

PLAIDOYER SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



ADOPTER LA VISION ZÉRO :

TENDRE
VERS LE ZÉRO MORT
ZÉRO BLESSÉ GRAVE
À AMIENS MÉTROPOLE

En 2022, année du dernier bilan de sécurité routière connu, **488 piétons et 245 cyclistes sont décédés sur les routes françaises** (85 cyclistes dans un accident sans autre tiers, notamment en conséquence d'un malaise).

Dans le département de la Somme et à Amiens Métropole, nous avons en tête plusieurs accidents graves ou mortels ayant touché des piétons ou des cyclistes. Si le risque zéro n'existe pas, ces trop nombreux accidents ne sont pas une fatalité. Pour ne pas s'en accommoder, et diminuer progressivement le nombre d'accidents, nous proposons aujourd'hui un plan d'actions s'inspirant des meilleures pratiques nationales ou européennes en faveur de la sécurité routière : c'est la « vision zéro », **qui cherche à tendre progressivement vers le zéro mort et zéro blessé grave sur les routes de notre territoire.**

Ce plaidoyer rejoint par ailleurs la démarche du code de la rue initiée par la Sécurité Routière [1].

Il est vrai qu'en milieu urbain, avec l'augmentation de la pratique, on peut observer une certaine « sécurité par le nombre » (plus il y a de cyclistes sur un même territoire, moins le risque individuel d'avoir un accident est grand) corroborée par les statistiques et dont il faut se féliciter. **Cette « vision zéro » nous semble cependant devoir s'imposer.** D'abord parce que chaque victime est une victime de trop. Mais aussi parce que l'insécurité ou le sentiment d'insécurité routière est un blocage majeur qui empêche aujourd'hui de nombreuses personnes de se mettre en selle.

Ainsi, les 835 répondants du baromètre des villes cyclables donnaient en 2021 une note globale de 2,30 / 6 (1 étant la note minimum) sur la sécurité à vélo à Amiens, **une majorité des répondants jugeant en particulier qu'il était très dangereux de circuler à vélo pour un enfant.** Ces chiffres ne sont pas dus au hasard, mais à de nombreuses situations de mises en danger « du quotidien » vécues par les cyclistes de notre territoire, qui résultent généralement d'imprudences conscientes et volontaires des usagers motorisés.

En complément de l'aménagement progressif par des infrastructures sécurisées de la métropole amiénoise, **il est indispensable de mener une action déterminée en faveur de la sécurité routière des usagers les plus vulnérables, piétons et cyclistes,** que nous proposons en trois volets : par des efforts accrus de prévention, de verbalisation et de suivi. **Nous appelons à la convocation d'une conférence locale en faveur de la sécurité routière,** réunissant les différents acteurs concernés, pour notamment échanger sur ces actions et engager leur mise en œuvre au plus près des compétences de chacun (collectivités locales, Préfecture, associations, ...).

Certaines propositions ont été réfléchies avec la famille de Martine Bornoville décédée en janvier dans une collision avec un camion des ordures ménagères, à qui nous dédions ce document.

[1] - <https://www.securite-routiere.gouv.fr/reglementation-liee-la-route/le-code-de-la-rue>

Prévenir

▶ Par la communication locale

- **Communiquer largement** sur les droits et devoirs des usagers vulnérables, à la manière du "Guide du vélo au quotidien" publié en 2023 avec le JDA.
- **Lancer une campagne de communication plus impactante** (4m*3, abribus...) sur le respect des trottoirs, des aménagements cyclables et des usagers les plus vulnérables (piétons, cyclistes).

