Le 14 décembre 2024

MISSION : Contre les violences, protéger tous les usagers de la route

LES PROPOSITIONS DE L'ASSOCIATION

Qu'est-ce que la violence routière ?

La violence routière est le terme généralement utilisé pour désigner les conséquences des accidents de la circulation.

Le décès de Paul Varry, cycliste, écrasé par un automobiliste apparait comme le stade ultime de cette violence, l'automobiliste ayant été mis en examen pour meurtre. Ce décès a suscité à juste titre de vives réactions qui ont conduit le gouvernement à confier une mission à Monsieur Emmanuel Barbe, dont la lettre de mission est centrée sur la notion de « partage de la rue ».

Sans atteindre ce paroxysme, cette violence est quotidienne. Elle semble prendre des formes particulièrement inquiétantes. Ainsi, les délits de fuite seraient en hausse significative depuis la période du COVID affectant particulièrement les piétons et les cyclistes. Le chiffre de 200 000 délits de fuite aurait été atteint en 2023. Par exemple, le 12 février 2024, quatre piétons sont fauchés et tués sur un trottoir rue d'Aire à Steenbecque dans le département du Nord. Le conducteur prend la fuite. Cet accident ne connaîtra pas un écho médiatique comparable à celui de Paul Varry. Difficile de savoir ensuite si l'automobiliste a été retrouvé.

La violence routière se traduit ainsi chaque année par un bilan de l'accidentalité routière qui ne régresse plus depuis 2019, essentiellement en ce qui concerne ceux que l'on nomme les usagers vulnérables : piétons et cyclistes. Le nombre de piétons tués reste hélas à peu près constant autour de 450 par an. Le nombre de cyclistes tués a, lui, pratiquement doublé. Il pourrait rejoindre rapidement celui des piétons. Il ne faut jamais oublier, par ailleurs tous les blessés, au nombre de 2 000 pour les piétons et 2 600 pour les cyclistes qui auront des séquelles toute leur vie.

Le plus triste est qu'il apparait également depuis 2020, de façon très nette, une accidentalité entre piétons et cyclistes rappelant que le vélo est un véhicule et que le piéton est vulnérable à tous les véhicules.

A cette violence physique, il convient d'avoir à l'esprit une autre forme de violence, la violence ressentie par les piétons dont les effets sont délétères pour la santé physique et morale. La peur de marcher dans l'espace public, face à des usagers de toute sorte conduit nombre de personnes âgées ou de personnes en situation de handicap à ne plus sortir de chez elles.

Quelles sont les facteurs générateurs de la violence routière ?

Il est d'usage de porter la responsabilité de la violence routière sur l'automobile et les automobilistes.

Il est vrai que l'usage massif et quotidien de l'automobile a généré des tensions croissantes entre usagers de l'espace public, notamment dans les espaces habités. Les piétons, de tout temps, en ont toujours été les victimes principales. Ainsi, Pierre Curie a été tué le 19 avril 1906 par un camion de l'époque tiré par deux chevaux alors qu'il traversait la chaussée.

Force est de constater qu'à cet usage de l'automobile, ce sont ajoutés bien d'autres usagers. Notre société est devenue hypermobile. Pour les piétons, tout véhicule est source potentielle de violence. En 2023, outre

l'automobile, figurent dans la mortalité piétonne celle causée par les poids lourds, les véhicules utilitaires, les bus, les tramways mais aussi les deux-roues motorisés ou non dont les vélos et les EDPM. Ce constat est encore plus marquant si l'on prend en compte les accidents très graves (de niveau de gravité MAIS3+).

A l'évidence, l'usage de l'espace public s'est complexifié. C'est probablement un des premiers générateurs de tension entre usagers.

Outre les détenteurs d'un véhicule, sont apparus depuis quelques années des usagers utilisant des moyens de locomotion en libre-service qu'ils ne maîtrisent pas toujours. Cette pratique a un impact négatif sur la sécurité qui n'est pas véritablement évalué ainsi que les moyens de livraison divers.

Le second générateur de tension est la conséquence de la multiplication des modes de déplacement. Elle oblige le pouvoir réglementaire à revisiter les règles d'usage et le partage de l'espace. Pour tenter d'y répondre, depuis 2006, le code de la route a évolué et pris en considération ces nouveaux usages de la voirie, principalement l'usage du vélo et des engins de déplacement motorisés.

Ces nouvelles mesures ont un impact direct sur la relation entre usagers. Le dernier décret du 30 novembre 2024 en est une illustration. Il pose question dans un article : est-ce qu'une évaluation a été menée pour apprécier si le fait pour les cyclistes de rouler à deux de front sans obligation de rabattement sur certaines voies allait être compris par les autres usagers et n'allait pas créer des tensions inutiles. A-t-on évalué l'intérêt de cette mesure du point de vue de la sécurité routière ?

