

## Homme au volant, mort au tournant

« Comment un homme peut-il tuer un cycliste de sang-froid au prétexte qu'il a touché la carrosserie de son véhicule ? », s'interroge *Reporterre*, qui revient sur le meurtre d'un cycliste de 27 ans le 15 octobre à Paris par un automobiliste de 52 ans au volant de son SUV Mercedes. Pour tenter d'y répondre, *Reporterre* convoque une chercheuse, Carole Gayet-Viaud, sociologue au CNRS sur les questions de coexistence urbaine. Le véhicule peut être ainsi considéré comme « une extension du corps », selon des travaux réalisés sur les conducteurs en colère de Los Angeles. « Une queue de poisson est donc une violence territoriale, une atteinte à l'intégrité physique sur le plan symbolique », illustre la sociologue. Plus gros et plus lourds sont les véhicules, plus les comportements des conducteurs sont à risque, montrent aussi des recherches réalisées en Europe, avec des fréquences de collisions plus élevées. Les responsables d'accidents sont, en outre, très majoritairement des hommes, plus des trois quarts selon la Sécurité routière.

👉 [Lire l'article \(accès libre\)](#)

## « Les cyclistes ne respectent pas le code de la route », vraiment ?

Publié: 24 octobre 2024, 15:34 CEST **Auteur** Frédéric Héran Économiste et urbaniste, Université de Lille

**Déclaration d'intérêts** Frédéric Héran ne travaille pas, ne conseille pas, ne possède pas de parts, ne reçoit pas de fonds d'une organisation qui pourrait tirer profit de cet article, et n'a déclaré aucune autre affiliation que son organisme de recherche.

**Partenaires** [Université de Lille](#) et [Université de Lille - initiative d'excellence](#) fournissent des financements en tant que membres adhérents de The Conversation FR. [Voir les partenaires](#) de The Conversation France

**C'est un argument que l'on a beaucoup entendu depuis la mort de Paul, cycliste de 27 ans tué sur une piste cyclable par un automobiliste en SUV le 15 octobre à Paris : les cyclistes ne respecteraient pas le code de la route. Et s'ils ont des accidents, ils n'auraient qu'à s'en prendre à eux-mêmes. Mais est-ce vraiment le cas ? A-t-on raison de mettre sur le même plan les autos, les bus, les camions et les cyclistes ?**

Depuis la mort de Paul, cycliste de 27 ans tué sur une piste cyclable par un automobiliste en SUV le 15 octobre à Paris, on entend de plus belle l'argument selon lequel les cyclistes ne respecteraient pas le code de la route. S'ils ont des accidents, ils n'auraient qu'à s'en prendre à eux-mêmes.

Ce raisonnement simpliste oublie que si les [cyclistes](#) prennent parfois des libertés avec le code, c'est avant tout pour assurer leur sécurité en se protégeant des voitures, des bus et des camions.

Car, s'il est le même pour tout le monde, le code de la route a d'abord été conçu pour les automobilistes et prend insuffisamment en compte les spécificités des déplacements à vélo. Même constat pour l'aménagement de la voirie.

### Quand la sécurité passe avant le strict respect du code de la route

En l'absence d'aménagement cyclable, il peut être préférable pour un cycliste de remonter les files de véhicules à l'arrêt (c'est pourtant interdit) jusqu'au feu rouge ou même au-delà de la ligne de feu, pour se placer bien visible à l'avant.

L'enjeu ? Éviter de démarrer avec les automobiles, les bus et les poids lourds quand le feu passe au vert en risquant d'être accroché ou renversé lors de sa recherche d'équilibre.



Le respect strict du code de la route peut conduire les cyclistes à circuler à proximité des camions et des bus, et à se mettre en danger. Pxhere

Ou même, dans un petit carrefour à feux, le cycliste a parfois intérêt à considérer le feu rouge comme un cédez-le-passage, afin d'éviter de se retrouver, quand le feu passe au vert, piégé au milieu du trafic qui redémarre.

