



MIRAMAS CYCLOTOURISME

Numéro fédéral : 1056 Siège social: Gymnase Concorde, Bd du 14 juillet, 13140
Miramas

Correspondant : Mr SICCARDI, Chemin de Guimbaud, 13140 MIRAMAS
Tel : 06 64 66 42 15 Email :jo.siccardi@bbox.fr



SAISON 2023

INTERVENTION sur la SECURITE

Comme chaque année, il est important, lors de notre AG, de faire le bilan sur la sécurité, et sur les accidents éventuels survenus à certains d'entre nous. Cette année, nous avons un chiffre en nette baisse sur les chutes par rapport à 2022, mais l'une d'entre elle, a été importante en termes de conséquences. Cela nous fait prendre conscience que notre discipline est belle mais reste dangereuse en tous points, que ce soit de notre propre fait ou des autres éléments qui entourent notre pratique sportive.

Au-delà de certaines maladresses ou inattentions individuelles, qui peuvent arriver à tous, notre terrain de jeu est bien encombré par de multiples éléments autant dangereux les uns que les autres, à commencer par l'état des routes, les conditions climatiques, mais surtout les automobilistes qui en sont les premiers danger. Et l'accident de notre camarade Jacques en est l'exemple même.

Il nous revient donc d'en être d'autant plus vigilant et de ne pas prendre de risques inutiles, ou de ne pas respecter le code de la route, et ainsi se mettre en danger. Ne pas respecter cela c'est aussi ne pas respecter les camarades qui roulent à nos côtés.

Donc, en ce qui concerne les accidents, cette année, nous relevons 2 chutes (toutes sur la route), dont 1 qui a nécessité une hospitalisation avec une opération.

Le premier à ouvrir la liste est notre Max national, qui s'en est sorti avec des contusions, et de la casse sur sa monture, suivi quelques jours plus tard de Jacques Portal, qui hélas a eu un résultat plus triste, avec une fracture du fémur

Le bilan des chutes est donc un des plus faibles depuis ces 10 dernières années, certes, mais il n'est pas sans gravité Nous espérons que tous se remettent rapidement et que nous puissions les voir à nouveau sur un vélo parmi nous.

La Fédération française de cyclotourisme est la première fédération de randonnée à vélo sur le territoire. Elle a pour objectif de développer le tourisme à vélo en France et la pratique du vélo en tant que sport pour tous. Elle organise 3 500 randonnées dans toute la France attirant chaque année plus de 2 millions de participants.

Elle est représentée par 3000 clubs, et compte 103223 licenciés. Aussi la FD cherche chaque année en lien avec les pouvoirs publics à améliorer tout ce qui est possible, tant sur le code de la route, que sur les aménagements du territoire, pour que nos déplacements sur le réseau routier puissent se faire en sécurité, et partager la route en toute quiétude. Même si nous ne sommes pas de doux rêveurs, sur les avancements obtenus et l'engagement des pouvoirs publics, il est important de souligner ce travail et cet engagement de notre FD

Je vous détaillerai quelques exemples par la suite

Tout d'abord un point sur les licences

Des changements sur les licences ont eu lieu et il me semble important d'apporter quelques précisions à ce sujet. Sans rentrer sur le fondement de ce revirement politique sur ce sujet, car ne soyons pas dupes, si ces changements ont eu lieu alors que l'an dernier toute une usine à gaz était mise en place avec des certificats médicaux à faire et refaire suivant la licence choisie, ce changement n'est pas pour juste nous faire plaisir.

Les arguments avancés pour nous dire que c'est pour faciliter l'adhésion dans les clubs, ou favoriser la pratique du vélo, peuvent certes s'entendre, mais c'est surtout et cela est dit à demis mots, par la circulaire ministérielle pour cacher la problématique du manque de médecins, et de l'engorgement de leurs salles d'attentes.... Bref pour éviter ce flux supplémentaire chez les professionnels de la santé, on simplifie, c'est plus facile comme décision pour nos dirigeants que la mise en place d'une véritable politique de santé.