L'autorisation donnée aux cyclistes eu aux usagers d'EDPM de franchir certains feux rouges accordée en 2012 a-t-elle un sens pour les autres usagers et n'est-elle pas une cause supplémentaire d'insécurité pour tous les usagers. Elle fait tomber un tabou, celui de l'inviolabilité du feu rouge.

Y-a-t-il eu une communication nationale pour informer tous les usagers de ces évolutions réglementaires ? Il faut noter que ce déficit d'information de l'État sur ces évolutions réglementaires a conduit les villes à publier des « codes de la rue », qui, à leur lecture s'avèrent parfois discutables au niveau de l'interprétation de certaines règles de circulation (comme par exemple les voies vertes qui prolifèrent sur les trottoirs).

Le troisième générateur de tension pourrait venir du fait que la mobilité est devenue purement politique au sens où elle renvoie à des enjeux sociétaux comme la santé ou l'environnement. Le débat sur la place de la voiture est ainsi devenu central dans les politiques de mobilité, se traduisant au travers des aménagements de voirie par la multiplication de conflits, principalement entre cyclistes et automobilistes. Dans le cadre de ces politiques, le développement du vélo lors de ces dix dernières années s'est d'ailleurs traduit par une augmentation significative de sa part modale. Les aménagements cyclables se sont ainsi multipliés en les prenant sur l'espace piétonnier, dont les trottoirs, créant des tensions aussi entre piétons d'une part et les cyclistes et usagers des EDPM d'autre part.

Le quatrième générateur de tension est la relation que nous avons avec le temps. L'évolution de la société fait que le temps est devenu un bien précieux. Il semble que nous courons toujours pour le rattraper. Cela se traduit par des prises de risque où « aller vite » devient central. A titre d'exemple, de nombreuses vidéos sur les réseaux sociaux mettent en scène des cyclistes ou des livreurs rivalisant en temps de parcours avec les voitures.

Le cinquième générateur de tension est constitué par ce qui apparait justement comme des entraves à pouvoir aller vite. Elles sont ressenties comme une atteinte à la liberté. De ce point de vue, les mesures prises pour réduire l'accidentalité comme les limitations de la vitesse sont perçues ainsi par les automobilistes. Nous avons tous en mémoire la marche arrière concernant l'instauration du 80km/h sur les routes hors agglomérations. De même, certaines mesures d'organisation de la circulation comme les sens uniques, les stops ou les feux tricolores sont de plus en plus mal respectées par les automobilistes qui ne comprennent pas pourquoi les cyclistes peuvent de leur côté ne plus respecter ces obligations.

Comment réduire la violence routière ?

Réduire la violence routière constitue un enjeu de société, celui de savoir et de vouloir vivre ensemble. Plusieurs actions seraient envisageables à court terme pour avancer dans ce sens. Elles demandent une mobilisation collective, notamment de la société civile à travers ses associations et une écoute attentive par les pouvoirs publics.

Action 1 : Une action incontournable pour réduire la violence routière est de pouvoir la diagnostiquer et ainsi disposer d'un constat partagé par l'ensemble des acteurs. L'observatoire national de la sécurité routière publie régulièrement des bilans de l'accidentalité mensuelle et annuelle. L'ONISR dispose par ailleurs d'un relevé des causes et des facteurs des accidents mortels et graves qui n'est pas diffusé.

L'association suggère que ces relevés des causes et facteurs d'accident fassent également l'objet d'une publication grand public avec pour objectif une plus grande prise de conscience de la violence routière. La communication nationale repose trop souvent sur l'émotion et pas suffisamment sur le factuel et le pédagogique.

L'association suggère également de réactiver le processus qui a consisté dans les années 1990 à mener des enquêtes sur les accidents graves, au niveau des Préfectures, afin de mieux comprendre l'évolution de l'accidentalité au regard de l'évolution des mobilités. Ce processus avait aussi l'avantage d'impliquer les autorités locales pour se mobiliser sur l'insécurité routière. C'est ce que notre association avait demandé (vainement) à la Préfecture du Nord suite à l'accident du 12 février 2024 mentionné plus haut.

Action 2 : Une action rapide serait de pouvoir disposer d'un code de la route plus lisible pour qu'il puisse être approprié par tous les usagers et non uniquement ceux concernés par l'obtention d'un permis de conduire. Ce code de la route doit être également compris comme un code de la rue. L'association a constaté que des villes ressentent la nécessité de publier des codes de la rue. Le club des villes cyclables et marchables en recense déjà plus d'une trentaine. A leur lecture, l'association s'inquiète de certaines interprétations du code de la route qui figurent dans ces codes.

