

Rencontre du Club des Villes et Territoires Cyclables – 2 avril 2009

A vélo : Santé et sécurité !

Madame Michèle Merli,

Déléguée interministérielle à la Sécurité Routière



L'évolution du nombre d'adhérents au Club des villes et territoires cyclables est le signe que l'association a pris son envol et fait partie aujourd'hui des ONG françaises incontournables.

Mon rôle est de donner toute sa place au vélo, en disant à la fois ce qui va et ce qui ne va pas. Car s'il est vrai que le vélo permet de développer la santé, il faut s'assurer de garantir sa sécurité. Aujourd'hui, le Code de la route est tourné vers les modes de déplacement les plus rapides, mais on voit quelles en sont les limites, en particulier en ville. Il faut donc repenser une mobilité qui ne soit plus uniquement axée sur la vitesse et l'individualisme. Le vélo se place dans la volonté nationale de reconstruire la mobilité à partir du plus faible. C'est la démarche du Code de la rue. Elle est née en ville car les modes de déplacement se confrontent en raison de l'espace contraint dans lequel ils évoluent.

Des progrès ont été faits dans le domaine de la sécurité routière pour les vélos puisque depuis les années 2000, on assiste à une baisse de la mortalité des cyclistes. Mais depuis un an, l'augmentation du nombre de cyclistes s'accompagne d'une hausse de la mortalité (+4%), ainsi que du nombre de blessés graves. Il faudra donc à l'avenir mieux étudier cette accidentologie afin d'établir de nouvelles règles. Il ne faudrait pas en effet que l'on ait le sentiment que la hausse de la pratique du vélo s'accompagne d'une hausse du nombre d'accidents.

C'est pourquoi il est important de trouver le moyen d'apaiser la circulation en ville.

Le vélo doit être présent dans toutes les étapes de la discussion du Code de la rue.

Le vélo n'est ni le mode le moins vulnérable, ni le plus vulnérable. Il doit donc se situer par rapport aux autres modes moins vulnérables (les voitures, les camions et leurs angles morts...). Les expérimentations de « tourne à droite » qui ont lieu à Strasbourg et à Bordeaux vont dans ce sens car ce dispositif permet de faciliter le démarrage du vélo. Il faut cependant veiller au bon déroulement de ces expérimentations et qu'elles se fassent en toute sécurité afin que des incidents ne renvoient pas la politique de sécurité routière des années en arrière.

Sur l'ensemble des accidents impliquant des vélos, 45% ont pour responsable le cycliste. Le vélo doit certes être protégé, mais il doit accepter l'idée qu'il est vulnérable et qu'il doit se comporter en conséquence. Pourtant, tous les usagers du vélo ne sont pas suffisamment sensibilisés à cette question.

Les techniciens, les élus et les associations doivent apporter leur aide pour faire évoluer la formation au Code de la route. Le gouvernement a déjà avancé dans ce sens puisque le 13 janvier 2009 le premier ministre François Fillon a présidé une commission travaillant à des évolutions de la formation au Code de la route afin que chaque usager comprenne le point de vue des autres usagers de la route.

Il faut entrer dans une démarche de respect mutuel : le vélo doit comprendre les autres modes, et les autres modes doivent le comprendre.

En effet, les personnes les plus vulnérables que sont les piétons, et parmi eux les personnes âgées, se plaignent autant des vélos que des voitures et elles reprochent aux cyclistes leur manque d'attention.

Le vélo est amené à se développer naturellement, et nous tenons à booster son développement. Mais les utilisateurs de vélo doivent comprendre que la route appartient à tout le monde, et qu'il s'agit d'un espace de liberté.

Le 21^{ème} siècle sera le siècle de la mobilité douce si tout le monde respecte le Code de la route. Celui-ci doit évoluer pour devenir un véritable Code de la mobilité raisonnée. C'est pourquoi la démarche du code de la rue doit aboutir à l'élaboration d'une charte de la mobilité qui donnera les outils nécessaires pour que chaque usager puisse trouver son espace de liberté et de tranquillité.

Les cyclistes peuvent être les chevaliers de la modernité en portant le respect du code de la route.

La concertation à cinq partenaires que propose le Grenelle (L'Etat, les collectivités territoriales, les syndicats, les ONG et les entreprises) permettra d'avancer. Les vélos auront toute leur place en ville et à la campagne.

La question de la communication à destination du grand public a été lancée. Il est en effet important de faire comprendre à chacun la vision que le cycliste a depuis son vélo. En parallèle, le cycliste doit comprendre comment les autres usagers de la rue le voient. La communication doit donc être basée sur la notion de respect mutuel.

Et en ce qui concerne le port du casque, je suis d'accord pour dire que c'est un objet moche, mais bien des équipes de designers pourraient réfléchir à en faire quelque chose de plus joli. Il faut éviter les nombreux traumatismes crâniens causés par les accidents de vélo.

Il est également important d'être visible à vélo, même lorsque l'on roule en site propre.

Le vélo doit pouvoir se développer en toute sécurité. C'est le rôle des pouvoirs publics. Et cela ne sera possible que dans le dialogue.