Quoi qu'il en soit, la loi du 2 mars 2022 visant à démocratiser le sport en France et ses textes d'applications ont introduit de nouvelles dispositions du code du sport relatives au contrôle médical préalable à la pratique du sport.

Dorénavant, à l'exception des disciplines à contraintes particulières, pour obtenir ou renouveler une licence et participer à une compétition sportive autorisée par une fédération délégataire ou organisée par une fédération agréée, la présentation d'un certificat médical d'absence de contre-indication à la pratique sportive n'est plus obligatoire sauf si la fédération en question l'exige.

Aussi comme la loi sur le Sport le permet dorénavant, la Fédération française de cyclotourisme a fait le choix de supprimer la présentation d'un certificat médical pour la prise de licence à compter de la saison 2024.

En revanche, il sera maintenu un questionnaire de santé en remplacement du questionnaire QS Sport actuel. Il suffira d'attester en avoir pris connaissance en cochant la case correspondante sur le bulletin d'inscription du club. Il n'existera donc plus qu'une seule licence, (exit la licence vélo rando ou vélo sport) déclinée toujours avec le choix du mini braquet, petit braquet, et grand braquet.

Toutefois, sachez que pour toutes inscriptions à une cyclo sportive ou autres compétitions, il faudra un certificat médical.

En résumé, pour le renouvellement de votre licence 2024, il faudra :

- 1 remplir un formulaire d'adhésion (recto verso) qui sera pour le club
- 2 remplir une déclaration pour le club concernant la prise de connaissance de la notice d'assurance souscrit par la FD auprès d'Axa pour tous les adhérents
- 3 remplir le questionnaire personnel de santé qui se substitue à l'obligation d'un certificat

Donc dans la pratique, rien de bien compliqué, et les permanences seront assurées comme d'habitude.

Un des éléments essentiels et tellement logique que l'on oublie souvent de le signaler, c'est, que chaque cyclos, doit se licencier. Se licencier c'est d'abord un état d'esprit, c'est aussi important pour la vie du club et sa pérennité, pour soit même, car on ne peut négliger le côté assurantiel.

Toutefois, Le sport c'est la santé, certes, mais ne jouons pas avec le feu. Aussi malgré la pratique ou le niveau de chacun, il est fortement conseillé, de voir chaque année son médecin traitant, pour une visite même si le certificat médical pour notre licence n'est plus obligatoire. Il en va de votre santé, et personne étant à l'abri, mieux vaut prévenir et anticiper en amont un éventuel soucis.

Bilan sécurité routière

La Fédération française de cyclotourisme se félicite des avancées du nouveau Plan vélo présenté par le gouvernement fin mai, même si nous pouvons considérer que sa mise en application nécessitera plus de moyens. Cela permettra de poursuivre notamment le développement des aménagements cyclables avec le soutien indispensable des collectivités, de soutenir l'achat de vélos par les particuliers en étendant les aides aux vélos d'occasion, ou encore de consolider l'éducation au vélo pour les jeunes avec le «Savoir rouler à vélo».

S'il est un aspect inquiétant aujourd'hui, il s'agit bien de la sécurité des cyclistes sur nos routes. Le Plan vélo part d'un constat criant d'insécurité que nous partageons, mais il ne répond pas à la nécessité de mesures réglementaires spécifiques. La Fédération française de cyclotourisme appelle à l'organisation d'un Grenelle de la sécurité pour les cyclistes.

La présidente, de la FFCT, Martine Cano, et la directrice technique nationale, ont rencontré le conseiller gendarmerie au cabinet militaire de la Première Ministre. Ainsi que la déléguée interministérielle à la Sécurité routière, pour évoquer des propositions à la commission Sécurité. Cette réunion a permis des échanges et surtout une écoute sur ces propositions. D'autres rendez-vous avec le ministère et des députés sont encore prévus avec l'espoir de continuer à avancer.

