ils sont estimés à plus de 100 milliards d'euros par an au niveau national !
- Si l'on intègre les co-victimes (familles et proches des victimes directes), ce sont près de 200 000 personnes dont les vies sont chaque année impactées par l'insécurité routière.

Ce constat n'est pas seulement statistique. Il se traduit par une réalité insupportable : chaque semaine, des familles apprennent qu'un proche ne rentrera jamais chez lui, qu'un enfant, un parent, un ami est tombé sous les roues d'une voiture ou d'un camion.

2

Comparaisons européennes : un retard inquiétant

La France, qui fut pionnière dans certaines mesures (ceinture de sécurité, permis à points), n'est plus à la pointe :

- Les Pays-Bas, la Suède, la Norvège affichent des taux de mortalité routière (nombre de tués par millions d'habitants) deux fois inférieurs à ceux de la France.
- Dans certaines grandes villes européennes, des résultats proches du zéro décès routier ont été enregistrés.
- En France, la mortalité piétonne et cycliste reste nettement plus élevée que la moyenne européenne.

Cette situation n'est pas une fatalité culturelle ou géographique. Elle résulte de choix politiques. Là où d'autres pays ont assumé de réduire drastiquement la vitesse, de redistribuer l'espace public, de renforcer les contrôles, la France a trop souvent reculé devant les lobbies, les habitudes ou les résistances de court terme.

3

La vulnérabilité accrue des usagers fragiles

Piétons : les oubliés de l'espace public

La marche reste le premier mode de déplacement en France. Elle concerne tout le monde : l'automobiliste qui sort de sa voiture, le cycliste qui finit son trajet à pied, l'enfant qui se rend à l'école. Pourtant, dans trop de communes, les piétons sont relégués à des trottoirs étroits, encombrés, mal entretenus.

Un chiffre illustre cette réalité : 80 % des piétons percutés à 50 km/h meurent, contre seulement 10 % à 30 km/h. Autrement dit, le choix entre 50 et 30 km/h est un choix de vie ou de mort.

Cyclistes : une pratique en plein essor mais trop exposée au danger

La pratique du vélo connaît une croissance spectaculaire, portée par le vélo à assistance électrique, les politiques locales et l'aspiration à des mobilités plus durables. Mais cette progression se heurte à l'insécurité :

- Seuls 6 cyclistes sur 10 déclarent se sentir en sécurité en France, contre 8 sur 10 en Europe.
- Le manque de continuité des pistes, l'absence de séparation claire avec le trafic motorisé, les intersections mal pensées expliquent cette insécurité.

Enfants et adolescents : une génération privée d'autonomie

Il y a trente ans, la majorité des enfants se rendaient seuls à l'école à pied ou à vélo. Aujourd'hui, près de la moitié des trajets scolaires se font en voiture parentale. Ce recul dramatique de la mobilité active des enfants a deux conséquences :

1. Une dépendance accrue à la voiture pour les familles.
2. Une perte d'autonomie et d'activité physique pour les jeunes générations, avec un impact direct sur la santé publique.

Personnes âgées et personnes en situation de handicap

Ces citoyens, particulièrement vulnérables, subissent de plein fouet la domination de la voiture mais aussi par le développement des autres mobilités :

- Traversées trop rapides, feux piétons trop courts.
- Absence de bancs, de zones de repos.
- Insécurité croissante sur les trottoirs (banalisation de la présence des trottinettes, vélos...)
- Accessibilité et aménagements insuffisants pour les trottoirs et arrêts de bus.

Pourtant, la protection des plus fragiles est le marqueur de la dignité d'une société.

4

La menace croissante des véhicules lourds et puissants

L'évolution du parc automobile aggrave le problème. Les dernières décennies ont vu :

- Une augmentation de 30 % du poids moyen des voitures.
- Une hausse de 15 % de la hauteur des capots. Ces transformations, liées à la montée en puissance des SUV, ont des conséquences dramatiques :
 - Un piéton heurté par un véhicule haut et lourd a près de 45 % de risques supplémentaires d'être tué.
 - Les intersections deviennent plus dangereuses, car les angles morts sont accrus.

Le choix collectif de tolérer, voire de promouvoir ces véhicules au sein de nos villes et villages est une erreur majeure de sécurité publique. Les ZTL (Zones à Trafic Limité) sont une approche à développer.

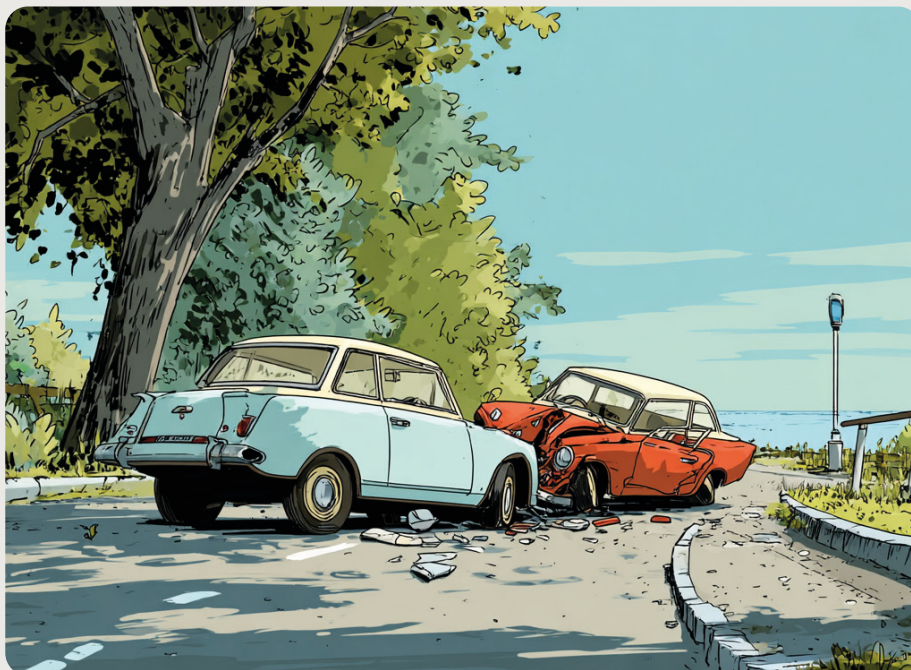
5

La violence ordinaire de la route en France

Au-delà des nombres, la route française est marquée par une culture de la violence ordinaire :

- 95 % des usagers disent craindre le comportement des autres.
- Les insultes, klaxons agressifs et incivilités sont fréquents.
- Les cyclistes comme les piétons témoignent d'un sentiment permanent de vulnérabilité.

Cette situation est révélatrice d'un problème culturel : la route est encore perçue comme un espace de domination, une arène où prévaut la loi du plus fort. L'automobile, symbole de puissance, écrase encore trop souvent les modes doux, symboles de fragilité.



6

Le coût économique et social

Les drames de la route ne sont pas seulement une tragédie humaine, ils sont aussi un fardeau collectif.

- Chaque mort ou blessé grave entraîne des coûts pour le système de santé, pour les assurances, pour la société dans son ensemble.
- Les évaluations économiques nationales estiment que la violence routière coûte 100 milliards d'euros par an.
- Réduire l'accidentalité, c'est non seulement sauver des vies mais aussi libérer des ressources pour d'autres priorités sociales et écologiques.

B

Les mobilités en mutation et la responsabilité des communes

1

Un paysage de mobilité en pleine transformation

La mobilité quotidienne des Français a profondément changé au cours des deux dernières décennies.

- La voiture individuelle reste majoritaire, mais elle perd progressivement son monopole, en particulier dans les grandes villes.
- La marche et le vélo connaissent un regain spectaculaire, portés par les aspirations écologiques, par la recherche de santé et par le coût croissant de l'automobile (de l'ordre de 4000 à 6000 euros / an pour une petite voiture).
- Les transports collectifs se développent, même si leur attractivité reste inégale selon les territoires.
- Les nouvelles mobilités (trottinettes électriques, covoiturage, autopartage, véhicules intermédiaires) émergent et interrogent la régulation de l'espace public.

