/ infographie

"Il y a un climat d'agressivité générale" : ce que montrent les chiffres des violences motorisées dont sont victimes les cyclistes en France

lire plus tard · 271 commentaires

Sébastien Hazard
Radio France

Publié le 04/11/2026 06:10 Mis à jour le 04/11/2026 06:11
Temps de lecture : 7min



Entre 2020 et 2025, la fréquentation des aménagements cyclables a augmenté de 47% à Paris, selon la mairie de Paris (photo d'illustration). (THOMAS SAMSON / AFP)

Que ce soit en ville ou hors des agglomérations, de plus en plus d'usagers optent pour le vélo pour leurs déplacements au quotidien. Une révolution qui ne se fait pas sans heurts, et qui virent parfois au drame.

Les chiffres sont ahurissants. Près de huit cyclistes sur dix assurent avoir été victimes de violences motorisées lors des douze derniers mois, selon le baromètre 2025 de la Fédération française des usagers et des usagers de la bicyclette (FUB), une vaste consultation publique ayant recueilli plus de 330 000 réponses. *"Il peut s'agir d'agressions physiques ou de comportements intimidants"*, souligne Céline Scornavacca, porte-parole de la FUB. *Un automobiliste, qui, par exemple, frôle un cycliste avant de lui faire intentionnellement une queue de poisson en proférant des insultes. Son objectif est de démontrer que le cycliste n'a pas sa place sur la chaussée."*

À lire aussi
L'association Paris en Selle réclame des mesures d'urgence après la mort d'une cycliste

Des comportements dangereux intentionnels qui peuvent avoir des conséquences parfois dramatiques. Paul Varry, cycliste français de 27 ans, est mort le 15 octobre 2024, sur le boulevard Malesherbes, à Paris, après avoir été renversé par un automobiliste au volant d'un SUV. En Saône-et-Loire, le 24 septembre 2026, une mère de famille de 33 ans a été fauchée par un véhicule alors qu'elle essayait son vélo devant deux de ses trois enfants au domicile familial. L'automobiliste a été mis en examen fin octobre pour "assassinat ", un acte visiblement étant désormais envisagé. Enfin, un automobiliste doit être jugé mercredi 4 novembre à Paris pour avoir poignardé un cycliste à la suite d'une altercation ayant entraîné six jours d'ITT pour le cycliste et deux pour l'automobiliste. Le cycliste est également cité à comparaître. Le conducteur avait stationné sa camionnette sur une piste cyclable dans le 9e arrondissement de Paris.

"Aucune enquête ne prouve que les cyclistes suivent moins le code de la route que les automobilistes"

"La lutte contre ces violences motorisées est nécessaire", reconnaît Dan Lert, adjoint au maire de Paris, en charge, notamment, du "plan vélo" de la ville. La capitale va d'ailleurs créer au sein de sa police municipale une brigade spécialisée dans la lutte contre les violences motorisées. Les effectifs seront dévoilés lors du prochain conseil de Paris.

Dan Lert, adjoint à la maire de Paris en charge des transports, de la transition énergétique, du Plan Climat, de l'eau et de l'énergie. (SEBASTIEN HAZARD / FRANCEINFO)

Et pour cause : à l'échelle nationale, la fréquentation cyclable a progressé de 47% entre 2019 et 2025, selon le réseau vélo et marche. Une progression particulièrement spectaculaire en agglomération. *"Chaque année, on bat des records de fréquentation sur les pistes cyclables"*, reprend Dan Lert. À Paris, par exemple, le vélo a de loin dépassé la voiture pour les déplacements du quotidien : quelque 11% des déplacements se font à vélo contre 4% en voiture (contre 53,5% pour la marche et 30% pour les transports en commun).

Paris n'est pas une exception. Dans la métropole de Lyon, pour ne citer qu'elle, le nombre de vélos et de trottinettes a également très fortement augmenté, alors que des villes comme Strasbourg ou Grenoble ont depuis longtemps fait de la bicyclette une priorité. *"La progression spectaculaire du vélo à Paris ne doit pas masquer la réalité des violences routières. Il y a un climat d'agressivité générale qui est inacceptable et qui concerne les cyclistes"*, insiste Dan Lert.