▶ Par la formation

- **Renforcer la formation des agents de conduite des collectivités** et de leurs délégataires au partage de la route et aux mesures de prévention routière, **avec une attention spécifique sur celles touchant au respect de l'intégrité des piétons et cyclistes**, en lien avec les associations d'usagers. L'organisation collective des services doit aussi intégrer cet impératif de sécurité des usagers vulnérables : ainsi, le principe "tournée finie-journée finie" pour la collecte des ordures ménagères ne nous semble pas inciter à une conduite apaisée. Il pourrait être remplacé par une bonification liée à l'éco-conduite des véhicules proportionnelle aux économies de carburants réalisées.
- **Accompagner les nouveaux cyclistes** et conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisé (EDPM) aux bonnes pratiques, par des campagnes de "remise en selle" plus nombreuses et activement soutenues par les pouvoirs publics.
- **Renforcer l'accompagnement des écoles maternelles et élémentaires** à la pratique du vélo, comme cela se fait aujourd'hui par le biais de Buscyclette.

▶ Par l'équipement

- **Munir l'ensemble des véhicules lourds de la collectivité et de ses délégataires** de radar/caméras de détection dans les angles-morts.
- **Continuer les opérations "Cyclistes brillez"** en associant davantage les associations d'usagers.

Intensifier l'effort de police

- ▶ **Accentuer le nombre d'opérations de police** (municipale et nationale) ciblant les comportements les plus dangereux en milieu urbain (respect des limitations de vitesse, en particulier en zone 30, traversées piétonnes, non-respect des distances de dépassement, usage du téléphone au volant...).
- ▶ **Développer la vidéo-verbalisation** (à partir des caméras fixes mais aussi de la voiture LAPI), en ciblant en particulier les comportements les plus dangereux et les plus récurrents (non-respect des passages piétons, stationnement sur trottoirs et aménagements cyclables). Le déploiement d'un radar mobile nous semble également complémentaire pour cibler efficacement les excès de vitesses.
- ▶ **Mesurer l'intensité de l'effort de répression** par un observatoire de la sécurité routière. Il s'agit de quantifier (et de mettre en comparaison) le nombre d'opérations de police et le nombre de verbalisations pour les infractions les plus courantes (non-respect de la limitation de vitesse en zone 30, des distances de sécurité lors des dépassements, stationnement dangereux... mais aussi infraction des cyclistes en zone piétonne[2]) et l'évolution d'une année à l'autre. Ce suivi permettra aussi d'objectiver davantage le niveau et les natures de comportement infractionnel ou délictueux.



[2] Nous ne souhaitons pas occulter les mises en dangers des piétons qui peuvent être causées par les cyclistes, et comme nous l'avons écrit défendons une action globale et proportionnée <https://www.veloxygene-somme.fr/securite-des-pietons-haro-sur-les-cyclistes-et-apres/>

Suivre et corriger

Un aménagement au service de la vision zéro (infrastructure limitant la gravité et la probabilité de l'accident)

- ▶ **Ouvrir l'observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR)** et la commission départementale de sécurité routière qui en découle aux associations d'usagers.
- ▶ **En lien et complémentarité avec l'ODSR, développer un comité "vision zéro"** associant les représentants d'usagers vulnérables. Ce comité devra notamment permettre de mettre en œuvre la disposition de l'Article L1214-2 du code des transports concernant le plan de mobilité (document d'urbanisme remplaçant le PDU et obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants), qui doit notamment assurer :

"3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel". L'objectif est à minima de dresser une cartographie des zones ou typologies d'aménagements qui présentent une fréquence élevée d'accidents impliquant les usagers vulnérables et d'en analyser les enjeux associés pour y remédier.

Cette mesure est préconisée par le Conseil national de la sécurité routière dans sa recommandation "Infrastructures routières et Usagers Vulnérables" du 28 novembre 2022.

- ▶ **Améliorer la prise en compte des usagers vulnérables dans la conception et la réalisation des aménagements d'infrastructures**, et, en écho notamment à notre plaidoyer "Programme vélo", par la mise en œuvre systématique des préconisations figurant dans les guides de conception et d'aménagement élaborés par le Cerema. Le traitement prioritaire des carrefours dangereux en cours dans la métropole amiénoise, qui répond ainsi de cette logique, est à saluer, et à amplifier.
- ▶ **Convoquer une conférence locale dédiée à la sécurité routière pour partager et mettre en œuvre l'ensemble de ces propositions.**