Cette mutation, loin d'être anecdotique, est une véritable révolution culturelle. Là où, pendant un demi-siècle, la voiture était considérée comme le seul horizon, les citoyens réclament désormais des alternatives crédibles, sûres et durables.



2

L'essor de la marche et du vélo

La marche reste le mode de déplacement le plus universel. Elle est la base de tout trajet, que l'on soit automobiliste, cycliste ou usager des transports collectifs. Pourtant, sa valeur est encore trop souvent sous-estimée dans les politiques locales.

Le vélo, quant à lui, est la grande surprise du début du XXI^e siècle en France :

- En une dizaine d'années, la pratique a plus que doublé dans certaines métropoles.
- Le vélo à assistance électrique a ouvert cette mobilité à de nouvelles catégories de population (seniors, habitants de zones vallonnées, trajets plus longs).
- Les collectivités qui ont investi massivement dans des réseaux cyclables continus et sécurisés (Paris, Strasbourg, Grenoble, Lyon, Bordeaux, Nantes...) constatent un effet boule de neige : plus il y a de cyclistes, plus la pratique se démocratise et se sécurise.

Mais l'essor du vélo révèle aussi les insuffisances :

- Des réseaux discontinus, interrompus aux carrefours.
- Des aménagements encore trop souvent conçus « contre » la voiture et non « pour » le vélo.
- Des tensions croissantes entre usagers, faute d'un partage clair et apaisé de l'espace public.

3

Les transports collectifs et les nouvelles mobilités

Les transports collectifs demeurent la colonne vertébrale des mobilités durables. Mais leur déploiement exige du temps et des investissements lourds. Dans l'intervalle, de nouvelles solutions apparaissent :

- Trotinettes électriques : rapides et pratiques, elles se sont imposées dans de nombreuses villes mais posent des questions de sécurité, de stationnement et de partage de l'espace.
- Covoiturage : une réponse aux trajets périurbains, mais encore insuffisamment développée.
- Autopartage : permet de réduire le taux de motorisation des ménages urbains.
- Engins de Déplacement Personnel Motorisé (EDPM) : mono-roue, gyropode...

Ces nouvelles mobilités, si elles sont intégrées intelligemment, peuvent contribuer à réduire la place de la voiture individuelle. Mais sans régulation, elles peuvent aussi générer des conflits, de l'anarchie et de nouveaux risques.

4

La loi d'Orientation des Mobilités (LOM) : un tournant

Adoptée en 2019, la LOM a profondément modifié le rôle des collectivités locales. Elle a introduit plusieurs évolutions majeures :

- Chaque territoire doit désormais se doter d'une autorité organisatrice de la mobilité (AOM).
- Les plans de mobilité remplacent les anciens plans de déplacements urbains, avec une portée élargie et un volet obligatoire consacré aux mobilités actives.
- Les communes et intercommunalités se voient confier une responsabilité explicite en matière de sécurité routière, intégrée dans la planification des mobilités.

Autrement dit, depuis la LOM, aucune municipalité ne peut dire que la sécurité routière n'est pas de sa compétence. Elle fait désormais partie intégrante des politiques locales de mobilité.

5

La responsabilité directe des maires et présidents d'intercommunalité

Le maire, premier magistrat de la commune, détient des pouvoirs considérables en matière de circulation et de sécurité routière :

- Fixer les limitations de vitesse dans les rues.
- Aménager les voiries, créer ou supprimer des passages piétons, des zones 30, des zones de rencontre.
- Organiser la piétonnisation ou les “rues scolaires”.
- Mettre en place une police municipale active en matière de circulation et de stationnement.

À l'échelle intercommunale, les présidents d'agglomération ou de communauté de communes disposent des leviers de planification stratégique :

- Plans de mobilité intégrant la marche et le vélo.
- Coordination des transports collectifs et des réseaux cyclables.
- Gestion des grands axes de circulation qui traversent les territoires.

6

La sécurité routière comme pilier de la transition écologique

La lutte contre la violence routière ne doit pas être pensée isolément. Elle est au cœur d'un projet plus vaste : la transition écologique des mobilités.

- Réduire la vitesse, c'est non seulement sauver des vies, mais aussi réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants.
- Réaménager l'espace public, c'est non seulement protéger les piétons et cyclistes, mais aussi lutter contre les îlots de chaleur et favoriser la biodiversité urbaine.
- Promouvoir la marche et le vélo, c'est non seulement améliorer la sécurité, mais aussi renforcer la santé publique et réduire les dépenses de santé.

La sécurité routière est donc une politique gagnante sur tous les fronts : environnemental, sanitaire, social et économique.



7

Vers des villes et villages apaisés

Les communes qui ont osé des politiques ambitieuses démontrent qu'il est possible de transformer radicalement l'expérience de mobilité :

- Grenoble, pionnière des zones 30 généralisées.
- Strasbourg et son réseau cyclable structurant.
- Lorient, première grande ville française à avoir instauré le 30 km/h sur l'ensemble de son territoire.
- De nombreux villages qui piétonnisent leurs abords d'écoles et réaménagent leurs traversées pour redonner priorité aux habitants plutôt qu'aux voitures de transit.

Ces exemples prouvent qu'aucune commune, grande ou petite, n'est condamnée au statu quo.



Contrôle & méthode du “système sûr”



Contrôle et sanction : une responsabilité municipale

La sécurité routière ne peut se limiter aux aménagements et à la sensibilisation. Pour être efficace, elle exige un contrôle régulier et des sanctions proportionnées. Une règle non respectée devient rapidement une règle inutile.

Le rôle central de la police municipale

- Les polices municipales disposent déjà de compétences en matière de circulation, de stationnement, de bruit.
- Leur rôle doit être élargi et renforcé : contrôles de vitesse, surveillance des abords d'écoles, lutte contre les comportements dangereux.
- Les agents doivent être formés et équipés pour assumer cette mission avec pédagogie et fermeté.

L'usage des nouvelles technologies

La technologie offre des outils puissants pour renforcer la sécurité routière :

- Radars de vitesse adaptés aux zones urbaines.
- Radars de bruit, pour lutter contre les comportements agressifs.
- Caméras intelligentes capables de détecter les franchissements dangereux, les stationnements abusifs, les non-respects des priorités.
- Intégration progressive de l'intelligence artificielle pour analyser les flux et anticiper les risques.

La transparence des sanctions

Le contrôle et la sanction doivent être perçus comme justes et légitimes. Cela implique :

- Une communication régulière sur les contrôles effectués et les résultats.
- Une pédagogie claire : expliquer que la sanction n'est pas punitive mais protectrice.
- Une équité : aucune tolérance pour les comportements dangereux, quelle que soit la catégorie d'utilisateur.

La complémentarité avec les forces nationales

Dans les communes, la police nationale et la gendarmerie restent compétentes. Mais la proximité et la réactivité de la police municipale sont essentielles. Les partenariats entre niveaux doivent être renforcés pour une action cohérente.

2

La méthode du « système sûr »

L'approche « Système sûr » repose sur un principe simple : les erreurs humaines sont inévitables, mais elles ne doivent plus tuer.

1. Anticiper l'erreur

Plutôt que d'espérer une perfection impossible de chaque conducteur ou piéton, le système doit intégrer la possibilité de l'erreur.

- Des aménagements qui pardonnent : ralentisseurs, carrefours sécurisés, zones piétonnes, giratoires hollandais...
- Une signalisation claire et cohérente, évitant les pièges et ambiguïtés.

2. Réduire l'énergie de l'impact

Le facteur clé, c'est la vitesse. Moins la vitesse est élevée, moins l'énergie dégagée en cas de collision est mortelle.

- À 30 km/h, un piéton a 90 % de chances de survivre.
- À 50 km/h, ses chances tombent à 20 %.

3. Multiplier les « filets » de sécurité

- Aménagements physiques.
- Contrôles réguliers.
- Véhicules plus sûrs et moins agressifs.
- Éducation et sensibilisation des usagers.

4. Évaluer et corriger en permanence

Un système sûr repose sur une évaluation continue :

- Collecte de données d'accidentalité.
- Analyse régulière des ZAAC (Zone d'Accumulation d'Accidents Corporels).
- Expérimentations locales d'urbanisme tactique.
- Correction rapide des aménagements insuffisants.

