

Conseil national de la sécurité routière

Commission Usagers Vulnérables

Amélioration de la protection des cyclistes

séance plénière du 9 juillet 2019

Propos introductifs

Le 14 septembre 2018, le Premier ministre a annoncé la mise en place du « Plan national vélo et modes actifs », salué par les associations d'usagers. Ce plan vise à tripler l'usage du vélo en France à l'horizon 2024. Il s'appuie sur des financements importants, mais également sur des mesures annoncées lors du Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR) du 9 janvier 2018.

1) En 2017, 173 cyclistes sont décédés dans un accident de la route, soit une hausse de 6,8 % par rapport à 2016 (+ 11 décès). Il faut remonter à 2006 pour trouver un chiffre comparable. Les cyclistes représentent 5 % de la mortalité routière, pour une part modale d'environ 2,7 %.

2) Les accidents de cyclistes touchent majoritairement des personnes de plus de 40 ans :
– 44 % des cyclistes tués avaient plus de 65 ans,
– 83 % des cyclistes tués ou hospitalisés sont des hommes.

3) Les agglomérations concentrent 82 % des accidents impliquant un cycliste, 42 % des morts et 70 % des blessés hospitalisés.

4) 85 % des cyclistes sont décédés après une collision avec un véhicule tiers.

La recommandation proposée s'articule autour de 2 séries de mesures visant à :
- améliorer le partage de la route,
- à sécuriser et à rendre cohérentes les infrastructures.

1) Améliorer le partage de la route en étendant le continuum éducatif cycliste à toutes les générations

Contexte

Le Gouvernement a confirmé, dans le cadre du « Plan vélo et modes actifs », la systématisation de l'apprentissage de la mobilité à vélo « en vue d'une réelle autonomie à vélo avant l'entrée au collège » (le « savoir rouler à vélo »). Dans ce prolongement, la commission préconise d'étendre le continuum éducatif cycliste à toutes les générations, en l'intégrant également dans la formation des usagers non-cyclistes.

Considérant que :

- les associations souhaitent unanimement que soit amélioré le partage de la route,
- le continuum éducatif s'arrête au niveau de la classe de seconde ou dès l'obtention du permis de conduire,
- tous les adultes ne savent pas faire du vélo, au sens d'une utilisation quotidienne sécurisée.
- les nouveaux titulaires du permis de conduire n'ont pas nécessairement d'expérience en matière de pratique sécurisée de la bicyclette,
- tous les adultes ne sont pas titulaires du permis de conduire,
- le code de la route a évolué depuis 15 ans, sans que tous les titulaires du permis de conduire aient eu l'obligation d'actualiser leurs connaissances,
- les dernières avancées de la psychologie cognitive apportent des techniques efficaces permettant d'influencer les comportements, alors qu'elles sont largement sous exploitées dans le domaine de la prévention des risques routiers.

La commission recommande :

1/- d' étendre le continuum éducatif et le « savoir rouler à vélo » à tous les moments de la vie :

- - auprès des jeunes : au moment du passage du permis de conduire (auto, moto, poids lourd), en proposant une mise en situation avec initiation à la mobilité à vélo,
- - auprès des actifs : dans l'entreprise, au moment de la mise en place des plans de mobilité, en adjoignant obligatoirement des modules sur la mobilité à vélo, dans toutes les administrations (Etat et collectivités territoriales), ainsi que dans les pôles emplois,
- - auprès des seniors : dans les clubs des aînés ; via les caisses de retraite et les mutuelles.

2/- de renforcer la sensibilisation de tous les publics par des actions organisées en présentiel et de la communication adaptée :

- - faire connaître et expliquer aux décideurs, élus, techniciens et professionnels, les nouvelles règles de circulation des vélos (exemples : double sens cyclable, sas vélo, cédez le passage cycliste au feu rouge).
- - communiquer activement vers le grand public pour expliquer les règles, expliquer le danger et la verbalisation encourue pour le stationnement sur piste ou bande cyclable ; le non-respect du sas vélo ; le non-respect de la distance latérale de dépassement d'un cycliste ; et plus largement contre toute forme de non-respect des aménagements cyclables ou des cyclistes.

