



ENSEMBLE À VÉLO DANS L'AGGLOMÉRATION DIJONNAISE  
Association membre de la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB)

Le 10 décembre 2014

## Communiqué

### ***Améliorer encore la sécurité des cyclistes tout en encourageant la pratique du vélo***

#### **Un peu de recul...**

Alors que la pratique du vélo est en hausse (notamment dans les villes offrant des vélos en libre-service, l'accidentalité des cyclistes connaît une baisse tendancielle (avec bien sûr des fluctuations : -10% en 2013, +6% annoncé en 2014). Entre 2000 et 2013 la mortalité cycliste a été divisée par 2 ! En 2013, 147 cyclistes ont perdu la vie (dont les 2/3 hors agglomération !), par comparaison, 465 piétons et 790 conducteurs de deux-roues motorisés ont été tués la même année. (Source [ONISR](#))

#### **Quels « leviers » ?**

Le **cycliste** doit bien sûr prendre en charge sa sécurité (comportement, respect du code de la route notamment ce qui concerne les équipements de sécurité) et celle des autres usagers comme les piétons. La **verbalisation** est un des leviers pour l'encourager, à condition qu'elle soit proportionnée aux risques que le cycliste fait courir à lui-même ou aux autres usagers. Un stop « grillé » par un poids-lourd ou par un vélo, ce n'est pas pareil ! Le montant des amendes ne doit pas décourager la pratique : le montant d'une amende pour un cycliste dépasse souvent la valeur de son vélo ! Le dernier Conseil national de la sécurité routière (CNSR) a recommandé l'instauration d'un système d'amendes minorées pour les cyclistes (suite à l'expérimentation de Strasbourg).

Ce n'est qu'un levier car le cycliste n'est pas toujours, loin de là, responsable des accidents dont il est la victime : « *Les usagers de modes doux sont le moins souvent présumés responsables dans leurs accidents : les piétons dans 10,7 % de leurs accidents mortels, et les cyclistes dans 30 %* » (ONISR, 2012).

Le comportement des **autres usagers**, notamment celui des conducteurs de véhicules motorisés, doit aussi évoluer considérablement. Comme l'impose l'article 412-6 du code de la route, ils doivent toujours « *faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables* ». Ils doivent notamment respecter toutes les priorités spécifiques dont bénéficient les piétons (par ex., lors des traversées sur ou hors passages piétons) et les cyclistes (par ex., distance de sécurité en cas de dépassement), ils doivent respecter les aménagements réservés aux piétons ou cyclistes (trottoirs, bandes et pistes, sas vélo...) ! Et levier essentiel pour la sécurité des piétons et des cyclistes, ils doivent adapter leur **vitesse** (cause première et cause aggravante des accidents notamment pour piétons et cyclistes) : 40% des automobilistes ne respectent pas les limitations de vitesse en ville (ONISR, 2011).

De leur côté, les **collectivités locales** doivent avoir le souci permanent d'offrir un environnement urbain et des aménagements propices au développement de l'usage du vélo et de la marche, par exemple en généralisant les zones à vitesse apaisée (zones « 30 » ou « de rencontre »).

Et enfin, l'**Etat** doit jouer aussi pleinement son rôle : il doit notamment faire évoluer la réglementation concernant l'éclairage des vélos (voir [communiqué](#) de presse FUB/FFCT). Il doit aussi mettre en œuvre rapidement toutes les mesures prévues par le **Plan d'actions pour les mobilités actives (PAMA)** qu'il a adopté en mars 2014, notamment celles concernant l'évolution du code de la route (« démarche code de la rue »).