5. Transparence et implication citoyenne

La méthode doit être partagée avec les habitants. Tableaux de bord, données accessibles, réunions publiques régulières : la confiance se construit par la transparence.

SOURCES

1. Rue de l'Avenir – Analyse plaidoyer commun (2021).
2. Aurélien Bigo & Mathieu Chassignet
– Article mobilités municipales (2022).
3. Dossiers internes Ligue contre la violence routière

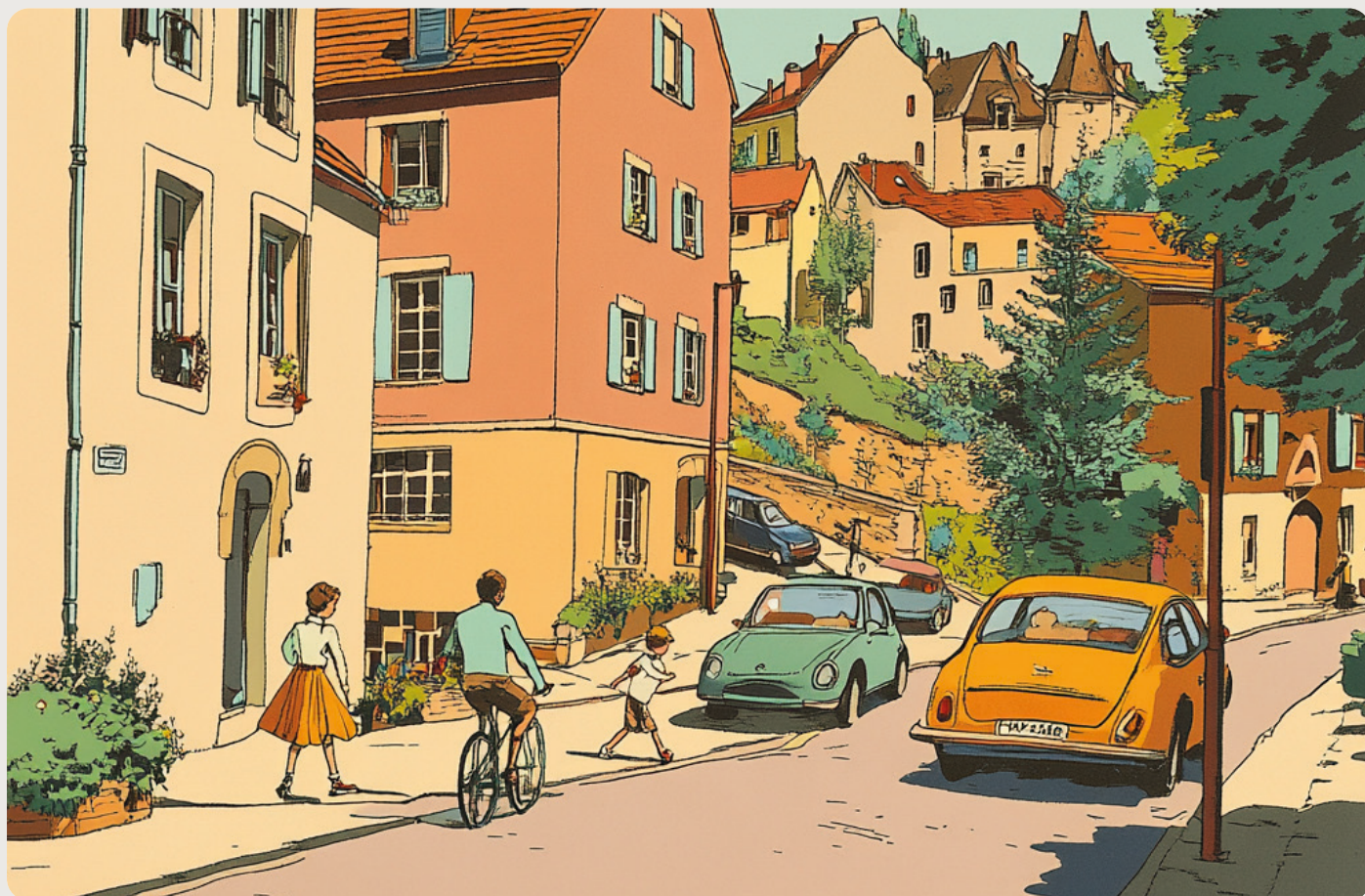


“Circulation apaisée en ville, vision ou illusion?”

1

Dossier de la revue Pondération
n°133- décembre 2024- Ligue
contre la violence routière

— Article ci-après



INTRODUCTION

Circulation apaisée en ville, vision ou illusion?

SOMMAIRE
DU DOSSIER

P.25 INTRODUCTION

P.26 Une nouvelle approche
des mobilités urbaines

- De la voiture reine...
aux mobilités douces
- Une cohabitation difficile

P.28 Évolution du volume et
du poids des voituresP.28 Quelle projection sur
l'évolution des mobilités ?

- Zoom sur les résultats de
l'enquête de L'Obsoco
- Les mobilités actives qui
progressent malgré le manque
d'infrastructures
 - Une stagnation des pratiques
de mobilité partagée

P.30 Comportement et
perception : les points clés
d'une violence ordinaire

- Des communautés
qui s'affrontent
- La loi du plus fort

P.31 Étude Vinci 2024

P.32 3 Questions à Florent Varet
et Chloé ThevenetP.35 La vitesse : un enjeu
clé qui réinterroge le
modèle d'aménagement
de la ville apaisée

- La vulnérabilité : un
facteur déterminant
- Une nouvelle réflexion
sur les aménagements

DOSSIER CONÇU ET RÉDIGÉ
PAR PIERRE LAGACHE

— Circulation apaisée en ville, quel champ du possible ?

— Il aura fallu que la violence routière atteigne son paroxysme pour que nos décideurs semblent enfin se saisir du sujet de l'insécurité routière. Le 15 octobre à Paris, le cycliste Paul Varry est écrasé visiblement volontairement par un conducteur de SUV. Cet événement dramatique a immédiatement suscité l'émoi dans la communauté des cyclistes, mais aussi, et c'est important, bien au-delà.

Le drame aura joué le rôle d'électro-choc. Quelques jours après l'accident, après avoir reçu les représentants des cyclistes, l'État annonce, via le ministre du transport la décision de lancer une mission intitulée « **Contre les violences, protéger tous les usagers de la route** », qui sera confiée à une personnalité qualifiée. Le propos de François Durovray affiche l'ambition :

« En tant que ministre des Transports, élu local et cycliste, je lance cette mission "contre les violences, protéger tous les usagers de la route" pour que les drames à vélo ne se reproduisent jamais. Mon objectif est clair : ne pas opposer les modes de transports, mais réfléchir à un partage harmonieux de l'espace urbain et ainsi garantir un meilleur usage de nos

routes pour tous les usagers, qu'ils soient en voiture, à vélo ou à pied. Nous savons que la pratique du vélo est cruciale pour une mobilité durable. C'est pourquoi nous travaillerons en collaboration étroite avec les collectivités locales, les associations de cyclistes et les experts afin de mettre en place des mesures nécessaires mais surtout concrètes »

Le sujet posé semble cibler les mobilités urbaines. Face à une situation très préoccupante de la sécurité routière dans notre pays l'État aura pourtant tout intérêt à viser l'enjeu de l'objectif zéro accident sur l'ensemble du territoire.

Pour autant, suite au drame qui a coûté la vie à Paul Varry, la rédaction a fait le choix de positionner ce dossier sur l'enjeu de la circulation apaisée en ville. Le sujet est nécessairement très vaste. Ainsi, si l'on considère le seul terme « apaisé », il ne se limite pas au seul volet de la sécurité routière. L'apaisement ne trouve-t-il pas aussi du sens dans le traitement de l'ensemble des nuisances générées par le trafic : pollution, bruit, manque d'espace...

