



Note sur les violences routières en Pays de la Loire

Mai 2025

Cette note est issue de **l'analyse des témoignages géolocalisés en Pays de la Loire, recueillis sur la plateforme <https://stopviolencesmotorisees.org/>** lancée à l'automne 2024 par la FUB, suite au meurtre de Paul Vary, cycliste à Paris. Les 2 255 témoins uniques identifiés dans l'étude des témoignages reçus par la FUB (https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub_note_position_violencesmotorisees_250210.pdf . 6T Bureau d'études, 2025) correspondent à une taille d'échantillonnage dont la marge d'erreur est de 1,2 % en référence aux 22 862 800 personnes qui font du vélo au moins une fois par mois en France (Ministère de la Transition écologique, 2021).

Les 83 témoignages géolocalisés en Pays de la Loire, font état de 85 situations de violences rencontrées, parmi les **2 650 premiers témoignages reçus nationalement** (il est à noter que le code postal n'était pas une donnée recueillie dans un premier temps ; ainsi seuls 56% des témoignages analysés sont géolocalisés).

Les Pays de la Loire représentent donc 5.6% des témoignages géolocalisés, la population ligérienne représentant 5.8% de la population française.

Répartition par département des témoignages collectés : 70% des témoignages sont situés en Loire-Atlantique, 9.4% dans le Maine-et-Loire, 7% en Mayenne, 10% en Sarthe et moins de 2% en Vendée.

Le Collectif Vélo Pays de la Loire a souhaité s'impliquer de deux manières :

- En proposant des fiches actions à destination des collectivités locales à l'automne dernier, pour redonner les moyens d'agir au plus près des territoires.
- En analysant à l'échelle régionale ces témoignages, afin de mesurer les éventuelles particularités locales.

Profil général des témoignages

- Les témoins sont majoritairement **cyclistes réguliers ou quotidiens** avec des usages plutôt de déplacement mais quelques témoignages sont centrés sur des pratiques loisirs ou sportives.
- Les incidents ont lieu tant en **ville, qu'en campagne, ou dans les zones périurbaines, avec une prédominance en ville.**
- Les témoignages se passent en partie dans des villes avec des politiques cyclables comme **Nantes, Rezé, Angers, Cholet, Le Mans**, etc.

Types de violences évoquées

3 types de violences routières sont essentiellement observés dans les témoignages reçus : les violences verbales, le non-respect du code de la route, parfois volontairement, entraînant des mises en danger, et les agressions physiques directes et volontaires avec usages de la voiture comme arme par destination. Un quatrième type de violence s'y ajoute, institutionnel cette fois.

1. Violences verbales

- **De quoi parle-t-on ?**
 - **Insultes généralistes** ("connard", "dégage", etc.)
 - **Menaces de mort ou de passage à tabac** ("je vais te buter", "je vais te faire la peau").



Votre témoignage

Témoignage (obligatoire)*

Commune

Nom

Adresse email

Cette adresse email ne sera jamais publiée. Elle nous permettra de vous contacter si nécessaire.

JE PARTAGE

La note de la FUB souligne ces aspects liés au sexe des auteurs de comportements anti-sociaux et de violences routières, majoritairement masculins : 8 fois sur 10, les hommes sont les responsables des accidents mortels sur la route selon la sécurité routière.

- **Cyclistes avec enfants : près d'un récit sur 10** concerne des trajets avec enfants, qui sont donc directement mis en danger, soit plus que la **part des trajets d'accompagnement dans l'ensemble des trajets réalisés à vélo en France établie à 7,5 %** (Ministère de la Transition écologique, 2021). La statistique se vérifie à l'échelon national et local.
Il y a certainement un **biais lié à la situation choquante qui conduit à retenir plus particulièrement les situations où son enfant a été mis en danger**. Cela ne doit toutefois pas conduire à minimiser la situation : le fait qu'un enfant soit concerné ne limite pas dans le fait de commettre une violence routière, y compris physique, y compris pour un délit de fuite.
- **Personnes âgées ou visiblement vulnérables** également victimes d'intimidation.

Ressenti global

- **Sentiment d'impunité** de la part des personnes automobilistes qui ne reconnaissent pas leur responsabilité, leur non-respect de la route voire réalisent des délits de fuite, y compris lorsque la personne cycliste est touchée (y compris lorsqu'il s'agit d'un enfant).
- **Épuisement émotionnel et peur quotidienne du côté des personnes circulant à vélo**, avec un **sentiment d'injustice** pour beaucoup et une colère sourde pour certaines d'entre elles.
- Plusieurs personnes disent **avoir arrêté le vélo** à cause de ces agressions. La peur des personnes se déplaçant vélo envers les personnes se déplaçant en voiture est également clairement palpable dans les témoignages reçus.

Besoins exprimés par les cyclistes

- **Se sentir mieux pris en compte et protégés**, notamment via **verbalisation systématique** des infractions, citant les exemples de l'Allemagne ou la Suisse, via une meilleure connaissance par toutes et tous du code de la route et des règles spécifiques qui s'adaptent aux cyclistes, et une meilleure **prise en compte judiciaire** des violences faites aux cyclistes.
- **Des infrastructures cyclables sécurisantes** améliorent nettement le sentiment de sécurité (ex : pistes séparées) : ce constat émis par les personnes témoignant correspond aux grandes conclusions du Baromètre Vélo.

En conclusion, certaines conclusions du rapport [« Prévenir les violences et apaiser les tensions pour mieux partager la voie publique »](#), d'Emmanuel Barbe, peuvent contribuer à protéger les cyclistes, particulièrement :

1. **L'application stricte de la loi**, à commencer par le **code de la route** pour les automobilistes (Le permis n'est pas un droit à vie mais conditionné au respect des règles) mais aussi par la **LAURE et l'article L228-2** pour les collectivités (dont le respect depuis son adoption aurait permis d'augmenter la voirie cyclable permettant de protéger les cyclistes).
2. **La réouverture du Fond des Mobilités Actives à la hauteur initiale affichée du plan vélo**, pour permettre d'équiper tous les territoires en aménagements permettant aux personnes à vélo de se déplacer en sécurité.
3. **L'évolution du code de la route** afin qu'il devienne une règle adaptée à toutes les personnes utilisant la voirie, quelque soit leur mode de déplacement et avec les plus vulnérables au centre de la réflexion. La protection des plus vulnérables passe par l'adaptation de la circulation aux personnes à pied et à vélo, avec notamment l'abaissement (et le contrôle) des vitesses.