Si un couloir de bus est interdit aux cycles, mieux vaut rester à droite dans le couloir, plutôt qu'être coincé entre des voitures sur sa gauche et des bus sur sa droite.

En l'absence de sas à un carrefour ou quand celui-ci est indûment occupé, le cycliste est contraint de se placer devant les véhicules motorisés, au-delà de la ligne de feu, s'il veut être bien repéré.



Un cycliste déplaçant des enfants sera incité à prioriser la sécurité. MIRLublin, [CC BY-SA](#)



Le code de la route est encore très en retard dans la prise en compte de toutes ces spécificités.

Quelques [avancées importantes ont toutefois déjà été réalisées](#), comme l'interdiction des cyclomoteurs sur les aménagements cyclables, les double-sens cyclables dans les rues à sens unique, les cédez-le-passage au feu rouge, les zones de circulation apaisée, la possibilité de s'écarter des véhicules en stationnement d'une distance nécessaire à sa sécurité.

Certains articles reconnaissent la spécificité des modes actifs. Par exemple, [l'article R412-6](#) stipule que tout conducteur de véhicule « doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables ».

En pratique, il se passe tout le contraire : piétons et cyclistes doivent faire preuve d'une prudence accrue à l'approche des voitures et [surtout des poids lourds](#) dont ils doivent éviter les angles morts, en faisant en sorte de [rester hors de leur trajectoire quelles que soient les règles](#).

## Des évolutions souhaitables du code de la route et des aménagements

Pour réduire le décalage entre la pratique des cyclistes et le code de la route, non seulement celui-ci doit évoluer, mais également les aménagements.

Côté code, il serait souhaitable que les règles explicites se rapprochent des règles implicites. Par exemple :

- Tous les stops et tous les feux devraient pouvoir [être considérés par les cyclistes comme des cédez-le-passage](#).
- Les tourne-à-gauche indirects, via les passages piétons, pourraient être autorisés à petite vitesse.
- La circulation des cyclistes à au moins un mètre des voitures en stationnement devrait être plus fortement conseillée.
- Enfin, il faudrait que soit introduit un [principe de proportionnalité des peines](#) en fonction de la dangerosité des véhicules selon leur énergie cinétique.

Côté aménagements, il convient bien sûr de développer ou d'améliorer les pistes, bandes, double-sens cyclables, chaussées à voie centrale banalisée, vélorues et autres sas vélo, mais d'autres solutions sont envisageables. Quelques exemples :

- Les carrefours à feux sont bien trop nombreux en France. Grâce à des politiques de modération de la circulation automobile, on peut réduire leur nombre et ne laisser que les carrefours à feux réellement nécessaires, qui seront dès lors mieux respectés (ce que font déjà des villes comme [Bordeaux](#) ou [Grenoble](#)).
- La [taille des giratoires](#) devrait être systématiquement réduite.
- Enfin, la généralisation des [quartiers sans transit](#) (c'est-à-dire, où la circulation automobile n'est assurée que par des boucles de desserte) permettrait de réaliser des zones 30 beaucoup mieux respectées.

Plutôt que de s'obstiner à faire strictement respecter un code de la route très imparfait, il est urgent de mieux intégrer les règles implicites de comportement des cyclistes et des piétons, tant dans le code que dans la conception des aménagements. **À lire aussi** : [Mobilité : et si on remettait le piéton au milieu du village ?](#)