Sources - bibliographie

<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/>

<https://conseilnational-securiteroutiere.fr/wp-content/uploads/2022/11/Infrastructures-urbaines-propices-aux-d%C3%A9placements-de-tous-les-usagers.pdf>

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/retour-20eme-edition-du-club-accidentologie-milieu-urbain>

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/interview-securite-routiere-lyon-adopte-vision-zero-tue-ou>

https://villes-cyclables.org/mediacenter/uploads/vv97_web1.pdf?version=99e91c5d

<https://www.urbalyon.org/fr/ReperesEuropeensVisionZero>

https://www.fub.fr/sites/fub/files/cp_fub_230719.pdf

<https://www.fub.fr/presse/bilan-annuel-securite-routiere-2023-baisse-mortalite-cyclistes-routes>

<https://www.cc37.org/depasser-un-cycliste-sans-le-mettre-en-danger-mode-demploi/>

<https://barometre.parlons-velo.fr/2021/palmares/#10.85/49.8987/2.2847>



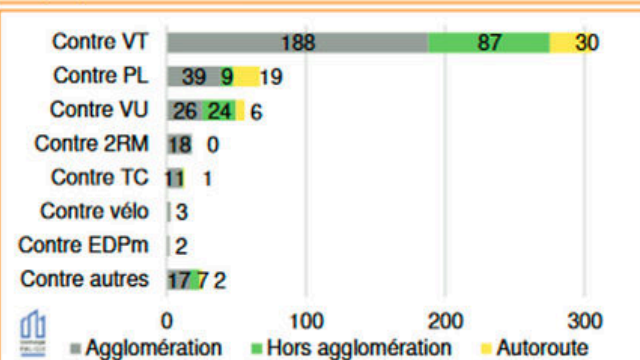
Statistiques notables

Bilan 2022 de l'observatoire national de la sécurité routière

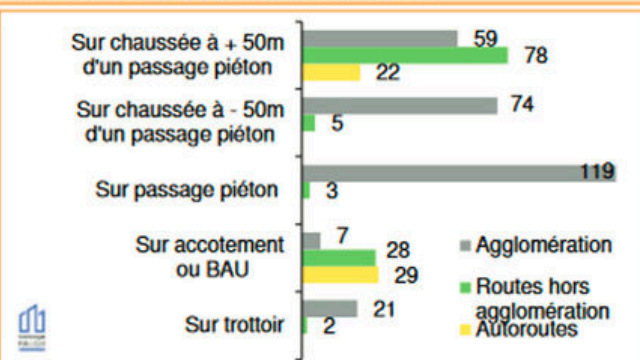
Nombre de personnes tuées selon le mode de déplacement et l'utilisateur percuté en 2022

									Autre	Total	
ACCIDENT SANS TIERS	0	85	8	48	234	838	58	31	1	39	1 342
COLLISION AVEC											
	0	1	0	0	2	2	0	1	0	0	6
	1	3	0	0	1	0	0	0	0	0	5
	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	5	0	0	0	3	2	0	0	0	0	10
	13	2	0	1	11	7	0	0	0	0	34
	277	87	15	45	219	363	8	2	0	7	1 023
	54	21	2	11	38	58	4	2	0	2	192
	64	25	4	4	28	150	20	8	0	6	309
Autre	13	3	4	1	3	10	1	0	0	2	37
Autre	26	5	2	3	10	22	2	0	0	0	70
MULTICOLLISION	33	13	0	11	45	113	11	4	0	7	237
TOTAL	488	245	35	124	594	1 565	104	48	1	63	3 267

Répartition des piétons tués selon le véhicule impliqué et le milieu

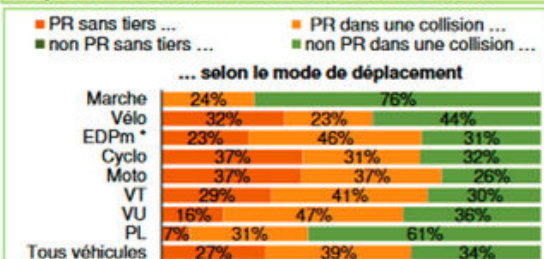


Répartition des piétons tués selon la position connue de l'accident selon le milieu

