



LES VELOS SONT-ILS VRAIMENT DE MAUVAIS ELEVES ?

Eléments de langage sur la dangerosité des usagers du vélo vis-à-vis des autres usagers.

Les infractions au code de la route à vélo ne sont **pas plus importantes que pour les autres modes de déplacement mais sont plus visibles** :

- De plus en plus de personnes font du vélo et donc les infractions sont plus nombreuses (+28% de fréquentation des pistes cyclables en 2020)¹ ;
- Les types d'infraction commises sont également plus visibles (griller un feu, rouler sur un trottoir) tandis que celles des automobilistes le sont moins (excès de vitesse, téléphone au volant, dépassement d'un cycliste à moins d'un mètre etc.).

Les infractions à vélo résultent surtout **d'aménagements qui ne sont pas adaptés** :

- Le taux d'infraction de la part des cyclistes au Danemark est 3 fois moins élevé lorsqu'il existe des pistes cyclables – 5%, c'est la part d'infractions commises par les cyclistes dans les villes du Danemark où des pistes cyclables existent tandis que 66% des automobilistes commettent des infractions² ;
- Le code de la route est aujourd'hui essentiellement adapté à l'automobile : les feux de signalisation sont par exemple particulièrement mal-adaptés au vélo.

Ce ne sont pas les infractions à la règle des cyclistes qui créent des accidents, **c'est l'omniprésence de la voiture et une organisation de route chaotique** :

- 90% de l'espace public disponible en milieu urbain est occupé par l'automobile, seuls les 10% restants sont réservés aux autres modes (marche, vélos, transports en commun)³ ;
- Aménager plus de place aux vélos c'est rendre les villes plus sûres : selon l'OCDE, plus une ville est équipée de pistes cyclables, plus le risque d'un accident mortel est faible⁴.

Les erreurs commises à vélo relèvent d'une responsabilité collective car **l'apprentissage de la mobilité à vélo fait défaut** :

- De moins en moins de personnes savent faire du vélo et notamment les jeunes : 20% de la population déclare ne pas être à l'aise sur un vélo⁵ ;
- Pour redonner confiance à vélo, la priorité doit être donnée à l'éducation à la mobilité à vélo, notamment grâce aux vélos écoles.

Les automobilistes ont des comportements dangereux vis-à-vis des autres usagers de la route, qui résultent souvent d'un manque de sensibilisation et de formation :

- Les automobilistes ne sont pas systématiquement sensibilisés aux autres usagers de la route, notamment lors du permis et ne connaissent pas les évolutions du Code de la route ;

¹ Source : Vélo et territoires

² Etude réalisée par l'autorité routière du Danemark à l'aide de caméras de surveillance

³ Carfree, Automobile et consommation d'espace

⁴ OCDE, International Transport forum, Road Safety in European Cities Performance Indicators and Governance Solutions.

⁵ Etude menée par le Club des villes et territoires cyclables et marchables



- Les automobilistes tuent ainsi 3 fois plus de personnes par kilomètre parcourus que les cyclistes⁶.

Si les infractions du code de la route de la part de cyclistes existent, elles sont avant tout le résultat **d'aménagements qui n'ont pas été adaptés aux usagers du vélo au quotidien**. Loin d'être dangereux pour les autres, ceux-ci sont plutôt tributaires d'un **espace public réservé quasi exclusivement à l'automobile**.

VRAI ou **FAUX** ?

1. Les vélos font tous n'importe quoi sur les routes.

FAUX

Les mauvais comportements sur la route ne sont pas propres aux usagers du vélo : les gens n'enfreignent pas plus les règles lorsqu'ils font du vélo que lorsqu'ils se déplacent à pied ou en voiture. En réalité, contrairement aux idées reçues, au Danemark, les cyclistes commettent beaucoup moins d'infractions au Code de la route que les automobilistes : 14% des cyclistes grillent les feux ou roulent sur un trottoir quand 66% des conducteurs de véhicule commettent des infractions⁷.