[https://theconversation.com/les-cyclistes-ne-respectent-pas-le-code-de-la-route-vraiment-242040?utm\\_medium=email&utm\\_campaign=La%20lettre%20de%20The%20Conversation%20France%20du%202024%20octobre%202024%20-%20203139932025&utm\\_content=La%20lettre%20de%20The%20Conversation%20France%20du%202024%20octobre%202024%20-%20203139932025+CID\\_1da24d12d3255d92ec285969e99f4300&utm\\_source=campaign\\_monitor\\_fr&utm\\_term=Les%20cyclistes%20ne%20respectent%20pas%20le%20code%20de%20la%20route%20%20vraiment](https://theconversation.com/les-cyclistes-ne-respectent-pas-le-code-de-la-route-vraiment-242040?utm_medium=email&utm_campaign=La%20lettre%20de%20The%20Conversation%20France%20du%202024%20octobre%202024%20-%20203139932025&utm_content=La%20lettre%20de%20The%20Conversation%20France%20du%202024%20octobre%202024%20-%20203139932025+CID_1da24d12d3255d92ec285969e99f4300&utm_source=campaign_monitor_fr&utm_term=Les%20cyclistes%20ne%20respectent%20pas%20le%20code%20de%20la%20route%20%20vraiment)

## Mobilité : et si on remettait le piéton au milieu du village ?

Publié: 11 mars 2024, 17:14 CET **Auteurs** Christelle Bortolini Ingénieure de recherche planification mobilité, Ademe (Agence de la transition écologique) Mathieu Chassignet Ingénieur mobilité, qualité de l'air et transition numérique, Ademe (Agence de la transition écologique)

**Déclaration d'intérêts** Les auteurs ne travaillent pas, ne conseillent pas, ne possèdent pas de parts, ne reçoivent pas de fonds d'une organisation qui pourrait tirer profit de cet article, et n'ont déclaré aucune autre affiliation que leur organisme de recherche. **Partenaires** [ADEME](#) a apporté des fonds à The Conversation FR en tant que membre bienfaiteur.

Les [Parisiens](#) ont voté le [4 février dernier](#) en faveur d'un triplement de la tarification du stationnement des [SUV](#). À l'échelle de la France, la plupart des grandes villes tentent peu à peu de réduire la place de la voiture dans l'espace public, notamment au profit des transports collectifs, des piétons et des cyclistes.

[En moyenne en 2019](#), 23,7 % des déplacements en France étaient effectués à pied. Un chiffre qui grimpe à 38 % à Paris et ses alentours et chute à 18,9 % dans les agglomérations de moins de 200 000 habitants. Quant aux territoires ruraux, la marche y représente 13 % des trajets.

Malgré cette place importante de la [marche](#) dans nos vies, le piéton demeure un angle mort des politiques de mobilité. En nous confinant dans un rayon d'un kilomètre autour de chez nous et en vidant les rues des automobilistes, la pandémie de Covid-19 a mis en lumière ce déséquilibre entre la place conférée à la voiture dans la conception de l'espace public et celle réservée aux mobilités dites « actives » (marche, vélo...).

En réaction à ce besoin de redistribution des espaces publics, des stratégies d'« [urbanisme tactique](#) » ont proposé des aménagements temporaires – « coronapistes » cyclables, extension de terrasses sur les trottoirs et les places de stationnement – qui se sont parfois pérennisés pour montrer qu'il était possible de [grignoter de l'espace à la voiture](#) pour donner plus de place à d'autres usages, à la nature, à la vie sociale et au bien-être des citoyens.

Mais si cet épisode a eu un effet très bénéfique pour la [pratique du vélo](#), il n'en a pas été de même pour la marche.

## Les piétons, parents pauvres des politiques de mobilité

Il est tellement naturel de marcher que les collectivités ne pensent en effet même pas à intégrer les piétons dans leurs réflexions et leur planification territoriale. Dans l'ordre des modes de déplacement, elles privilégient dans leur conception la circulation des voitures et leurs stationnements, avant les pistes cyclables et les aménagements pour les piétons qui sont trop souvent considérés comme une variable d'ajustement. Une hiérarchie qui se retrouve aussi d'un point de vue financier.

Un constat paradoxal alors que la marche constitue le mode de déplacement le plus vertueux et le plus universel. Elle est indispensable à l'intermodalité puisqu'elle joue le rôle de liant avec l'ensemble des autres modes, sans compter ses vertus pour la santé physique et psychique.