Rappel des propositions fortes de la Fédération française de cyclotourisme :

- prise en compte des cyclistes dans la formation au permis de conduire et à l'Attestation scolaire de sécurité routière (ASSR) ;
- mesures réglementaires pour faciliter l'usage du vélo et la compréhension par les usagers motorisés (aménagement de panneaux routiers, baisse de la vitesse autorisée dans certains cas, reconnaissance des voies centrales banalisées, renforcement de la priorité pour les usagers les plus vulnérables...) ;
- protection renforcée des cyclistes et piétons, avec des sanctions fortes face aux atteintes à leur intégrité physiques

De nombreuses demandes ont été faites, dans de nombreux domaines et surtout pour la pratique en ville, à titre d'exemple, j'ai fait ressortir 2 demandes en particulier

Propositions de la FD

Article R11.15

Création d'un module complémentaire spécifique lors de l'apprentissage du permis de conduire pour sensibiliser les futurs conducteurs à la présence des cyclistes sur la chaussée et à leur équilibre précaire, aux distances de sécurité lors de leur dépassement mais aussi lorsqu'ils sont suivis. Il convient également d'attirer leur attention aux règles spécifiques telles que le « Sas vélo » que malheureusement beaucoup de moniteurs semblent ignorer.

Il est prévu prochainement un ajout de questions sur le vélo lors du passage de l'ASSR 1 et 2 ainsi qu'à l'épreuve du permis de conduire.

Article R 414-4-IV

Il est écrit que pour effectuer le dépassement, le conducteur doit se déporter suffisamment pour ne pas risquer de heurter l'utilisateur qu'il veut dépasser.

Il ne doit pas en tout cas s'en approcher latéralement à moins d'1m en agglomération et 1.50m hors agglomération

Outre la demande de création de panneaux routiers, un pour la ville, l'autre pour les zones hors agglomération, il a été demandé également un amendement à l'instar de l'Espagne qui est un bon exemple, que les conducteurs souhaitant doubler un cycliste doivent effectuer un changement de voie complet lorsqu'il y a plus d'une voie dans chaque direction mais aussi pouvoir franchir la ligne blanche pour dépasser un cycliste, à condition que la sécurité soit garantie.

Il est demandé également, lorsqu'il n'y a qu'une voie de circulation dans chaque sens, de baisser la vitesse de 20 km/h à la vitesse autorisée afin de garantir la sécurité du cycliste lors de son dépassement.

Actuellement en France seule la distance de 1,5 m, ou 1 m, est obligatoire, et ce n'est plus suffisant, d'où la demande de sanctions fortes, en ce qui concerne les dépassements de cyclistes mettant en danger ces derniers.

Pour exemple, en Espagne en cas d'infraction aux règles de dépassements de cyclistes les sanctions sont de 6 points de pénalités.

Même si, on le sait, cela ne règlera pas les comportements irraisonnés et dangereux de certains automobilistes et autres, mais ce n'est pas en étant attentiste, que les choses changeront et on ne peut que se féliciter de ces propositions, reste à être entendu par nos politiques

Si notre FD travaille à améliorer les choses, ce n'est pas pour s'agiter inutilement mais bien pour apporter sa contribution à la sécurité de tous. Et hélas les bilans donnés par les autorités donnent raison à cet engagement

En effet, pour 2022, et selon l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) :

3 550 personnes sont décédées en 2022 sur les routes de France métropolitaine ou d'outre-mer. Ce bilan est supérieur de +10,3 % par rapport à 2021.

En France métropolitaine, tout véhicules et circulations confondus, **c'est 3 267** personnes qui sont décédées, dont notamment 488 piétons, 35 utilisateurs d'engins de déplacement personnel motorisés (tels les trottinettes électriques), 718 usagers de deux-roues motorisés, 1 565 occupants de voitures, mais aussi hélas **245 cyclistes**

Et si on veut être précis , ce sont 59 enfants de 13 ans ou moins qui sont décédés, 98 adolescents de 14-17 ans, 549 jeunes de 18-24 ans, et 882 seniors de 65 ans ou plus.