Ce dossier a pour objectif de porter un regard nécessairement non exhaustif lucide sur un sujet nécessairement vaste et complexe. Une circulation véritablement apaisée dans nos villes est-elle réaliste ? Quels pourraient être les leviers pour y parvenir ? Ce dossier ouvre des perspectives qui pourront nourrir utilement les positions de la Ligue dans la réflexion qui s'ouvre au niveau national... ♦



Une nouvelle approche des mobilités urbaines

— La question de la gestion des déplacements traverse l'histoire de l'urbanisme. La ville est confrontée aujourd'hui à des changements sociétaux insuffisamment maîtrisés et anticipés. Ceci explique les difficultés rencontrées et peut aussi nourrir une nouvelle vision.

De la voiture reine... aux mobilités douces

Au début du XX^e siècle, la croissance des villes et l'industrialisation ont favorisé l'essor de l'automobile. La France a vu la construction d'infrastructures routières adaptées, permettant une mobilité individuelle accrue. Dans les années 1960, l'automobile est devenue le mode de transport dominant, entraînant des changements importants dans l'urbanisme. En 1970, la France comptait environ 10 millions de véhicules, un chiffre qui a atteint 39 millions en 2020, avec une part de la voiture individuelle représentant près de 80 % des déplacements.

L'évolution des mobilités urbaines en France a été marquée par des transformations significatives au cours des dernières décennies. À partir des années 2000, un changement de paradigme s'opère avec la prise de conscience des enjeux environnementaux et de la qualité de vie en milieu urbain. Les mobilités douces, comme le vélo et la marche, ont gagné en popularité. Les villes ont commencé à développer des infrastructures cyclables et à promouvoir des politiques de piétonisation. L'élaboration des Plans de Déplacement Urbain (PDU), visent alors à planifier la réduction de la place de la voiture au profit de la marche et du vélo, alors qualifiés de modes doux.

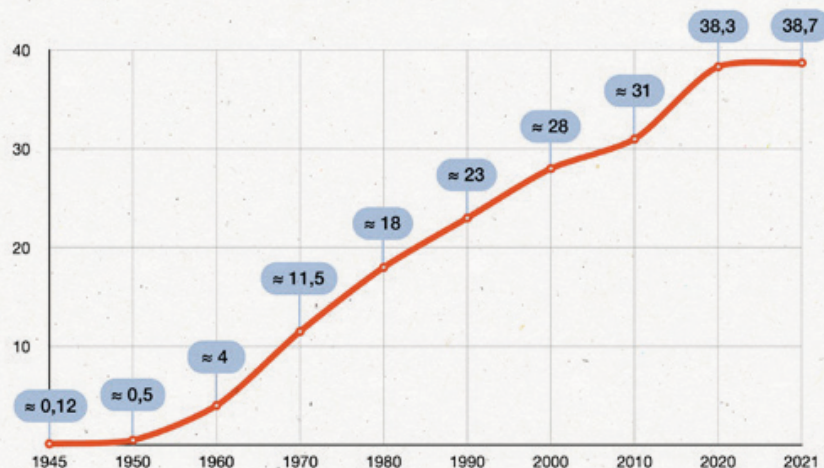
Plus récemment, la crise du COVID-19 a eu un impact significatif sur les mobilités urbaines en France. Cette évolution s'est notamment traduite par une augmentation de l'utilisation du vélo. Selon une enquête de l'INSEE, environ 25 % des Français ont déclaré utilisé davantage le vélo pendant le confinement. Les ventes de vélos ont explosé, avec une augmentation de 30 % en 2020 par rapport à 2019, selon la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB).

Dans le même temps, la diversification des engins individuels et l'essor du Vélo à Assistance Électrique (VAE) qui se sont imposés dans un temps court réinterrogent la planification de la mobilité et les principes d'aménagement de la voirie. Les recherches semblent démontrer que ces nouveaux usages bouleversent la donne.

FIGURE 1

Évolution du nombre de voitures particulières en France de 1945 à 2021. Source : SDES, URF 2022

Après la Seconde Guerre mondiale, le parc automobile français a connu une croissance rapide, passant d'environ 120 000 véhicules en 1945 à environ 500 000 en 1950. La croissance s'est accélérée dans les années 1960 et 1970, avec l'essor économique et la démocratisation de l'automobile. Entre 1990 et 2020, le parc automobile a continué de croître, mais à un rythme plus modéré. Au 1er janvier 2021, le parc automobile français comptait 38,7 millions de voitures particulières.



Une cohabitation difficile

Dans un contexte urbain qui a été conçu historiquement en priorité pour la voiture, la cohabitation entre les déplacements doux avec les autres véhicules motorisés pose une première difficulté. Le mélange des flux porte intrinsèquement une difficulté liée aux caractéristiques très contrastées des usages (visibilité, vulnérabilité, vitesse).

Mais la difficulté de cohabitation se pose aussi, tout autant, entre les usagers les plus vulnérables, les piétons, et les autres modes dits doux (vélos, Engins de Déplacement Personnel [EDP]). Selon certains chercheurs ^{1*}, cette cohabitation serait notoirement contrariée par l'augmentation des différentiels de vitesse au sein des « déplacements doux » générés par l'assistance électrique.

« L'hypothèse est que la diversification des vitesses des modes de transport individuels, en complexifiant les interactions au sein de l'espace public, remet en cause l'ambition de faire coexister les modes de déplacement et met en exergue la double dimension technique et politique de la question de la gestion des conflits et des différentiels de vitesse. »

Nous voyons bien ici que l'idée généreuse d'un espace urbain basé sur le principe de voiries courtoisement partagées par tous les usagers trouve ses limites. Cette nouvelle situation nous invite à repenser l'organisation des mobilités à l'aulne d'un nouveau paradigme : sanctuariser le trottoir, généraliser le 30km/h, aménager si possible des axes cyclables en site propre, réduire les conditions d'accès de la voiture et des véhicules utilitaires dans des déplacements véritablement justifiés

du point de vue de l'usage et enfin développer les transports en commun.

Mais le diable se cachera toujours dans les détails. Les projets d'aménagements doivent gagner à inclure dans leurs réflexions sur la sécurité, notamment des usagers le plus vulnérables. L'expérience des voies lyonnaises ou de certains aménagements urbains de piétonnisation, nous montre que cette dimension reste encore trop souvent insuffisamment intégrée dans les projets. La compétence des aménageurs/urbanistes gagnera à progresser.

Il n'en reste pas moins, que les configurations de partage des usages sur la même voirie se poseront toujours. Les « zones de partage » (voir encart) déjà prévues par le Code de la route, en sont l'illustration. Il s'agira donc, dans ce cas de figure, de veiller à ce que les aménagements et la pression de contrôle, deux conditions pas toujours réunies, amènent conjointement et naturellement à une forte réduction des vitesses, facteur essentiel pour viser un véritable apaisement.

La recherche du compromis, encore trop souvent portée en dogme par nos décideurs, conduira nécessairement à une situation conflictuelle grandissante. A contrario, la capacité à projeter un modèle de mobilité véritablement apaisé ne pourra s'affranchir d'un véritable renoncement aux modèles du passé. L'enjeu de pédagogie et de concertation avec les populations sera essentiel. Pour ne pas se réfugier derrière le seul prétexte de l'acceptabilité, l'élaboration des Plans de Déplacements Urbains est une belle occasion à saisir pour en faire des lieux de réconciliation des usagers et faire sens sur les choix réalisés. •

NOTES

^{1*} Cet article est largement inspiré d'extraits de l'ouvrage « La vitesse : enjeux contemporains et politiques publiques » - coordonné par Laurent Carnis et Dominique Mignot. Collection Sécurité et Mobilités - L'Harmattan. Septembre 2023 ; Chapitre 10 : « Vitesse et vulnérabilité des piétons et des cyclistes ». Aurélie Domes & Francis Papon - Chapitre 15 : « Comment l'augmentation de la vitesse des modes doux interroge les aménagements de la ville apaisée ? » Sylviane Godillon & Frédéric Hernandez.



Des véhicules toujours plus lourds et dangereux

Au cours des deux dernières décennies, on observe une augmentation significative du poids moyen des véhicules :

- La masse moyenne des voitures a augmenté de près de 30 % sur les 20 dernières années.
- En Europe, le poids moyen des voitures neuves est passé d'environ 1340 kg en 2010 à plus de 1500 kg en 2024.