Le piéton, c'est tout le monde. [Cristina Gottardi/Unsplash, CC BY-SA](#)

En outre, le piéton est la figure qui couvre toute la diversité de la population. Il n'y a pas un, mais des piétons : au-delà de la personne en bonne santé, c'est aussi la personne âgée, le parent avec sa poussette, la personne à mobilité réduite, le voyageur qui tire une valise ou encore l'enfant, grand disparu de l'espace public ces dernières décennies.

Alors qu'il y a 50 ans, les enfants marchaient seuls jusqu'à trois kilomètres autour du domicile, aujourd'hui quatre enfants sur dix de trois à dix ans ne jouent jamais dehors pendant la semaine ([selon un rapport publié en 2015 par l'Institut de veille sanitaire](#) (INVS)). [Près de la moitié d'entre eux sont amenés à l'école en voiture.](#)

Il est donc important de rappeler qu'aménager la ville pour les piétons correspond à aménager la ville pour toutes et tous, et paradoxalement ce n'est pas le cas aujourd'hui. Si un aménagement est pensé et adapté aux publics dits « vulnérables », alors il sera accessible au plus grand nombre.

### **Pas qu'un sujet de grandes villes**

Dans ce contexte, l'Agence de la transition écologique (Ademe) a publié le guide « À pied d'œuvre », afin d'inciter les collectivités à replacer les piétons [au cœur de la stratégie des politiques publiques](#).

Différentes initiatives menées ont mis en évidence que non seulement la marche intéressait les collectivités, mais qu'elle les concernait toutes : pas seulement les grandes agglomérations, où les alternatives à la voiture sont déjà bien développées, mais également les communes de petite taille, notamment en zone rurale ou périurbaine.

En 2023, un premier appel à projets de l'Ademe a incité les territoires à la créativité pour élaborer leur stratégie piétonne et expérimenter des aménagements favorables à la marche. 75 territoires lauréats sont ainsi accompagnés financièrement [dans la mise en œuvre de ces projets](#).

### **Le piéton comme point d'entrée**

Pour favoriser la marche dans les communes, la rue est une échelle de réflexion pertinente : plutôt que de partir de la planification stratégique territoriale, qui conçoit les espaces en fonction de la circulation automobile, la rue permet de penser à l'échelle du piéton, le plus petit des acteurs de la ville.



Une rue scolaire à Lomme. F. Deb, Author provided (no reuse)

En en faisant le point d'entrée de la réflexion urbaine, en partant de ses usages et de ses besoins, on peut dépasser la conception dominante qui envisage les rues comme tuyaux dans lesquelles circulent les voitures.

Citons [l'exemple des rues scolaires](#), dispositif qui consiste à piétonniser temporairement les voies des écoles aux heures d'ouverture et de fermeture des classes, afin de les sécuriser, mais également d'encourager les déplacements à pied, à trottinette ou à vélo plutôt qu'en voiture. Un dispositif en plein essor partout en Europe.

Au-delà de la piétonnisation d'une rue ou d'une place, cela peut aussi passer par la végétalisation, l'apaisement des vitesses, l'installation de marquages au sol pour mieux matérialiser les traversées piétonnes ou la place du piéton dans la ville avec de l'art ou de la peinture. Derrière cette requalification de la rue transparaît également l'idée de réenchanter nos villes en les rendant moins ternes et plus désirables.

## Une ville plus désirable

Dans de nombreux territoires, notamment ruraux et périurbains, le tout voiture a créé un cercle vicieux dans lequel le commerce de proximité a progressivement disparu, au profit des grandes surfaces et zones commerciales.

L'accès à une vie de proximité, à des commerces, des services publics et des équipements à portée de jambe correspond en outre à une demande des habitants, même si des craintes sont parfois à lever. À Cahors, par exemple, la réflexion sur la piétonnisation d'une place, actuellement utilisée comme parking, a été permise grâce à la concertation et à la réalisation d'enquêtes de terrain, grâce auxquelles les commerçants ont compris que leurs clients, pour la plupart, ne venaient pas en voiture.