L'association suggère que le Code de la route soit renommé « Code de la route et de la rue ». Elle suggère que soit encouragée la publication de support d'apprentissage à la conduite par type de véhicule, y compris les EDPM et les vélos puisque ces moyens de locomotion disposent maintenant de règles de circulation qui leur sont propres. Ces supports doivent être rédigés par des professionnels de l'éducation routière, ce qui n'est pas le cas des codes de la rue, le plus souvent rédigés par des communicants.

Action 3 : L'action complémentaire à l'action 2 serait de faire en sorte que les règles du code de la route qui sont les garantes de la sécurité des usagers soient mieux diffusées. Force est de constater que ces règles ont beaucoup évolué depuis une vingtaine d'année, en ce qui concerne les cyclistes et les usagers d'EPDM et dans une moindre mesure les piétons. Se pose alors la mise à niveau de tous les conducteurs d'un véhicule. Si les conducteurs professionnels sont astreints à une formation continue tous les 5 ans, les conducteurs « amateurs » que nous sommes tous, ne sont par contre, astreints à aucune obligation, soit le permis de conduire leur est acquis à vie, soit il n'y a pas d'obligation de permis de conduire pour la conduite d'EDPM et pour la conduite d'un vélo.

L'association suggère pour le moins qu'il y ait une communication nationale dès lors qu'une nouvelle règle de circulation, incluant les piétons est introduite et que les supports décrits plus haut soient largement diffusés. Cette communication complète celle proposée dans l'action 2.

Action 4 : Cette action a pour objet de clarifier la notion de « partage de la route (et de la rue) ». À écouter la communication de la Sécurité routière et à lire les codes de la rue, le message qui est transmis aux usagers de la route est qu'ils acceptent de partager cette route, sous-entendu qu'elle est à tout le monde. C'est également l'objet de la mission que d'aborder ce partage de la route.

Force est de constater qu'il s'agit en réalité d'une notion ambiguë dans la mesure où elle peut se comprendre de deux manières : soit le partage se traduit par une séparation des modes, soit le partage se traduit par une mixité des modes. Or, le seul espace partagé que prévoit le code de la route est la zone de rencontre. Or, c'est un espace très rare et souvent très mal aménagé. Chaque usager veut son espace protégé, à commencer par les piétons.

La question est donc davantage de définir les conditions de la cohabitation entre les différents modes de déplacement et de les faire respecter. Il revient au pouvoir de police et au pouvoir gestionnaire de la voirie d'en réaliser les aménagements et de proposer des règles de circulation qui vont dans le sens d'une cohabitation clairement délimitée et en conformité avec le Code de la route. Force est de reconnaître que c'est loin d'être le cas d'une ville à l'autre. L'association s'interroge sur la connaissance des élus en la matière et sur la compétence de leurs services techniques dans le domaine de la voirie et de la circulation, qui ne bénéficient plus de l'appui techniques des services de l'Etat

L'association regrette que le contrôle de légalité des arrêtés de circulation ne soit plus exercé et qu'aucun contrôle de conformité aux règles de l'art ne soit effectué sur les aménagements de voirie avant ouverture au public. Ces contrôles ont été demandés par le comité interministériel à la sécurité routière de 1988. Une étude produite en 1997 avait également montré qu'un panneau de signalisation sur quatre n'était pas conforme aux instructions sur la signalisation routière. Le comité des experts du CNSR a réitéré cette demande d'audits de sécurité dans son rapport de 2018 sur l'accidentalité piétonne en ce qui concerne les passages piétons où se produisent plus de 80% des accidents de piétons. L'association demande le retour de ces contrôles et la réalisation de ces audits.

L'association suggère qu'un audit sur la formation initiale et continue des ingénieurs et techniciens dans le domaine de la circulation et de la sécurité routière soit mené pour identifier les filières appropriées, en complément des formations proposées par le CEREMA.

Action 5 : L'action vise à valider l'engagement de la France prise au niveau européen de réduire de moitié la mortalité routière à l'échéance de 2030 et de faire sienne l'objectif « zéro tué, zéro blessé grave » en 2050 et à prendre des mesures efficaces pour atteindre cet objectif.