En ce qui nous concerne directement, c'est-à-dire les accidents à vélo :

En 2022, c'est donc 245 cyclistes qui ont été tués. Ce chiffre est en augmentation de + 7,9 % par rapport à l'année 2021 (+18 tués) et de + 31 % par rapport à 2019 (+67 tués). Les cyclistes représentent 7,5 % de la mortalité routière, 16 % des blessés graves et 21 % des blessés qui garderont des séquelles 1 an après l'accident.

Cette année, on estime à 42 600 le nombre de cyclistes blessés toutes gravités confondues, soit, 40 000 blessés de gravité mineure ou modérée et 2600 blessés graves.

8 accidents cyclistes sur 10 ont lieu en agglomération mais 6 cyclistes tués sur 10 le sont hors agglomération. Le nombre de cyclistes tués de 65 ans et plus progresse, notamment du fait de l'utilisation des Vélos à Assistance Electrique

En 2022, 43 usagers de Vélo à Assistance Electrique (VAE) sont décédés (18 % des tués à vélo), soit une augmentation de 72 % par rapport à 2021. La moitié d'entre eux ont eu leur accident en agglomération. 60% des tués sont âgés de 65 ans ou plus (13 ont 75 ans ou plus). 77 % des tués sont des hommes.

En agglomération, la mortalité cycliste augmente de 20 % et le nombre de blessés graves de 9 % par rapport à 2019, pour une augmentation de la pratique de 34 %2 en milieu urbain.

Hors agglomération, celle-ci augmente de 44 % et le nombre de blessés graves de 20 %, pour une augmentation de la pratique rurale de 18 %.

Une évolution de l'accidentalité plus importante que l'évolution de la pratique elle-même, pourrait être rapprochée de l'absence ou insuffisances d'aménagements.

En 2022, le risque de mortalité cycliste est 5 fois plus important chez les 55 ans et plus, voire 6 fois plus chez les 65 ans et plus, que chez les moins de 35 ans.

Les facteurs d'accidents mortels Parmi les facteurs recensés chez les cyclistes présumés responsables (PR) d'accidents mortels avec tiers figurent en premier lieu l'inattention (32 %), la vitesse excessive ou inadaptée (11 %) et le changement de file (11 %), le non respect des règles de priorité 10%

Dans les accidents sans tiers, les principaux facteurs rencontrés sont le malaise (61 %), l'inattention (8 %) et la vitesse excessive ou inadaptée (8 %).

85 cyclistes se sont tués dans des accidents sans tiers, en augmentation de 20 % par rapport 2021.

59 % de ces accidents ont lieu hors agglomération.

La proportion du non port du casque (41 %) pour ces usagers a augmenté par rapport à 2021 (24%). On estime que 63 % des blessés graves et 72 % des blessés légers ou modérés le sont dans des accidents sans tiers.

En agglomération la majorité des accidents ont lieu sur la chaussée, seuls 10 % des tués le sont sur piste ou bande cyclable.

Hors agglomération Sur les 136 cyclistes tués, 102 le sont sur une route départementale et 22 sur voirie communale. Pour 84 % des cyclistes tués, l'accident a lieu hors intersection. 7 tués sur 10 ont 55 ans ou plus. La part des 65 ans ou plus (44 %) a diminué par rapport à 2021 (51 %) mais reste encore très importante. 89 % des tués sont des hommes
Seul 1 % des accidents a lieu sur un aménagement cyclable.

Alors les recommandations simples et évidentes restent de mises, telles que :

A chaque fois que nous le pouvons, même si pour un groupe cycliste ce n'est pas toujours évident, et il est vrai quelles ne sont pas toujours adaptées, mais nous devons emprunter le plus possible les pistes ou bandes cyclables lorsqu'elles existent. Même si cela nous plaît guère.....

Rappel : panneaux rond (= obligatoire), panneaux carré (= recommandé), avec le dessin d'un vélo en blanc sur fond bleu.

Rouler en groupe

Je fais ce rappel, chaque fois car c'est important.