Mais ils sont plus nombreux depuis quelques années et leurs infractions sont, de manière générale plus visibles. De plus, la voiture occupe l'essentiel de la place et les aménagements cyclables sont largement insuffisants, les cyclistes sont donc parfois dans l'obligation d'enfreindre le code de la route. Par exemple, les voitures qui stationnent sur les aménagements cyclables poussent les cyclistes à prendre des détours de manière parfois dangereuse.

2. C'est parce qu'ils n'ont pas envie de s'arrêter et qu'ils ne seront pas punis que les vélos grillent systématiquement les feux.

FAUX

Les feux de circulation sont adaptés aux véhicules motorisés car ils peuvent redémarrer sans difficulté. Ce n'est pas le cas d'un vélo qui doit déployer beaucoup plus d'énergie pour repartir. Les feux sont également souvent plus nombreux pour les cyclistes : sur les boulevards urbains, les feux sont souvent synchronisés pour pouvoir offrir des « vagues vertes » aux voitures, calculée sur la vitesse des voitures. Les vélos quant à eux, font donc face à des « vagues rouges ». Et, par exemple lorsqu'une piste cyclable passe un coup à droite et un coup à gauche, le cycliste aura un feu à chaque traversée. C'est pourquoi à Copenhague, le choix a été fait de fluidifier un maximum le parcours des cyclistes en limitant voire en supprimant les feux de circulation⁸.

⁶⁶ Aldred R, Johnson R, Jackson C, et al How does mode of travel affect risks posed to other road users? An analysis of English road fatality data, incorporating gender and road type Injury Prevention, 2021

⁷ Etude réalisée par l'autorité routière du Danemark à l'aide de caméras de surveillance

⁸ Le Monde Diplomatique, Copenhague à bicyclette, un carnet de route photographique, Philippe Deschamps. 2020



Les vélos ont aussi le droit de passer certains feux rouges lorsqu'ils tournent à droite (ou s'ils vont tout droit sur une route droite)⁹. Ils sont également eux-aussi soumis à une contravention de 135 € au même titre que les automobilistes.

3. S'il y a des infractions c'est parce qu'il n'y a pas assez de pistes cyclables.

VRAI.

Au Danemark, le pourcentage d'infraction est inférieur à 5% lorsqu'il existe des infrastructures cyclables, tandis qu'il est de 14% lorsque celles-ci sont inexistantes¹⁰. L'infraction la plus répandue à vélo est le déplacement sur le trottoir¹¹. Ainsi, le taux d'infraction est trois fois moins élevé au Danemark en présence de pistes cyclables.

4. Les vélos sont victimes d'accidents graves parce qu'ils grillent les feux.

FAUX.

En réalité, la gravité des accidents est 6 fois plus élevée sur les routes en dehors des villes¹² et concentrent 53% des décès à vélo en 2020¹³. Ces zones sont plus dangereuses car il existe très peu de pistes cyclables et que les vitesses sont élevées. Ainsi, comme l'a rappelé l'OCDE, plus une ville est équipée de pistes cyclables, plus le risque d'un accident mortel est faible¹⁴. Et, en ville, presque la moitié des accidents mortels de cyclistes impliquent une personne conduisant un poids lourd qui ne voit pas toujours les vélos qui circulent¹⁵.

5. La voiture prend toute la place, c'est donc plus difficile de circuler à vélo.

VRAI.

De bonnes infrastructures publiques, qui prennent le vélo au sérieux comme moyen de transport, rendent les infractions moins tentantes et moins nécessaires. Pourtant, l'espace public disponible en milieu urbain est occupé à 90% par l'automobile laissant le reste aux autres modes (piétons, vélos, transports en commun)¹⁶. A Paris, la voiture occupe 50% de l'espace tandis qu'elle ne représente que 13% des déplacements. De fait donc, les routes et les villes ne sont pas adaptés à la circulation des cyclistes qui sont dans l'obligation d'occuper des espaces qui ne leur sont pas dédiés¹⁷.