- - sensibiliser le grand public et les professionnels de l'enseignement de la conduite à l'ouverture des portières avec la main opposée (« à la hollandaise », ce qui force à faire un contrôle visuel) pour réduire les accidents de portières.
- - sensibiliser le grand public aux dangers des distracteurs, auprès de toutes les catégories d'usagers, automobilistes, mais également piétons et cyclistes.

3/- de promouvoir la psychologie comportementale en utilisant les nudges¹ pour simplifier la lisibilité des infrastructures et décourager les comportements abusifs (exemples : stationnement sur pistes cyclables, envahissement des sas cyclables, dépassements dangereux)

2) Sécuriser et rendre cohérentes les infrastructures

Contexte

Dans le cadre des assises nationales de la mobilité, plus de 100 000 cyclistes ont répondu à l'enquête « parlons vélo »², qui a donné lieu à la publication du classement « Baromètre des villes cyclables ». Sur plus de 300 villes classées, seule une quinzaine obtient la moyenne et aucune la note A ou A+. Les répondants pointent notamment la faible qualité des aménagements cyclables, en section courante, mais surtout en intersection, en raison d'un manque de cohérence et surtout de nombreuses ruptures de continuité.

Considérant :

- le faible niveau des notes obtenues dans le baromètre des villes cyclables,
- l'écart entre la situation en France et celle à l'international, notamment au regard des politiques menées dans les pays du Nord de l'Europe,
- l'existence des publications du Cerema qui donnent l'état de l'art en matière d'aménagement d'infrastructures, sans pour autant être suivies d'effet.

La commission recommande :

1/ L'implication des associations d'usagers (ou à défaut de représentants d'usagers) dans les décisions d'implantation de nouvelles infrastructures cyclables ou tous travaux de rénovation.

2/ L'audit régulier des infrastructures cyclables et leur comparaison avec les bonnes pratiques internationales.

3/ La résorption des coupures et la suppression des points noirs d'insécurité routière sur le réseau cyclable en s'appuyant sur l'établissement de plans d'actions, permettant de hiérarchiser le réseau cyclable, d'identifier les points d'insécurité, de cibler les priorités, de chiffrer et d'échelonner les solutions correctives.

4/ La création d'un cadre légal pour la mixité piétons-cyclistes, en le réservant à un contexte très contraint (ouvrage d'art, très faible fréquentation piétonne, etc).

¹ « coup de pouce » donné à un individu ou consommateur pour modifier inconsciemment son comportement

² Voir le site parlons-velo.fr

5/ Une sensibilisation renforcée aux aménagements spécifiques pour les cyclistes dans les cursus de formation des aménageurs, des élus, des techniciens de l'État et des collectivités territoriales, ainsi que des forces de l'ordre nationales et municipales.

6/ Un renforcement des plans d'entretien des infrastructures cyclables, en particulier pour dégager les débris végétaux et, localement, la neige.

Au-delà de ces recommandations, la commission formule les commentaires suivants :

1) Hors agglomération, tout comme en ville, le principal levier permettant de diminuer l'accidentalité des cyclistes et des piétons consiste à abaisser les vitesses. Cela suppose de fixer des vitesses maximales autorisées cohérentes, en relation avec la présence ou non de séparation entre les déplacements en modes actifs et les véhicules motorisés, mais également d'agir pour que les vitesses réellement pratiquées ne dépassent pas les vitesses limites autorisées.

2) L'efficacité des casques vélos, adultes comme enfants, pourrait être encore améliorée si le protocole de normalisation européen évoluait. D'ores et déjà, le bien fondé du port du casque doit être expliqué et encouragé.

3) Le projet de loi d'orientation de mobilité (LOM) a supprimé l'obligation pour les plans de déplacement urbains (PDU), renommés « plans de mobilité », d'assurer un suivi de l'accidentalité cycliste et piéton, il conviendrait de le rétablir.

4) Il serait utile de promouvoir, au niveau européen, l'équipement en détecteurs d'angle morts des véhicules motorisés, notamment ceux à grand gabarit.

Ainsi les collectivités qui le souhaitent pourraient encadrer (dans le temps et dans l'espace) leur accès uniquement aux poids-lourds qui en sont équipés.