Cette tendance s'explique en grande partie par la popularité croissante des SUV, qui sont généralement plus lourds que les berlines traditionnelles. L'augmentation de la hauteur des capots est également une tendance marquée :

- La hauteur moyenne du capot des voitures a augmenté de 15 % ces 20 dernières années.
- Actuellement, la hauteur de capot moyenne d'une voiture est d'environ 80 cm.
- Les véhicules dont la hauteur du capot est supérieure à 1 mètre sont environ 45 % plus susceptibles de causer des blessures mortelles aux piétons lors d'un impact.

Ces évolutions ont des conséquences importantes sur la sécurité routière :

- Une augmentation de 10 cm de la hauteur du capot entraîne une hausse de 26,9 % du risque de lésions mortelles pour les usagers vulnérables.
- Les véhicules dont le capot se trouve entre 75 cm et 1 mètre et dont l'avant est plus carré et vertical augmentent le risque de blessures pour les piétons de 26 %.

Ces chiffres soulignent l'importance de prendre en compte l'impact de la conception des véhicules sur la sécurité de tous les usagers de la route, en particulier les plus vulnérables comme les piétons et les cyclistes.

Quelle projection sur l'évolution des mobilités ?

— Créée en 2014 par l'ObSoCo ^{*1}, l'Observatoire des mobilités émergentes, a pour objectif de mesurer et suivre l'engagement des Français dans des pratiques de mobilité émergentes et ainsi de comprendre leurs comportements. La dernière enquête de 2023 [FIGURE 1] apporte un éclairage intéressant sur l'évolution du rapport des Français à la mobilité.

Les mobilités actives qui progressent malgré le manque d'infrastructures

Personne n'a oublié les interdictions et limitations de déplacements durant la crise sanitaire. Les mobilités actives, comme la marche ou le vélo,

NOTES

^{1*} OBSOCO : L'Observatoire Société & Consommation.

FIGURE 1

"Une continuité dans la hausse de la marche et du vélo" • Mobilités 2050- rapport d'analyse 2024- L'Obsoco - Étude conduite auprès d'un échantillon de 4000 personnes représentatif de la population de France métropolitaine âgée de 18 à 75 ans.

La marche et le vélo apparaissent clairement comme les modes de déplacements considérés comme ceux qui progresseront dans le futur au détriment de la voiture personnelle. Trois facteurs confortent cette vision :

- L'enjeu écologique : la voiture est toujours perçue, malgré le développement de la voiture électrique comme une mobilité polluante.
- Le contexte économique : la voiture coûte cher.
- L'enjeu de santé associé aux mobilités actives.

	VA AUGMENTER	VA RESTER STABLE	VA DIMINUER	VOUS N'AVEZ PAS RECOURS À CE TRANSPORT	SOLDE (augmenter-diminuer)
MARCHE	30%	54%	2%	13%	+28
VÉLO	16%	32%	4%	48%	+12
TRANSPORTS COLLECTIFS	10%	39%	7%	44%	+3
AUTOMOBILE PERSONNELLE	8%	68%	16%	8%	-8
DEUX-ROUES MOTORISÉS	4%	15%	3%	77%	+1
TROTINETTE, ROLLERS, SKATE...	3%	13%	3%	81%	0
TAXIS	2%	16%	8%	74%	-6

étaient à privilégier. Les Français ont gardé ces nouvelles habitudes puisque 67% d'entre eux disent privilégier au maximum la marche dès qu'ils en ont l'occasion quand 12% tentent plutôt de l'éviter. Par ailleurs, 66% des Français jugent que pratiquer la marche à pied est agréable pour se déplacer. Toutefois, 35% d'entre eux estiment que la place accordée aux trottoirs est insuffisante dans leur commune. C'est pour cela que 43% d'entre eux sont obligés de renoncer à se déplacer à pied par manque d'infrastructures suffisamment praticables.

36% des Français utilisent le vélo pour se déplacer et 48% estiment que la place accordée aux pistes cyclables au sein de leur commune est insuffisante. Il s'agit du 1er motif d'insatisfaction mentionné par les cyclistes mécontents. Malgré cela, 76% des Français utilisant leur vélo comme mode de déplacement se déclarent satisfaits de leur pratique. Ce sont désormais 23% de la population qui utilisent au moins une fois par mois le vélo pour se déplacer, ils n'étaient que 16% en 2016.

Une stagnation des pratiques de mobilité partagée

5% des Français utilisent les services de vélopartage mais seulement 2% de façon régulière, c'est-à-dire au moins une fois par mois. Le fort enthousiasme

de 2016 ne s'est pas concrétisé par une explosion du nombre d'utilisateurs.

En revanche, 7% des Français se sont laissé convaincre par la trottinette électrique. Cet engouement se remarque principalement chez les moins de 35 ans et les habitants des métropoles. 46% d'entre eux utilisent les équipements en libre-service et 84% possèdent leur propre trottinette.

Les récentes décisions d'interdire l'usage de la trottinette électrique en partage dans certaines villes interrogent sur la priorité donnée aux solutions de partage qui ont pourtant un grand intérêt en termes de transition écologique et de souplesse des mobilités.

Ce renoncement traduit les difficultés à gérer efficacement l'intégration de ces nouvelles mobilités. Les enquêtes mettent notamment en évidence une méconnaissance des règles de la part des usagers. La faiblesse de la pression de contrôle a conforté une forme d'anarchie. On peut ainsi regretter une certaine passivité face aux dérives constatées. L'absence de réponse aux difficultés de stationnement des trottinettes en libre-service est ainsi une illustration de cette défaillance alors que des solutions technologiques auraient pu être mises en œuvre. ●

Comportement et perception: les points clés d'une violence ordinaire

— La violence au volant est étudiée depuis la fin des années 60. L'imaginaire associé à la route, le type de rapport de force entre les usagers, l'approche et le respect des règles constituent les fondements d'une forme de cette « culture de la route ». Dans ce registre, la France ne fait pas figure de modèle de bienveillance et d'attachement à la règle. Viser une circulation apaisée impliquera donc de travailler en profondeur à l'évolution de cette culture.

Des communautés qui s'affrontent

Les conflits routiers, notamment entre automobilistes et cyclistes, révèlent des dynamiques sociales plus larges. L'analyse des réactions face à un incident impliquant un cycliste agressé par un automobiliste met en lumière deux types de réponses problématiques :

La responsabilisation de la victime : certains attribuent une part de responsabilité au cycliste, reflétant un biais psychologique connu comme la "croyance en un monde juste".

La généralisation des torts : d'autres, tout en reconnaissant la faute de l'automobiliste, justifient son comportement en critiquant l'ensemble des cyclistes.

Ces réactions révèlent l'existence de "communautés" d'usagers de la route qui s'opposent :

piétons vs cyclistes/trottinettistes, cyclistes vs automobilistes, motards vs automobilistes

Cette division est paradoxale car un même individu

peut appartenir à différentes catégories selon les circonstances (ex : automobiliste devenant piéton après s'être garé).

Malgré la fluidité potentielle entre ces rôles, on constate un manque d'empathie entre les différents types d'usagers. Cette incapacité à se mettre à la place de l'autre contribue indéniablement à exacerber les tensions sur la route. Ces conflits routiers reflètent des problèmes sociétaux plus profonds, notamment un manque de cohésion sociale et une tendance à la polarisation entre différents groupes.

La loi du plus fort

Il a été démontré que l'accidentalité est intimement liée à la puissance de la voiture. Or la notion de puissance a longtemps été, et reste encore trop souvent, un argument de vente de l'automobile. Le propos de Chantal Perrichon dans l'excellent film « Tout est permis »^{1*} exprimait alors clairement la position de la Ligue contre la violence routière sur le rapport de force existant sur la route « Si vous avez une voiture qui pèse 1,2 tonne et qu'il y a un crash avec une voiture de 800 kg, nous savons très bien que les morts seront dans la petite voiture, et très souvent ce sont des voitures de jeunes parce qu'ils n'ont pas les moyens d'acheter des grosses berlines puissantes. Donc, untel va acheter un 4x4 parce qu'il se protège contre l'autre. On est encore dans une inégalité sociale que nous n'acceptons pas ! »

Le psychanalyste Jean-Pierre Winter^{2*} considère qu'aucun homme n'est indifférent au fait de pénétrer dans son véhicule, surtout lors des premières années de sa vie d'automobiliste, l'engin lui permettant d'obtenir l'autonomie et la puissance. Cette puissance peut être assimilée au pouvoir, à la force. Un désir de toute-puissance qui concerne plus les hommes que les femmes. Les mots du psychanalyste sont forts : « Pour l'homme, la voiture est un nouveau moyen de faire la guerre. » La route devient alors, selon Jean-Pierre Winter, un champ de bataille, un lieu du « tous contre tous » et du « chacun pour soi ». Dans ce schéma, la femme reste la garante de la vie et de la transmission alors que l'homme part à la guerre.