Une tension dont chacun rejette la responsabilité sur l'autre. Les cyclistes dénoncent le comportement des automobilistes, tandis que ces derniers reprochent aux cyclistes, parfois à juste titre, de faire n'importe quoi. *"C'est un peu la jungle en France. Il y a un problème du suivi du code de la route"*, note Céline Scornavacca. Avant de préciser : *"Il n'y a aucune enquête qui prouve que les cyclistes suivent moins le Code de la route que les automobilistes. On ne peut pas parler de non-respect du code de la route de la même façon si on est en voiture, à vélo ou à pied. L'impact sur les autres n'est pas le même"*, précise-t-elle.

Des comportements dangereux aux conséquences très inégales

Griller un stop reste une infraction, que l'on soit automobiliste ou cycliste. Mais les conséquences d'une collision ne sont pas les mêmes selon que l'on se trouve au volant d'une voiture d'une tonne et demie ou sur un vélo, sans carrosserie pour se protéger.

"L'augmentation très forte du vélo à Paris entraîne aussi de plus nombreux conflits d'usage avec les piétons, mais avec des conséquences qui sont beaucoup moins importantes au niveau des accidents et surtout beaucoup moins graves, assure Dan Lert. *Il faut évidemment, pour les cyclistes, mieux respecter les règles de partage de l'espace public à l'égard des piétons, mais les conséquences par rapport aux violences motorisées sont beaucoup moins graves en termes d'accident"*.

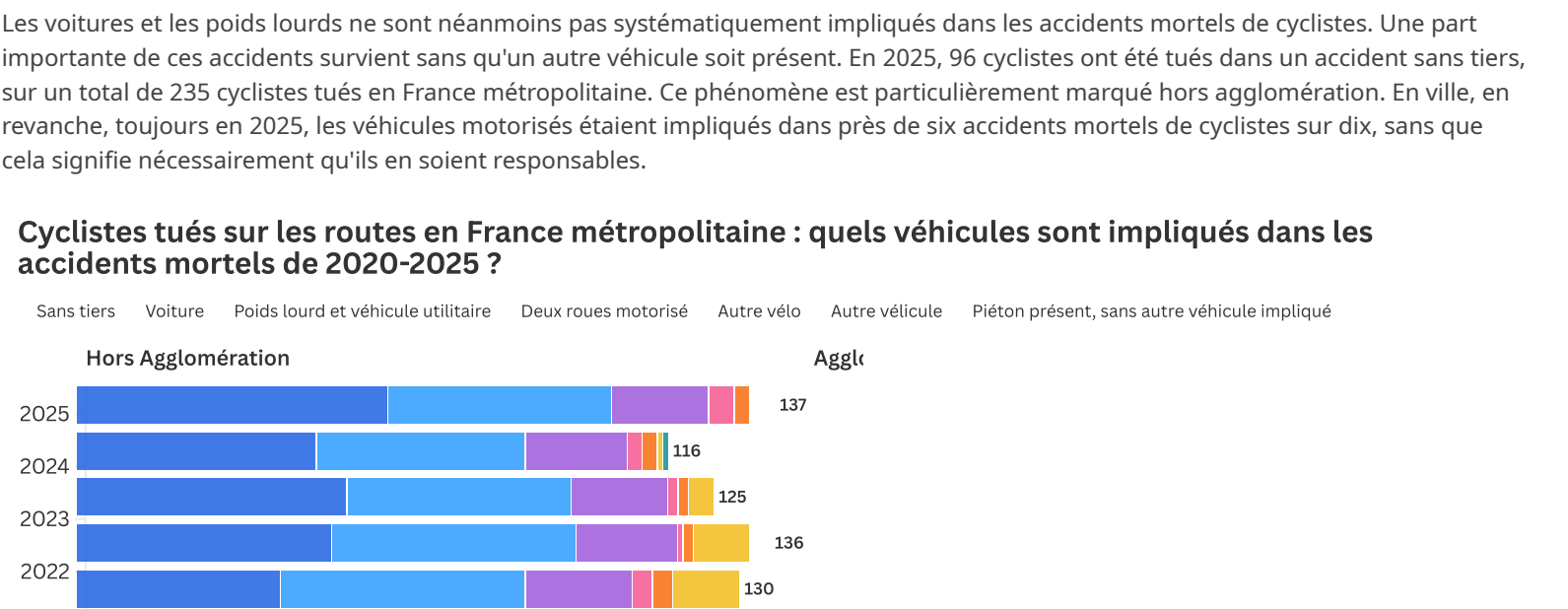
> "À Paris, un véhicule motorisé est impliqué dans les trois quarts des accidents graves ou mortels touchant un cycliste ou un piéton."
>
> Dan Lert, adjoint à la maire de Paris en charge des transports
>
> à franceinfo