La marche non seulement occupe peu d'espace, mais elle présente bien d'autres co-bénéfices : pour la santé, la qualité de l'air, la réduction des émissions de gaz à effet de serre et du bruit... elle profite également au commerce local, permet d'animer les villes et participe au sentiment de sécurité.

## Une ville plus inclusive

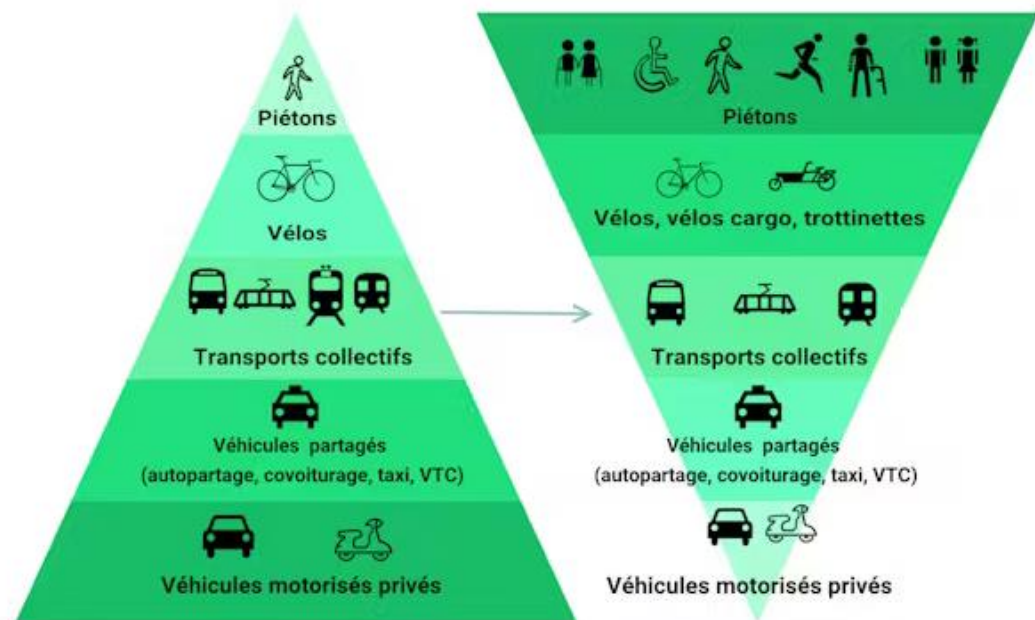
Pour toutes ces raisons, engager une politique piétonne ambitieuse a des répercussions en matière de santé publique, de pollution atmosphérique, d'attractivité des villes et villages et d'inclusivité. Sur le genre, par exemple, les filles adolescentes – comme les enfants – sont de plus en plus invisibilisées de l'espace public.

[Dans une émission sur France Inter](#) du 18 octobre 2023, le sociologue et démographe Clément Rivière expliquait ainsi :

« Il se trouve que les filles, en fait, sont encore plus enfermées que les petits garçons. Elles passent moins de temps à jouer dehors, elles vont moins souvent à l'école seules, sans adulte, que les petits garçons. Ce qui préfigure les différences qu'on observe à l'âge adulte, dans le rapport qu'entretiennent à la ville les hommes et les femmes. »

Sur la même chaîne de radio, l'architecte [Anne-Sophie Kehr](#), architecte ajoute :

« Il faut partir de la genèse de la ville qui a été faite, pensée par et pour les hommes. L'espace public, c'est là où se fait la vie politique. Et nous, les femmes, nous n'avons pas été pensées comme partie prenante de l'espace public, l'espace des hommes. »



Pyramides des mobilités, actuelle et souhaitable. Fourni par l'auteur

Pyramides des mobilités, actuelle et souhaitable. Fourni par l'auteur

Faciliter la marche en ville n'implique pas d'évacuer totalement la voiture, mais nécessite de revenir sur son omniprésence (en ville on estime que 50 à 80 % de l'espace public est réservé à la voiture ou aux deux-roues motorisés). Il s'agit simplement de rééquilibrer le rapport de force entre les modes de déplacement, en tenant davantage compte de leurs contributions respectives à l'intérêt général. De manière schématique, l'idée est d'« inverser la pyramide » en accordant davantage de moyens (espace alloué et moyens financiers) aux moyens de transport les plus favorables à l'intérêt général.