NOTES

^{1*} « Tout est Permis » film documentaire de Colline Serreau - 2012 - Bac Films

^{2*} Livre Blanc « Les hommes et la route » MMA IARD Assurances Mutuelles, Juin 2013



Dans ce rapport de force, il est effectivement essentiel de rappeler que l'homme et la femme se différencient nettement ce qui explique notamment que les hommes sont très surreprésentés dans la responsabilité des accidents et les comportements déviants ^{3*}

L'étude d'Obsoco démontre que la voiture est associée à une dimension très fonctionnelle pour la femme alors qu'elle renvoie davantage à une aspiration existentielle chez l'homme. Le monde de la publicité surfe d'ailleurs sur ces clichés : la femme roule dans une petite citadine colorée pour des virées entre copines alors que l'homme est au volant d'un SUV, haut de gamme et roule au sein de grands espaces sur une route qui semble lui être réservée.

Le problème, c'est l'autre

La notion de bon conducteur est bien souvent subjective. Qui n'a pas entendu dans un dîner un convive louer sa manière de conduire et la phrase « moi ça fait 20 ans que je conduis et je n'ai jamais eu un seul accrochage... » ? Le sociologue Jean-Marie Renouard ^{2*} a constaté lors d'entretiens menés dans le cadre de ses recherches que seuls 10 % des personnes qu'il a rencontrées s'estiment mauvais conducteurs.

La dernière étude réalisée par Vinci (cf encart P.28) pointe l'ampleur du paradoxe. Alors que les Français sont très nombreux à craindre les comportements à risque des autres usagers de la route, les chiffres démontrent qu'ils contribuent souvent eux-mêmes à ce climat de tension, en ne respectant pas les règles, voire en avouant assez largement avoir des comportements agressifs. •

NOTES

^{3*} Voir article « Sécurité routière : quelles différences entre femmes et hommes... et pourquoi ? » Pondération 132 - juillet 2024

Enquête Ipsos 2024 pour la Fondation Vinci Autoroutes Une quatrième édition sur le partage de la route qui alerte !

Cette enquête a été réalisée du 19 février au 19 mars 2024 dans 11 pays européens. L'échantillon français comptait 2 413 personnes, sur un total de 12 413 personnes interrogées, selon la méthode des quotas.

UN SENTIMENT D'INSÉCURITÉ GÉNÉRALISÉ

- 95% des usagers de la route en France redoutent les comportements à risque des autres, contre 92% en 2023.
- Ce sentiment est partagé par 97% des cyclistes, 95% des automobilistes, et 92% des conducteurs de deux-roues motorisés et piétons.
- La peur de l'agressivité des conducteurs motorisés est largement répandue. Elle concerne 89% des conducteurs des deux-roues motorisés, 88% des automobilistes et 87% des cyclistes (+ 6 points en quatre ans)

UNE AGRESSIVITÉ GÉNÉRALISÉE

67 % des automobilistes français reconnaissent insulter les autres conducteurs, 55 % klaxonnent ceux qui les énervent et 18 % disent même descendre de leur véhicule pour s'expliquer.

COMPORTEMENTS À RISQUE AUTO-DÉCLARÉS

- 44% des cyclistes réguliers admettent passer au feu rouge lorsque ce n'est pas autorisé, un chiffre qui monte à 57% dans les grandes agglomérations.
- 68% des automobilistes reconnaissent passer au feu orange ou rouge.
- 67% des piétons admettent traverser à un passage protégé alors que le feu est rouge pour eux.
- 62% des cyclistes réguliers et 44% des conducteurs de deux-roues motorisés circulent sur les trottoirs.

UTILISATION DU TÉLÉPHONE

- 78% des automobilistes avouent téléphoner au volant.
- 52% des conducteurs de deux-roues motorisés et 36% des cyclistes réguliers utilisent leur téléphone en conduisant.
- 57% des piétons téléphonent dans la rue, même en traversant la chaussée.

SENTIMENT DE SÉCURITÉ DES CYCLISTES

- En moyenne en Europe, 80% des usagers se sentent en sécurité à vélo.
- En France, seulement 59% des cyclistes se sentent en sécurité, un chiffre qui monte à 68% dans les grandes villes.

PONDÉRATION N°133

DOSSIER

DÉCEMBRE 2024



3 questions à Florent Varet & Chloé Thévenet

PAR PIERRE LAGACHE

• La tension entre les usagers de la route semble être croissante. Le parallèle est souvent fait avec une violence au sein de la société qui serait croissante. Sommes-nous dans le domaine du seul ressenti ou est-ce une réalité ?

Concernant l'idée selon laquelle la violence au niveau de la société serait croissante, nous ne sommes pas sociologues de la délinquance ou criminologues. Cependant, les spécialistes du sujet semblent s'accorder sur plusieurs points :

Il n'existe pas d'indicateur parfait permettant de tirer des conclusions claires et précises sur l'évolution de la violence au niveau sociétal, surtout à court terme, à l'échelle de quelques années.

L'insécurité ressentie ne reflète pas toujours l'insécurité réelle, ce qui ne veut pas dire qu'il ne faut pas s'occuper du sentiment d'insécurité.

Le croisement d'indices de différente nature montre que les taux d'homicides et de violences physiques non létales auraient diminué durant les dernières décennies et stagneraient depuis quelques années. Sur les dernières années, on remarque des variations à la hausse ou à la baisse d'une année à l'autre, mais qui restent dans une fourchette qui elle ne varie pas vraiment.

Les journalistes et les politiciens font fréquemment un message des statistiques sur la violence, en la sur-représentant, soit par manque de compétence sur un sujet bien plus complexe à traiter que ce que l'on imagine, soit par mauvaise foi pour faire du buzz ou légitimer un agenda

politique. Ainsi, tirer des conclusions sur l'évolution du taux de violence à partir des statistiques qui proviennent de la police ou des tribunaux est biaisé car les chiffres n'intègrent pas, par définition, ce qui n'est pas détecté ou contrôlé par la police et les tribunaux. Il faut donc pondérer par la quantité, la qualité et la portée des actions policières.

Par ailleurs, résonner sur le nombre absolu de crimes, agressions,... devrait intégrer le fait que la population totale varie et augmente. Il faut donc regarder les % plutôt que les nombres absolus.

Enfin, la perception peut être influencée par une couverture médiatique plus importante du sujet de l'insécurité qu'elle ne l'était par le passé. C'est ce que l'on constate avec les canaux d'information en continu qui se sont fortement développés ces dernières années.

Concernant l'idée selon laquelle la violence sur la route au niveau de la société serait croissante, comme pour la violence à l'échelle de la société, il ne semble pas y avoir d'indicateurs permettant de répondre aisément à la question.

On retrouve aussi les mêmes biais argumentatifs et limites. Par exemple, commenter l'évolution du % d'individus violents en se basant seulement sur des nombres absolus et sans prendre en compte l'évolution du nombre d'usagers ou du taux de fréquentation des routes est peu pertinent. À partir des données statistiques d'accidents, il n'est pas facile de savoir quels accidents résultent principalement et réellement d'un « comportement violent » et non d'autre chose. Étant donné la difficulté à mesurer et conclure sur l'évolution de la violence au niveau sociétal d'un côté et au niveau

.....
Florent Varet, chargé de recherche
en psychologie sociale, Institut
Catholique de Lille (ICL).