Une des mesures allant dans ce sens et pouvant contribuer à une meilleure cohabitation des usagers est de limiter la vitesse à 30 km/h dans toutes nos agglomérations. La voie réglementaire qui a été retenue jusqu'à présent est de laisser la possibilité aux maires d'abaisser la limitation à 50 km/h mais sans aucune autre précision. La situation actuelle est qu'il est devenu difficile pour un automobiliste de savoir quelle est la limitation de vitesse qui s'applique lorsqu'il circule en ville. Si de plus en plus de villes adoptent une limitation à 30km/h, cela reste d'une grande hétérogénéité réglementaire qui est source de non-respect.

L'association demande l'adoption par la France de la réglementation simple qui a été adoptée en Espagne depuis plus de deux ans avec comme résultat une baisse de l'accidentalité de l'ordre de 30% : la vitesse en Espagne est limitée à 30 km/h dans toutes les rues, avenues et boulevard à une file de circulation par sens et reste à 50 km/ dès lors qu'il y a deux files de circulation par sens.

Action 6 : Faire des aménagements cyclables sécurisés est une priorité au regard de la volonté de développer l'usage du vélo. Force est de reconnaître qu'ils sont réalisés sans grande précaution pour la sécurité des cyclistes mais aussi pour celle des piétons. Un grand nombre de ces aménagements prend sur les trottoirs. L'association achève la rédaction d'un livre blanc qui fait le diagnostic de cette situation regrettable. Nous proposons une trentaine de mesures pour remédier à l'insécurité des piétons face à la circulation des vélos et réaliser des aménagements cyclables sécurisés qui ne se réduisent pas à la simple réalisation d'une piste cyclable.

La mesure la plus urgente en relation avec ces aménagements cyclable est de définir le trottoir. Le CNSR a adopté une définition en novembre 2022 pour qu'elle soit introduite dans le code de la route. L'association est toujours dans l'attente de la promulgation du décret en espérant que la définition retenue soit bien celle proposée par le CNSR. Cela permettrait d'interdire formellement les voies vertes sur les trottoirs et les feux mixtes piétons/vélo, source d'accident pour les cyclistes et les piétons. Une autre mesure serait d'effectuer également, comme pour les passages piétons, un audit de sécurité des aménagements cyclables avant mise en service.

Action 7 : Le contrôle/sanction est le complément indispensable pour obtenir et maintenir des comportements qui permettent une cohabitation sans conflit. La politique des radars sanction ainsi que l'utilisation de radars pédagogiques portent leurs fruits. Bien que possible sur les territoires urbains, ces radars restent peu fréquents alors qu'ils gagneraient à être plus fréquents notamment pour contrôler le respect des feux rouges. L'association constate qu'en général, la police municipale se montre assez timide pour verbaliser les infractions au code de la route, mis à part celles concernant le stationnement.

L'association a pu d'ailleurs constater que la Police municipale hésitait à faire des contrôles de respect des passages piétons depuis que le retrait de point est passé de 4 à 6 en cas de non arrêt au passage. Quant à la police nationale, elle intervient de façon plus privilégiée sur les voiries urbaines d'importance. Elle est donc moins présente ailleurs.

L'association reprend à son compte une proposition du Conseil national de la sécurité routière qui consiste à rendre obligatoire la présentation annuelle dans les conseils municipaux du bilan de l'action de la commune en matière d'accidentalité, de contrôle/sanction et d'actions de communication et d'éducation routière

Action 8 : La violence routière ressentie se doit d'être prise en considération. Pour le piéton, l'espace public prend parfois l'allure du combattant, notamment pour les personnes en situation de handicap : trottoirs inexistants, trop étroits, défoncés, encombrés (poubelles, poteaux, panneaux ...) ou occupés (véhicules en stationnement, terrasses, pistes cyclables, chantiers ...).

Depuis la loi de 2005, les progrès en matière d'accessibilité de la voirie ne sont pas tangibles. 20 ans après, il est urgent de prendre des mesures énergiques.

Notre l'association propose dans le cadre de sa pétition nationale quatre mesures (https://petitions.pietons.org/voirie-accessible-aux-pietons).

Une des mesures déjà citée plus haut concerne la reconnaissance légale du trottoir dans le Code de la route, comme maillon essentiel de la chaîne d'accessibilité, permettant sa libération de tout obstacle au cheminement des piétons.

Les autres mesures sont les suivante : proposer un soutien financier de l'État pour encourager les municipalités à développer l'accessibilité de leur voirie aux piétons, appliquer la loi de 2005 qui rendait obligatoire, dans chaque commune, l'élaboration d'un Plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE) et la mise en place de commissions communales d'accessibilité et prendre des mesures coercitives pour mettre en œuvre concrètement ces plans, dont un contrôle de conformité à l'accessibilité pour tous les travaux neufs ou de réfection de la voirie.