Ce que révèlent les chiffres en France des accidents de vélo

L'évolution du nombre de cyclistes tués entre 2020 et 2025, selon les données de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), montre que les collisions mortelles avec des piétons ou d'autres cyclistes restent très minoritaires, en agglomération comme hors agglomération.

Les voitures et les poids lourds en sont néanmoins pas systématiquement impliqués dans les accidents mortels de cyclistes. Une part importante de ces accidents survient sans qu'aucun autre véhicule soit présent. En 2025, 96 cyclistes ont été tués dans un accident sans tiers, sur un total de 235 cyclistes tués en France métropolitaine. Ce phénomène est particulièrement marqué hors agglomération. En ville, en revanche, toujours en 2025, les véhicules motorisés étaient impliqués dans près de six accidents mortels de cyclistes sur dix, sans que cela signifie nécessairement qu'ils en soient responsables.

Cyclistes tués sur les routes en France métropolitaine : quels véhicules sont impliqués dans les accidents mortels de 2020-2025 ?



Source : ONISR – Fichiers nationaux des accidents corporels, traitement franceinfo. La présence d'un véhicule ou d'un piéton dans un accident ne signifie pas qu'il en est responsable. En cas d'accident impliquant plusieurs véhicules, une seule catégorie a été retenue selon notre méthode de classement.

Made with Flourish • Create a chart

La Fédération française des usagères et des usagers de la bicyclette évalue régulièrement le "climat vélo" des villes, via son "Baromètre vélo", alimenté par les usagers . Cela se fonctionne sur cinq critères : la sécurité du déplacement, le confort du trajet, les efforts de la commune, l'équipement de la commune et le ressenti général.

En 2025, Grenoble a obtenu un A ("très favorable") en note globale, Strasbourg un B ("favorable"), Paris un C ("plutôt favorable") et Marseille un G ("très défavorable", la pire classification). Pour améliorer la sécurité, il est nécessaire de *"changer les aménagements et changer les comportements*, analyse Céline Scornavacca, porte-parole de la FUB. *On peut partager la route, si c'est fait avec des vitesses et un flux de voitures raisonnables."*

Les problématiques ne sont pas les mêmes en agglomération et hors agglomération. Hors agglomération, la fédération recommande *"d'être malin"*. Quand on regarde les cartes routières, *"il y a souvent une départementale qui va d'un point A à un point B, mais il y a aussi d'autres routes secondaires. S'il y a de la redondance dans la voirie, il faut que certaines parties de celle-ci soit désaffectée ou soit laissée aux piétons, cyclistes, riverains et agriculteurs. Ces dispositifs existent déjà dans certains départements et ça marche très bien. On ne peut pas avoir quatre routes pour les véhicules et zéro pour les vélos"*, plaide la FUB.