.....
Chloé Thévenet, post-doctorante
en psychologie sociale à
l'Anthropo-Lab, Institut
Catholique de Lille (ICL).
Sciences et Lettres - Dauphine.



de la route d'un autre côté, il n'existe pour l'instant probablement pas encore d'outil fiable permettant de tester scientifiquement l'existence d'un parallèle entre les deux.

• **La cohabitation entre les différents usagers en milieu urbain apparaît problématique. Quel rôle joue le comportement dans cette situation difficile ?**

Le comportement, ou plutôt les comportements, sur la route, ne sont que le résultat d'une équation qui comprend à la fois les caractéristiques des usagers et celle de l'environnement, c-à-d les caractéristiques du véhicule, de l'aménagement et de l'infrastructure. La mauvaise foi ou la volonté de nuire de certains usagers peut expliquer un comportement mettant autrui en péril. Mais il y a aussi beaucoup d'interactions violentes ou de tensions entre usagers qui résultent d'une mauvaise interprétation des comportements d'autrui, de quiproquos, d'un manque de connaissance, d'habitude ou d'apprentissage quant aux règles à appliquer dans certaines conditions complexes (par exemple, conflits entre automobilistes et cyclistes sur certaines intersections).

Cependant, différentes études suggèrent que plus on est dans un habitacle diminuant les perceptions de l'environnement extérieur (comme c'est le cas dans les véhicules fermés, notamment haut de gamme), moins on prêterait attention aux autres usagers sur la route. Le fait de rouler plus vite isolerait également davantage de son environnement extérieur. La « déconnexion » avec son environnement extérieur pourrait également engendrer un sentiment d'anonymat sur la route, qui faciliterait l'expression de comportements agressifs, voire un sentiment d'impunité.

Plusieurs études montrent que de nombreux d'automobilistes partagent des attitudes négatives envers les cyclistes, ce qui peut les amener à les déshumaniser et à agir agressivement à leur égard.

Pour finir, l'environnement est également un très grand acteur de ces conflits. On observe une hausse considérable du trafic de vélo (certaines sources évoquent 75% d'augmentation entre 2013 et 2022 – PNF, plus en milieu urbain), mais le nombre de routes, lui, n'a pas autant augmenté. Les usagers de la route se retrouvent donc à devoir partager cet espace urbain, alors

que – dans le cas des automobilistes – ils en avaient jusque-là le monopole. Cette situation de partage imposé pourrait être perçue comme étant inacceptable, injuste en particulier pour les conducteurs, ce qui pourrait nourrir des attitudes négatives à l'égard des cyclistes.

Cependant, les attitudes négatives et les comportements agressifs de la part des automobilistes envers les cyclistes seraient beaucoup moins présents chez ceux qui se déplacent aussi assez régulièrement en vélo.

• **Quelles seraient, selon-vous, les mesures à prendre pour que les comportements routiers soient plus apaisés ?**

En essayant d'avoir une analyse la plus scientifique possible de ces problèmes, on peut envisager différentes pistes de solutions. Mais, avant de recommander leur mise en place à grande échelle, il faudrait d'abord pouvoir tester leur efficacité et leur rapport coût/bénéfice à plus petite échelle.



PONDÉRATION N°133

DOSSIER

DÉCEMBRE 2024

Si on reprend nos éléments de réponse à la seconde question, il faudrait idéalement envisager des interventions à toutes les échelles du problème.

Concernant les populations qui peuvent encore manquer de connaissances ou de bonnes habitudes sur la cohabitation avec différents types d'usagers (par exemple dans le cas des conflits cyclistes-automobilistes), il conviendrait de prévoir des actions d'information/sensibilisation développées sur des bases scientifiques. Lorsqu'on offre pendant longtemps à une catégorie d'usagers comme les automobilistes le monopole d'un terrain aux ressources limitées (c'est le cas de "la route", qu'on ne peut pas élargir indéfiniment), il est assez prévisible que l'imposition d'un partage des ressources crée un sentiment d'injustice et d'hostilité dans un premier temps. Ces sentiments vont par exemples avoir tendance à s'autojustifier par le biais d'histoires et de mythes que l'on se raconte pour se donner l'impression d'avoir raison. Et ces histoires et mythes prennent souvent la forme de stéréotypes. Au-delà de la simple information, il faut donc aussi essayer de déconstruire les ressentiments, les stéréotypes, les fausses informations que les catégories d'usagers peuvent avoir en tête à propos des autres catégories.

Ces différentes actions de sensibilisation/information peuvent passer par les moyens déjà mobilisés dans le champ de la sécurité routière, à savoir les campagnes de communication grand public, les interventions réalisées auprès de public directement (ex : à l'école, au travail), les programmes d'éducation à la sécurité routière ou la formation au permis.

On peut aussi agir sur l'aménagement et des infrastructures routières. Si on reprend l'exemple des conflits automobilistes-cyclistes. Prévoir un aménagement dédié pour les cyclistes comme une piste cyclable coupée de la chaussée apparaît comme une solution évidente. Mais lorsque ce n'est pas possible et qu'on est sur des situations où les automobilistes ne sont pas familiers avec les nouvelles interactions avec les cyclistes : renforcer la signalisation pourrait peut-être se montrer utile mais à condition de suivre une approche ergonomique et scientifique pour s'assurer de son efficacité. Il serait également nécessaire d'analyser plus finement les endroits qui posent des problèmes (accidentogène, conflits...) car toutes les routes ne se valent pas et



chaque solution est adaptée à un environnement en particulier. Ce sont par exemple les intersections où la voiture est amenée à devoir couper la route au vélo qui sont sources de conflits et d'accidents.

Plus simplement, cette situation de partage de l'espace routier entre différents types d'usagers est encore relativement récente. L'enjeu d'adapter la route pour les cyclistes s'est renforcé surtout après la période covid. Comme pour toute nouvelle situation, il est nécessaire que les individus s'y adaptent et apprennent à se déplacer dans ce nouvel environnement. Ainsi, des études qui ont comparé les interactions de conducteurs et cyclistes sur une même route pendant dix ans ont constaté progressivement une diminution des conflits. Ils ont aussi constaté que là où ces conflits étaient un peu plus nombreux, ils s'expliquaient par une situation plus complexe, demandant plus de ressources de la part du conducteur. Cela met encore en évidence l'importance d'adapter les infrastructures sur la route, en tenant compte des caractéristiques, des connaissances et du niveau d'expérience des usagers en termes de partage de la route, dans le but d'éviter les conflits et leurs dérapages. Au-delà de l'adaptation des individus à ces nouvelles situations, il faut aussi que les installations soient créées de façon sécurisante pour tous et toutes, piétons compris – sachant que beaucoup de conflits se passent également entre les piétons et les cyclistes.

Enfin, il faut aussi souligner le caractère

très genré des comportements violents. Sur ce point les travaux de Marie-Axelle Granier^{1*} et de Jean Michel Assailly^{2*} sont éclairants. Ceux-ci nous rappellent que dans 75 % des accidents, ce sont des hommes qui sont impliqués. Et parmi les 25 % d'accidents qui sont le fait de femmes, aucun n'implique une agression, c'est-à-dire percuter volontairement quelqu'un pour le blesser ou le tuer. Hormis l'usage du téléphone au volant, les infractions courantes – non-respect de la vitesse, franchissement de la ligne blanche ou d'un feu rouge, conduite sous influence de l'alcool ou du cannabis... – sont majoritairement commises par des hommes. C'est évidemment aussi le cas en ce qui concerne les infractions violentes et agressives. En réalité, la route est le reflet de ce qu'on observe dans la société, à savoir que ce sont les hommes qui sont à l'origine de la grande majorité des faits de violence. ●

NOTES



^{1*} voir article « Sécurité routière : quelles différences entre femmes et hommes... et pourquoi ? » Pondération 132 - juillet 2024

^{2*} Jean-Pascal Assailly « Homo automobilis ou l'humanité routière » Éditions Imago- avril 2018

La vitesse: un enjeu clé qui réinterroge le modèle d'aménagement de la ville apaisée^{*3}

— La question de la gestion des conflits et des différentiels de vitesse entre les différents modes de déplacement contribue fortement au ressenti d'insécurité des usagers de la route.