6. Les vélos sont dangereux pour les piétons.

FAUX.

Si les cyclistes avaient plus souvent à disposition des pistes cyclables séparés du trafic routier avec un nombre moins important de passages piétons, la conflictualité entre piétons et cyclistes serait moins importante. Accorder aux cyclistes et aux piétons plus de place permettrait de résoudre les conflits existants.

7. Ce sont les voitures qui sont dangereuses, pas les vélos !

⁹ Instauré dans le code de la route en 2012, le panonceau de type M12 est un petit panneau de signalisation. Ce panonceau est un panonceau d'autorisation conditionnelle de franchissement. Il est triangulaire à fond blanc et bordure rouge. Il peut aussi être carré à fond noir. Ils autorisent un cycliste à passer quand le feu est rouge, si il va dans la direction qui est indiquée par les flèches. Cependant, le cycliste ne peut pas franchir le feu rouge si son déplacement gêne les usagers pour qui le feu est vert.

¹⁰ Etude réalisée par l'autorité routière du Danemark à l'aide de caméras de surveillance

¹¹ Des chercheurs de l'Université de Denver ont analysé les données d'accidentologie de 24 grandes villes américaines sur une période de treize ans en étudiant les variables sociologiques, démographiques et leurs infrastructures.

¹² ONISR, La sécurité routière en France, Bilan de l'accidentalité de l'année 2020. Septembre 2021

¹³ *Ibid.*

¹⁴ OCDE, International Transport forum, Road Safety in European Cities Performance Indicators and Governance Solutions.

¹⁵ Analyse base VOIESUR pour le millésime 2011 : « En agglomération, sur les 25 accidents [mortels] en intersection, 11 ont impliqué un poids lourd » soit 44 %

¹⁶ Carfree, Automobile et consommation d'espace

¹⁷ Les Décodeurs (Le Monde), A Paris, la moitié de l'espace public est réservée à l'automobile



VRAI.

Pointer du doigt les cyclistes alors qu'ils roulent en moyenne à 15 km/h¹⁸ c'est se tromper de cible. Si l'automobiliste n'est pas forcément responsable de tous les accidents, c'est bien à la présence de la voiture et à sa vitesse qu'incombe cette charge. Les automobilistes tuent ainsi 3 fois plus de personnes par kilomètre parcourus que les cyclistes, les conducteur·rices de camions 17 fois plus¹⁹. Réduire la vitesse et la place de la voiture rendrait le trajet des piétons et des cyclistes bien moins dangereux : on estime qu'en cas de collision à 50km/h, le risque d'être tué est multiplié par 5 par rapport à une vitesse limitée à 30km/h²⁰. Or, si l'on manque en France de données pour mesurer l'infraction routière, on sait en revanche que les zones 30 sont loin d'être toujours respectées.

8. Les villes deviennent plus apaisées avec des pistes cyclables.

VRAI.

Selon les chercheurs de l'université de Denver, le facteur le plus influent dans la baisse du nombre de morts sur les routes est l'existence de pistes cyclables. Plus une ville comporte d'infrastructures cyclables, plus ses rues sont sûres pour la totalité de ses habitants (pas seulement pour les cyclistes). Ce type d'infrastructure dans les villes réduit la mortalité routière de 44% en moyenne et le nombre d'accidents graves de 50% en ville²¹.

¹⁸ Geovelo, « Comment ça roule »

¹⁹ Aldred R, Johnson R, Jackson C, et al How does mode of travel affect risks posed to other road users? An analysis of English road fatality data, incorporating gender and road type Injury Prevention, 2021

²⁰ OMS, Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation

²¹ Des chercheurs de l'Université de Denver ont analysé les données d'accidentologie de 24 grandes villes américaines sur une période de treize ans en étudiant les variables sociologiques, démographiques et leurs infrastructures.