- [urbanisme vélo](#) [mobilité piétons](#) [mobilité urbaine](#) [marche à pied](#) [piétonnisation](#) [voitures](#) [SUV \(véhicule utilitaire sportif, VUS\)](#)

## « Au lieu d'une inflation technique coûteuse pour l'environnement, pourquoi ne pas simplement réglementer le poids des voitures ? » chronique [Stéphane Foucart](#)

Les nouvelles normes automobiles européennes vont encore alourdir les véhicules, les rendant plus polluants, autant à la construction qu'à l'usage, pour une efficacité incertaine en termes de sécurité routière, relève dans sa chronique Stéphane Foucart, journaliste au « Monde ». Publié hier à 04h15 Temps de Lecture 3 min.

Au cœur de l'été, les nouvelles normes européennes de sécurité des automobiles ont commencé à entrer en vigueur dans une grande indifférence, comme toutes ces mesures techniques qui semblent aller de soi. Après tout, l'amélioration de la sécurité routière est une cause assez consensuelle – nul ne souhaite tuer, ou être tué, dans un accident de la route –, et le renforcement des véhicules par l'innovation est un moyen qui échappe à toute forme de débat ou de discussion. Derrière des mesures en apparence indolores se dissimule pourtant tout un impensé politique : celui d'un certain rapport à la technologie, investie de toutes sortes de pouvoirs et envisagée comme unique pourvoyeuse de solutions à chaque problème – y compris à ceux dont elle est responsable. Lire aussi | [La panne du secteur automobile dans la transition vers l'électrique](#)

Ces nouvelles normes automobiles sont un cas d'espèce. Depuis le 7 juillet, tout véhicule (neuf) à quatre roues commercialisé dans l'Union européenne doit être équipé d'une myriade de systèmes électroniques et de capteurs permettant l'aide au maintien de la trajectoire, le freinage d'urgence autonome, l'adaptation « intelligente » de la vitesse, l'alerte en cas de distraction ou de somnolence du conducteur, la détection d'obstacles à l'arrière du véhicule, etc.

Voitures et camions devront aussi avoir passé l'épreuve de nouveaux crash-tests plus exigeants, ce qui va mécaniquement conduire à leur alourdissement, relève [l'UFC-Que choisir](#). Il est impossible d'anticiper l'impact que ces mesures auront sur l'accidentologie, mais il est certain qu'elles contribueront non seulement à accroître la quantité d'énergie nécessaire à faire rouler nos voitures, mais aussi à aggraver leur empreinte environnementale, avec à leur bord plus d'électronique et plus d'écrans, donc plus d'eau et d'énergie nécessaires à leur fabrication, plus de métaux, de terres rares, de plastiques, etc. L'ampleur des bénéfices est incertaine, les inconvénients sont assurés.

**Réductionnisme technique** On touche ici au paradoxe le plus cocasse de la fabrique des politiques publiques européennes, dont chacune semble dotée de son gouvernail propre. Tandis qu'à un étage du Berlaymont on pédale fort pour aller vers le nord, on manœuvre âprement à l'étage du dessous pour mettre le cap au sud (d'où l'importance cardinale des porte-parole de la Commission, dont la tâche est ensuite d'échafauder des déclarations capables de nous convaincre que le nord et le sud se trouvent en réalité, plus ou moins, dans la même direction).