Ce sentiment concerne principalement les usagers vulnérables face aux véhicules motorisés, mais s'applique également au sein des mobilités actives, entre piétons, vélos et engins de déplacement personnel (EDP). Dans ce contexte, l'enjeu de la vitesse porte non seulement sur l'amélioration de la sécurité, mais plus largement sur l'apaisement de nos villes.

LA VULNÉRABILITÉ: UN FACTEUR DÉTERMINANT

Avant d'aborder les spécificités de chaque mode de déplacement, il est essentiel de rappeler le principe fondamental de la vulnérabilité différenciée entre les usagers. Les piétons et les cyclistes, souvent qualifiés d'"usagers vulnérables", sont plus exposés aux risques de blessures graves ou mortelles en cas de collision avec un véhicule motorisé, en raison de l'absence de carrosserie protectrice. Cette vulnérabilité est accentuée par leur moindre visibilité dans la circulation.

Côté piétons

L'évolution de la mobilité piétonne en ville ces dix dernières années a été marquée par une tendance positive. De plus en plus de villes in-

tègrent la marche comme un élément central de leurs politiques de mobilité. À Paris et dans les grandes agglomérations, l'Observatoire des Mobilités Actives a observé une augmentation de 10 à 20 % des déplacements à pied ces dernières années, soutenue par des aménagements urbains favorables aux piétons.

Cependant, la vulnérabilité des piétons reste préoccupante, notamment lors de la traversée des rues. Des études internationales ont montré que les temps alloués aux piétons pour traverser la rue à un feu rouge sont souvent insuffisants, particulièrement pour les personnes âgées et fragiles. Ce qui rend le piéton vulnérable, ce n'est pas tant la vitesse à laquelle il marche, mais le temps dont il pense avoir besoin pour parcourir une distance.

Pour améliorer la sécurité des piétons, des solutions innovantes sont envisagées. Par exemple, le programme "Green Man+" à Singapour permet aux personnes âgées ou en situation de handicap de bénéficier de 3 à 13 secondes supplémentaires pour traverser, en passant leur carte de transport devant une borne prévue à cet effet.

Côté vélos

L'usage du vélo en milieu urbain a connu une augmentation spectaculaire ces dernières années. Entre 2019 et 2022, on a observé une hausse de près de 30% selon Vélo & Territoires, avec des augmentations dépassant même les 40% dans certaines grandes villes comme Paris, Lyon, Bordeaux et Nantes.

Cette croissance s'accompagne d'une diversification des profils de cyclistes: novices ou expérimentés, adeptes du loisir ou plus sportifs, usagers

NOTES

^{3*} Cet article est largement inspiré d'extraits de l'ouvrage « La vitesse : enjeux contemporains et politiques publiques » - coordonné par Laurent Carnis et Dominique Mignot. Collection Sécurité et Mobilités- L'Harmattan. Septembre 2023 ; Chapitre 10 : « Vitesse et vulnérabilité des piétons et des cyclistes ». Aurélie Dommes & Francis Papon - Chapitre 15 : « Comment l'augmentation de la vitesse des modes doux interroge les aménagements de la ville apaisée ? » Sylviane Godillon & Frédéric Hernandez.

pressés ou flâneurs. L'essor du vélo à assistance électrique (VAE) a également contribué à cette évolution, avec des ventes multipliées par 20 en dix ans entre 2008 et 2018. Cette tendance a permis d'augmenter la durée et la portée des déplacements à vélo, élargissant ainsi son usage au-delà du cadre strictement urbain.

Cependant, cette diversification des usages et des vitesses de circulation pose de nouveaux défis en termes de sécurité. Pour les cyclistes, comme pour les piétons, un choc même à faible vitesse peut avoir des conséquences graves. Le risque d'accident, de blessures graves et de mortalité augmente très rapidement avec la vitesse du véhicule motorisé au moment du choc, en particulier à partir de 30 km/h.

Développement et diversification des mobilités individuelles

Les avancées techniques, notamment dans le domaine des batteries, ont favorisé une diversification importante des modes de déplacement individuels. Depuis une dizaine d'années, les cycles (vélos classiques et Vélos à Assistance Électrique) et les EDP (principalement les trottinettes) connaissent un fort développement de leurs usages, qu'ils soient individuels ou partagés, principalement dans les centres urbains.

Cette diversification s'incarne dans des engins très légers, non motorisés ou à motorisation électrique de faible puissance : bicyclettes, vélos pliants, vélos à assistance électrique, trottinettes électriques et autres engins similaires. Au sein d'un même mode individuel, on observe également une diversification des profils des usagers.

UNE NOUVELLE RÉFLEXION SUR LES AMÉNAGEMENTS

Face à ces évolutions rapides des mobilités urbaines, une nouvelle réflexion sur les aménagements s'impose. La loi sur l'Air (LAURE, 1996) et la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU, 2000) avaient déjà mis à l'agenda des agglomérations urbaines l'enjeu de la réorganisation des déplacements, des circulations et du stationnement. Dans les politiques locales mises en œuvre, le trafic de transit a été rejeté à l'extérieur des centralités urbaines et la coexistence des modes est devenue une des modalités de la ville apaisée.

Vingt ans plus tard, la question redevient d'actualité avec la diversification des modes individuels, le développement de l'assistance électrique, l'émergence des trottinettes en free-floating, au sein d'espaces publics apaisés fraîchement inaugurés. Ces nouveaux engins et l'augmentation des différentiels de vitesse qu'ils génèrent bouleversent la donne et sont susceptibles de remettre en cause

l'idée d'une coexistence des modes de transport et de leurs usages, inhérente à la ville apaisée.

Alors que l'intégration des modes pouvait se suffire d'un espace public banalisé géré par une limitation de vitesse (à 20 ou 30 km/h), la spécialisation des usages s'accompagne désormais d'une série d'aménagements physiques qui marquent l'espace urbain. La multiplicité des formes d'aménagement cyclable observée depuis peu dans l'espace public, et les nouvelles réglementations accompagnant l'essor des EDP semblent être le signe d'un retour à une spécialisation des usages de la voie.

Cette évolution pose de nouveaux défis pour les aménageurs et les décideurs publics. Comment concilier la sécurité de tous les usagers avec la fluidité des déplacements ? Comment adapter l'espace public à cette diversité croissante des modes de transport, tout en préservant l'objectif d'une ville apaisée ?

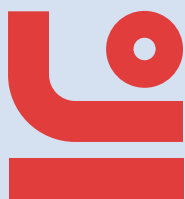
Les solutions envisagées sont multiples et doivent être adaptées aux spécificités de chaque territoire. Elles peuvent inclure :

1. La généralisation des zones 30 km/h dans les centres-villes et les quartiers résidentiels.
2. La création de pistes cyclables sécurisées et séparées du trafic motorisé.
3. L'élargissement des trottoirs pour faciliter la cohabitation entre piétons et nouveaux engins de déplacement personnel.
4. La mise en place de systèmes de régulation intelligents des feux de circulation, prenant en compte les besoins spécifiques des différents usagers.
5. Le développement d'applications mobiles permettant une meilleure information des usagers sur les itinéraires les plus sûrs et les moins conflictuels.

Par ailleurs, l'éducation et la sensibilisation de tous les usagers de la route aux nouvelles réalités de la mobilité urbaine sont essentielles. Cela passe par des campagnes de communication, mais aussi par l'intégration de ces enjeux dans la formation à la conduite et dans les programmes scolaires.

L'enjeu est également de repenser la place de la voiture dans nos villes. Si la réduction de la vitesse des véhicules motorisés est un levier important pour améliorer la sécurité, elle doit s'accompagner d'une réflexion plus large sur la répartition de l'espace public entre les différents modes de transport.

Enfin, il est crucial de prendre en compte les besoins spécifiques des usagers les plus vulnérables, notamment les personnes âgées ou à mobilité réduite. Les aménagements doivent être pensés pour garantir leur sécurité et leur confort, tout en favorisant leur autonomie de déplacement. ♦



**Ligue contre
la violence
routière**

**Objectif
zéro victime.**



violenceroutiere.fr

contact@violenceroutiere.fr

01 45 32 91 00

**149 Avenue du Maine
75014 Paris**

15 janvier 2026