

# VeloBuc



Association piétons & vélos à Buc, 6 place Corot , 78530 BUC

Contact : [velobuc@free.fr](mailto:velobuc@free.fr) Site : <http://velobuc.free.fr>

Adhésion : 5 € / foyer

Mme Michèle MERLI

Déléguée interministérielle à la sécurité routière

M.E.E.D.D.A.T.

La Grande Arche, Paroi Sud

92055 LA DEFENSE Cedex

Buc, le 14 octobre 2008

## **Objet : Réduire le nombre de piétons tués ou blessés en milieu urbain**

(en donnant suite à la journée européenne S. R. du 13 octobre 2008)

Madame la Déléguée,

Notre association s'investit depuis quatre ans dans une action de terrain pour une meilleure prise en compte des intérêts et de la sécurité des piétons et des cyclistes en milieu urbain, deux familles d'usagers que nous considérons comme des « partenaires » car les dangers en ville sont les mêmes : stationnement illicite, et excès de vitesse.

Dans toutes nos villes, nous constatons régulièrement que de nombreuses situations dangereuses et sources d'accidents impliquant des piétons résultent de la prolifération du **stationnement illicite**

- sur les trottoirs, où il constitue parfois une obstruction totale et il contraint le piéton à s'engager sur la chaussée;
- sur les passages piétons,
- en double file, dangereux en particulier avant les passages piétons où il constitue un masque à la visibilité mutuelle ;
- sur les encoches d'arrêts de bus qui, dans beaucoup de cas, sont d'office utilisées comme des places de stationnement, alors que les utilisateurs des bus sont gênés voire mis en danger ;
- aux abords des écoles et autres établissements accueillant des enfants.

Le stationnement illicite qui un danger, pas seulement une gêne. Et c'est une infraction malheureusement très courante. Fort de ce constat, nous sommes convaincus que le nombre de piétons tués ou blessés et le nombre de cyclistes mis en danger pourraient être réduits en donnant un message clair - **« il n'y a pas de petites infractions »** - message assorti de sanctions adéquates :

1. Porter l'amende de 35 € à 135 € (soit le passage de la 2<sup>ème</sup> à la 4<sup>ème</sup> classe). Ce serait plus conforme à la moyenne européenne et parfaitement justifié. Car ces infractions sont objectivement dangereuses, et pas simplement gênantes. Cela a d'ailleurs été fait avec succès pour le stationnement indû sur places réservées aux handicapés qui a pratiquement cessé depuis.
2. Rendre les sanctions plus systématiques, par des moyens modernes à grand rendement (l'actuel carnet à souche étant complètement dépassé) comme on a su le faire avec d'excellents résultats pour le contrôle des vitesses sur route (radars automatiques).

La réduction de la **vitesse** des véhicules motorisés en ville est le deuxième point, et vous avez bien insisté là-dessus hier : la vitesse est la cause première des accidents, et même si elle n'est pas la cause, elle est un facteur aggravant les accidents. Nos propositions :

1. Promouvoir des zones 30 étendues, et des zones de rencontre.
2. Mesurer la vitesse en ville
3. Communiquer sur l'effet de rétrécissement du champs de vision selon la vitesse
4. Communiquer sur les distances d'arrêt selon la vitesse
5. Moduler les feux tricolores pour des ondes vertes à vitesse apaisée

### **La réduction de la vitesse en milieu urbain ne devrait plus être un tabou en France !**

Et on aurait bien aimé entendre M. Bussereau, en conclusion de cette journée, insister sur ce point qui faisait largement consensus dans les trois panels. Comme M. Bussereau a été empêché de prononcer le mot de la fin, il soulignera peut-être ce point dans un communiqué de presse ?

Nous vous remercions de votre attention et nous vous prions d'agréer, Madame la Déléguée, nos salutations sincères.

Britta Boutry

Présidente de VeloBuc, IDSR 78

PS : Donner un message clair signifie également utiliser les termes justes.

Trop souvent on lit encore « passage protégé » pour désigner le simple **passage piéton**. C'est le cas dans de nombreuses publications.

De même la confusion entre les **deux-roues motorisés** et le **vélo** est encore trop fréquente, la catégorie « deux-roues » ne devrait pas exister car elle n'a aucune pertinence. Cette confusion prête à de nombreuses conclusions erronées, notamment en ce qui concerne les chiffres d'accidentologie et les politiques de déplacements. Favoriser le vélo ne signifie aucunement favoriser les deux-roues motorisés. Les aménagements cyclables sont réservés aux vélos, pas aux deux-roues motorisés. Le barème kilométrique s'applique aux deux-roues motorisés, pas au vélo... mais ce dernier point pourrait peut-être évoluer vers un « barème kilométrique vélo » ;-)