



Le meurtre de Paul Varry le 15 octobre dernier a suscité une émotion nationale qui a parcouru les rangs de toutes nos organisations, dans leur diversité. À l'appel de la FUB, nous avons soutenu et partagé l'appel à témoignage pour dire stop aux violences vécues au quotidien sur les routes. Depuis plusieurs semaines, nous avons recueilli les témoignages de milliers de personnes, clubs sportifs, professionnels à vélo, femmes, hommes et enfants utilisant le vélo pour leurs déplacements du quotidien et leurs loisirs.

Les violences routières traduisent une dimension de mise en danger délibérée ou une absence manifeste de respect des autres usagers de la route. **Les violences routières désignent l'ensemble des actes de violence commis sur la route, qu'ils soient intentionnels ou résultant de comportements dangereux.** Ces violences sont majoritairement perpétrées par des personnes conduisant un véhicule motorisé, conduisant certaines organisations à préférer le terme de « violences motorisées ». Dans une large majorité des cas, les auteurs de ces violences sont des hommes.

L'intensité des violences routières nécessite d'être soulignée. Elles incluent des agressions physiques directes (frôler, percuter) ainsi que des comportements menaçants ou intimidants pouvant mettre en danger autrui. **Une étude récente de la FUB montre que 49 % des événements relatés dans les témoignages font état de violences physiques ou de conséquences physiques des violences.** La présence d'enfant(s) n'est pas un frein à la violence : 1 témoignage sur 10 mentionne leur présence.

Ces violences ne sont ni des incidents isolés, ni une fatalité. Elles résultent d'un cadre qui tolère encore trop souvent des comportements agressifs, menaçants ou dangereux au quotidien sur les routes. Elles sont aussi le fruit de décennies d'aménagements routiers dangereux dont la conception influence directement la sécurité et les comportements des usagers.

L'augmentation du nombre de cyclistes et la diversification des pratiques du vélo, qu'elles soient quotidiennes, sportives, de loisirs ou professionnelles, impliquent pour tous les usagers d'accepter le principe de partage de la route. Le développement de l'usage du vélo, souhaité par l'État, nécessite un changement de paradigme global s'appuyant sur la nécessité d'un partage renforcé de la route et une évolution dans l'appréhension des relations sur la route. Cela implique le rééquilibrage de l'espace public, des évolutions du code de la route ainsi que des politiques d'éducation, de prévention et de sanction adaptées.

À côté de ces violences, nous n'ignorons pas que les incivilités des cyclistes sont régulièrement dénoncées et considérons qu'aucun mode de déplacement n'en est exempt par nature. Les incivilités et infractions au code de la route doivent pouvoir être sanctionnées au regard notamment de la distinction entre ce qui est une atteinte à sa propre sécurité et ce qui est une atteinte à la sécurité des autres.

Nos organisations soulignent le besoin de répondre à l'aspiration majoritaire de pouvoir faire du vélo et marcher en toute sécurité et dans un environnement apaisé. Pour rendre la solution vélo attractive et sûre pour toutes et tous partout en France, les pouvoirs publics doivent assurer la protection, la sécurité et l'accompagnement de tous les usagers de la route.

Prenant appui sur la [contribution](#) que la FUB a apportée à ce débat, nous nous rejoignons sur les propositions contenues ci-dessous afin de **lutter contre les violences routières en changeant les comportements et les aménagements.**

CHANGER LES COMPORTEMENTS, CHANGER LES AMENAGEMENTS

1. Prendre la mesure des violences routières pour mieux les traiter en disposant d'un suivi statistique annuel de ces faits de violence, en évaluant leur traitement judiciaire et en organisant des campagnes de prévention ciblant notamment la vitesse excessive et les comportements dangereux
2. Améliorer le recueil des plaintes, leur traitement judiciaire et la réponse pénale en formant davantage la police nationale, la gendarmerie et les polices municipales aux droits des cyclistes et à la réalité de leur pratique
3. Mieux prévenir, poursuivre et sanctionner les comportements violents sur les routes en rendant possible, dans un cadre évitant tout usage abusif, le contrôle automatisé des infractions de non-respect des sas vélo, de circulation sur les aménagements cyclables et de non-respect des distances de sécurité, notamment en cas de dépassement
4. Recourir plus systématiquement aux sanctions administratives immédiates contre les auteurs de violences routières comme la mise en fourrière ou la suspension temporaire de permis de conduire, en assurant une intégration rapide de ces personnes dans un parcours d'accompagnement à la mobilité pour pallier la perte du véhicule
5. Améliorer les comportements de tous les usagers de la route, particuliers et professionnels, par la formation à tous les âges de la vie, en s'appuyant notamment sur le rôle des employeurs et des centres de formation professionnelle et en confortant le rôle des organisations de conseil et d'apprentissage au vélo et à la mobilité durable
6. Former une génération prudente et respectueuse sur les routes en généralisant et améliorant le dispositif « Savoir rouler à vélo », en intégrant un module de formation vélo au collège et au lycée et en ajoutant un module vélo à la formation au permis de conduire
7. Favoriser la cohabitation entre les usagers de la route en généralisant le 30km/h en agglomération, en imposant le franchissement complet de ligne, y compris continue, pour tout dépassement d'un cycle sur les routes hors-agglomération et en favorisant l'abaissement des vitesses et l'usage des voiries secondaires sécurisées pour les cyclistes
8. Sécuriser les déplacements à vélo hors-agglomération en renforçant les obligations incombant aux gestionnaires de voirie par l'alignement des dispositions de l'article L.228-3 du Code de l'environnement sur celles du L.228-2 et la suppression de l'évaluation obligatoire préalable
9. Dresser une liste de configurations d'aménagements routiers et cyclables à proscrire s'appuyant sur une évaluation rétrospective de l'impact sur l'accidentalité des aménagements cyclables réalisés en France et rendre contraignantes, dans certaines circonstances, les recommandations formulées par le Cerema
10. Lutter contre l'accidentalité liée aux angles morts des véhicules à grand gabarit en élargissant par voie réglementaire les dispositions de la directive européenne 2019/2144 aux véhicules mis en circulation avant juillet 2022 et en proposant une aide au rétrofit