L'Union européenne s'est ainsi dotée d'objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55 % à l'horizon 2030, mais contraint dans le même temps son industrie automobile à alourdir l'empreinte environnementale et climatique de ses voitures. On rétorquera que le mouvement en cours, fortement poussé par l'UE, est à l'électrification du parc. C'est juste. Mais l'énergie issue des renouvelables ou des centrales nucléaires n'est pas inépuisable : d'importants efforts de sobriété seront nécessaires dans tous les secteurs si l'on veut se passer des fossiles. Dans tous les secteurs, donc, sauf l'automobile – notons au passage qu'une petite Renault Zoe ou une Peugeot 208 électrique pèse 1,5 tonne, c'est-à-dire environ trois fois plus qu'une 2CV.

Lire aussi la chronique | Article réservé à nos abonnés « [La “transition énergétique” sera bien plus complexe qu'un simple soutien au développement des renouvelables](#) »

Présenté ainsi, le problème semble revenir à un arbitrage entre la protection de l'environnement et la sécurité des personnes. Mais ce faux dilemme est en réalité le fruit d'un réductionnisme technique. Quand on a un marteau dans la tête, tout prend la forme d'un clou. En réalité, les immenses progrès accomplis en matière de sécurité routière au cours du demi-siècle écoulé (de 18 000 morts par an en France en 1973 à un peu plus de 3 000 aujourd'hui) ont pour leur plus grande part été rendus possibles par des mesures socio-économiques (port de la ceinture obligatoire, limitations de vitesse, lutte contre l'alcool au volant, etc.) plutôt que par des miracles de la technique. Gageons aussi que la gratuité des autoroutes réduirait de manière significative la mortalité routière.

**Les véhicules lourds tuent plus** Bien sûr, les voitures les plus modernes et les plus lourdes sont aussi plus sûres que jamais. C'est juste, mais là encore tout dépend du point de vue. Les choses ne sont pas exactement les mêmes selon que vous êtes à l'intérieur, ou à l'extérieur, de ces monstres d'acier. Dans une minutieuse analyse des données de l'accidentologie américaine, l'hebdomadaire [The Economist](#) – peu suspect de luddisme ou de menées écologistes – montre, dans son édition du 7 septembre, qu'à l'échelle de la population les véhicules les plus lourds en circulation coûtent environ dix fois plus de vies humaines qu'ils n'en sauvent.

Lire aussi [Dans l'usine suédoise de Northvolt, le défi du recyclage de batteries automobiles](#)

Osons une suggestion au régulateur : en lieu et place d'une inflation technique coûteuse pour l'environnement et marginalement utile pour la sécurité, pourquoi ne pas tout simplement réglementer le poids des automobiles ? Une telle mesure aurait pour elle de réconcilier les objectifs de sécurité routière de l'Europe avec ses ambitions environnementales. Et pourquoi s'arrêter en si bon chemin ? Quitte à les réguler, pourquoi autoriser la mise sur le marché d'automobiles de plus de 2 tonnes capables d'atteindre 100 km/h en moins de quatre secondes et de filer à plus de 200 km/h, lorsque la vitesse la plus élevée autorisée n'excède pas 130 km/h ?

En définitive, nous consommons des ressources et développons des trésors de technologie pour rendre plus sûres des automobiles que nous rendons de plus en plus dangereuses par la surconsommation de ressources et le développement d'autres trésors de technologie. On ne sait trop comment peut finir cette escalade. Tourner en rond en détruisant au passage le climat et l'environnement : n'y a-t-il pas mieux à faire de la science et de la technique ?

[https://www.lemonde.fr/idees/article/2024/09/08/au-lieu-d-une-inflation-technique-couteuse-pour-l-environnement-pourquoi-ne-pas-simplement-reglementer-le-poids-des-voitures\\_6306988\\_3232.html](https://www.lemonde.fr/idees/article/2024/09/08/au-lieu-d-une-inflation-technique-couteuse-pour-l-environnement-pourquoi-ne-pas-simplement-reglementer-le-poids-des-voitures_6306988_3232.html)