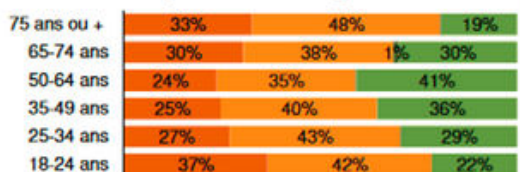


1 Commentaire Véloxygène : les usagers des modes actifs sont le moins souvent présumés responsables dans les accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués : 24 % des piétons et 55 % des cyclistes dont pour un tiers d'entre eux seul.

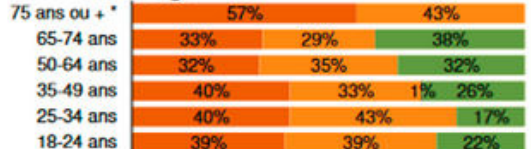
Part des conducteurs et piétons présumés responsables (PR) dans les accidents mortels...



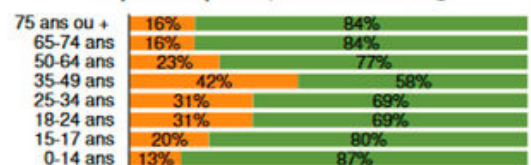
... parmi les conducteurs de véhicules de tourisme, selon la classe d'âge



... parmi les conducteurs de motos, selon la classe d'âge



... parmi les piétons, selon la classe d'âge



* : attention, faible effectif

Quelques rappels réglementaires

■ Stationnement très gênant (Articles R417-9 à R417-13) :

- Sur une place pour personne handicapée.
- Sur un passage piéton ; sur un trottoir ; à moins de 5 m en amont d'un passage piéton dans le sens de la circulation, hors emplacements prévus.
- Sur une piste cyclable ; sur une voie verte (sauf véhicules autorisés).
- Sur une voie de bus, taxi, ambulances... ; sur une place de transporteur de fond.
 - **Sanction** : amende forfaitaire de 135 €. Votre véhicule peut être immobilisé et mis en fourrière si vous êtes absent ou si vous refusez de bouger votre véhicule.

■ Stationnement dangereux:

Si manque de visibilité, près d'une intersection de routes, près d'un virage, près d'un sommet de côte, près d'un passage à niveau.

- **Sanction** : amende forfaitaire de 135 € et retrait de 3 points sur le permis de conduire. Vous risquez aussi la suspension du permis de conduire. Votre véhicule peut être immobilisé et mis en fourrière si vous êtes absent ou si vous refusez de bouger votre véhicule.

■ Distance de dépassement (Articles R414-4) :

Pour effectuer le dépassement, un conducteur doit se déporter suffisamment pour ne pas risquer de heurter l'usager qu'il veut dépasser. Il ne doit pas en tout cas s'en approcher latéralement à moins d'un mètre en agglomération et d'un mètre et demi hors agglomération s'il s'agit d'un véhicule à traction animale, d'un engin à deux ou à trois roues, d'un piéton, d'un cavalier ou d'un animal.

- **Sanction** : amende forfaitaire de 135 € et retrait de 3 points sur le permis de conduire.

■ Priorités accordées aux piétons : renforcement récent des sanctions (Article R415-11)

Tout conducteur est tenu de céder le passage, au besoin en s'arrêtant, au piéton s'engageant régulièrement dans la traversée d'une chaussée ou manifestant clairement l'intention de le faire ou circulant dans une aire piétonne ou une zone de rencontre.

- **Sanction** : amende forfaitaire de 135 € et retrait de 6 points sur le permis de conduire.

■ Barème et sanctions en cas d'excès de vitesse

Excès de vitesse inférieur à 20 km/h (avec vitesse maximale autorisée inférieure ou égale à 50 km/h)

- **Sanction** : Amende forfaitaire de 135 euros et retrait d'1 point sur permis de conduire.

...Et davantage si vitesse du dépassement encore supérieure...