Réduire la vitesse et sécuriser les carrefours comme solutions

En ville, la donne n'est pas la même. Néanmoins, la FUB, qui regroupe plus de 600 associations, ne demande pas la création de voies cyclables en site propre partout. *"Tout dépend de la vitesse réelle des véhicules motorisés avec lesquels on partage la route"*, estime Céline Scornavacca. La fédération milite pour la généralisation des 30 km/h et souhaite que les 50 km/h deviennent l'exception sur des axes plus importants. *"Quand on ne peut pas partager la route, car la vitesse est trop importante ou qu'il y a trop de véhicules motorisés, là, il faut faire des aménagements cyclables de qualité, en soignant les intersections"*.

> "En France, il arrive qu'on puisse prendre une belle piste cyclable, mais quand on arrive à l'intersection, on ne sait pas où se placer, rien n'est prévu."
>
> Céline Scornavacca, porte-parole de la FUB
>
> à franceinfo

Pour beaucoup, les villes et les métropoles ne sont pas spectatrices et ne se contentent pas de compter quotidiennement les vélos dans leurs rues. Elles ont mis en place des aménagements spécifiques pour améliorer la cohabitation, certaines comme Grenoble et Strasbourg depuis la fin des années 70. Lille a présenté en avril 2026 son plan de réalisation effectué lors des cinq dernières années. Lyon dispose d'un plan vélo à horizon 2030.

Quant à Paris, le nouveau plan vélo pour la période 2027-2032 a été présenté en octobre. Il prévoit, outre la création de la police spécialisée contre les violences motorisées, la création de 140 kilomètres de pistes cyclables supplémentaires (en plus de 450 km déjà existants) et la sécurisation de 420 carrefours (contre 350 dans le précédent mandat). Comment ? Plusieurs solutions existent, comme améliorer la visibilité en supprimant des places de stationnement à proximité, colorer les pistes cyclables pour les rendre plus visibles, ou à un feu rouge ne pas libérer la circulation des vélos et camions en même temps pour éviter l'effet angle mort. L'objectif étant, selon le maire de Paris Emmanuel Grégoire, de parvenir à *"zéro mort et zéro blessé grave sur la route"*.

grands formats
Voir tous les contenus grands formats

271 commentaires · partager

Vous pouvez désormais **privilégier l'affichage des articles de franceinfo** dans les résultats de recherche Google. Comment ça marche ?
ajouter comme source préférée

Sur le même thème

grand entretien
En Belgique, un cordon sanitaire médiatique "empêche toute forme de banalisation de l'extrême droite", un outil "difficile" à imaginer en France

reportage
"On a été entendus mais on a aussi été méprisés" : à Paris, des lycéens toujours mobilisés mais partagés sur la suite à donner au mouvement

vrai ou faux
La France est-elle le pays le moins sélectif pour accéder à l'enseignement supérieur, comme l'affirme le ministre Philippe Baptiste ?

enquête franceinfo
La police a-t-elle coopéré avec des militants d'ultradroite à Montpellier lors de la manifestation du samedi 24 octobre ?

vidéo
Silencieux, muet mais doté d'"oreilles d'or"... "Envoyé spécial" en immersion à bord du "Téméraire", sous-marin nucléaire lanceur d'engins

L'actu à 18h30
Tous les soirs, recevez l'essentiel de l'actualité
tous les jours
s'inscrire à la newsletter

les mots-clés associés à cet article

Transports · Éco / Conso · Société · Sécurité routière · Les choix de la rédaction · Grands formats

contenus sponsorisés

Accueil / Éco / Conso / Transports
/ INFOGRAPHIE. "Il y a un climat d'agressivité générale" : ce que montrent les chiffres des violences motorisées dont sont victimes les cyclistes en France

toute l'actu dès 7h30
Votre adresse e-mail
s'inscrire
France Télévisions utilise votre adresse e-mail pour vous adresser la newsletter "L'actu à 7h30" et elle est susceptible d'être personnalisée. En vous inscrivant à nos newsletters, vous consentez également à l'utilisation de pixels de suivi et de liens traçants. En savoir plus
Notre politique de confidentialité