On peut rouler à deux de front (**Article R431.**) mais nous devons nous mettre en file indienne à l'approche d'un véhicule ou lorsque les circonstances l'exigent (chaussée étroite, circulation dense, etc.). Ne pas hésiter à diviser le groupe entre 4 et 8 personnes maximum, en fonction de la visibilité et à laisser la place pour qu'un camion avec remorque puisse se rabattre entre chaque groupe..

À vélo, il est interdit de porter à l'oreille tout dispositif susceptible d'émettre un son (écouteurs, oreillettes ou casque audio). L'usage du téléphone tenu en main est également interdit. Le cycliste y est verbalisable comme les automobilistes

Protection

Aujourd'hui, 98 % des licenciés de la Fédération française de cyclotourisme portent un casque sans qu'il ait été rendu obligatoire sauf pour les moins de 12 ans. Pourtant nous l'avons souligné précédemment 41 % des accidentés ne le portent pas. Ce n'est pas le cas dans le club. Notre tête n'est pas plus dure que le bord d'un trottoir, et c'est notre seule protection sur la route en cas de choc. Il sera changé après un choc ou une chute même en l'absence de fissure visible. Même sans choc, la durée de vie d'un casque est d'environ 5 et 6 ans.

Signalisation

Pour l'heure mais certains y songent fortement, il n'y a pas d'obligation d'avoir une signalisation avant ou arrière, lorsque **l'on circule de jour**. Mais toutefois, rien n'empêche d'en avoir.

De plus en plus de cyclos abordent un feu rouge à l'arrière de leurs vélos. Je rappelle que l'an dernier nous avons dotés tous nos cyclos de dispositifs.

Sans dire que cela est primordial et éviterait tous les accidents, il a été montré que les voitures se déporteraient mieux, grâce à l'aspect visuel et anticiperaient le dépassement de vélos, lorsque ces derniers ont un feu rouge fixe ou à éclats à l'arrière.

Conclusions

Pour conclure ce bilan, on constate que les Français sont toujours de plus en plus nombreux à circuler à vélo, comme l'atteste les chiffres de l'ONISR, et le marché du vélo, toujours dopé par les ventes des modèles électriques se porte bien.

Appelée dans tous les discours de nos décideurs politiques, cette évolution sociétale du monde, qui est naturellement excellente pour la planète, le climat, la qualité de l'air et la santé humaine, à quand même du mal à être réellement prise en compte et surtout mis en oeuvre par nos dirigeants.

Mais les cyclistes ne sauraient la payer par l'augmentation des incivilités quotidiennes sur la chaussée et des accidents mortels hélas en hausse.

Le plan de relance du gouvernement qui prévoyait une accélération des travaux d'aménagement de réseaux cyclables sécurisés et efficaces avec des aides apportées aux collectivités locales, tarde à se concrétiser. Le fameux plan vélo annoncé au printemps, aura-t-il les moyens pour permettre d'exister.

Même s'il est difficile de lutter contre les incivilités directes subies, de la part des automobilistes, on souhaite des actes concrets envers la sécurité des cyclistes et du développement de cette pratique pour que chaque citoyen puisse la vivre en toute sécurité.

Alors, les différentes fédérations cyclistes, ainsi que certaines associations...ont un rôle important à jouer et continueront à œuvrer pour l'évolution du code de la route tout en espérant voir beaucoup plus de comportements positifs de tolérances et de respects envers les cyclistes, et pour que la pratique du vélo se généralise dans de bonnes conditions. **Mais les premiers acteurs resteront les cyclistes eux même, qui de part leurs comportements, que ce soit en ville ou en dehors, doivent être les premiers à respecter les codes et usages si nous voulons gagner en respect et surtout en sécurité.**

Et surtout continuons à faire vivre cette pratique magnifique qu'est le cyclisme et sous toutes ses formes, bien évidemment le tout dans le plus grand respect de tous, il en va de notre plaisir à rouler ensemble sur nos routes, de notre sécurité, de notre santé et de notre vie à tous.

Le responsable sécurité
GOIRAND Hervé