



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 2021

INTERVENTION sur la SECURITE

Notre AG, nous permet chaque année de faire le bilan sur la sécurité, et sur les chutes de nos adhérents. Cette année, nous avons un chiffre en hausse de + 5 La situation sanitaire depuis 2020, et encore en 2021 a eu un effet notoire sur nos sorties, même si cela a été en hausse cette année. Nos cyclos ont repris largement leurs sorties. Aussi nous relevons donc 10 chutes (8 pour la route et 2 en vtt)

Dans le détail de ces chutes, nous noterons entre autre une rechute, de notre camarade José Segura , qui après avoir lourdement chuté l'an dernier, sait vu rechuter lors de sa sortie de reprise.

Une chute lourde, qui nous a fait peur, pour Claude Brosset, mais notre vieux guerrier c'est bien relevé pour notre soulagement à tous

Nous avons également 2 de nos cyclos qui ont fait l'exploit de chuter en VTT et sur la route, 2 chutes chacun pour Messieurs Sabatier et Bechelli

Nous pouvons donc quand même à minima, nous réjouir que ces chutes n'aient pas entraîné un niveau plus important de gravité, même si une chute n'est jamais anodine et peu au final avoir quelques conséquences .

Licences

Un des éléments essentiels et tellement logique que l'on oublie souvent de le signaler, c'est, que chaque cyclo, doit se licencier. Etre licencié, c'est important pour plusieurs raisons ; c'est d'abord un état d'esprit, c'est aussi important pour la vie du club et sa pérennité, pour soit même, et aussi pour un côté assurantiel. Pour rappel il existe trois niveaux de licences Vélo balade, vélo rando, vélo sport. A savoir que dans le club, beaucoup de nos licenciés ont choisis la licence vélo rando.

A celles-ci, il est important aussi de rappeler qu'il est obligatoire d'y associer un certificat médical, sauf pour ceux qui choisissent vélo balade, ou il n'a pas d'obligation à le fournir.

Pour la licence vélo rando, le certificat médical est valable 5 ans, donc pour ceux qui l'ont fourni en 2017, il le faudra impérativement pour l'année 2022

Pour la licence vélo sport, le certificat médical est valable 3 ans, donc ceux qui l'ont fourni en 2019, devront aussi le renouveler en 2022

Je vous rappelle, que le certificat médical est bien plus important que le questionnaire à remplir, car ce dernier peut être renseigné de façon plus légère et parfois s'éloignant de la vérité sur notre santé réelle.

A ce sujet, je signale que notre camarade Pierre , à le listing des cyclos ayant fourni leurs certificats, et peut rappeler à ceux qui ont oublié si pour 2022, vous en avez l'obligation de le fournir ou non.

Toutefois, Le sport c'est la santé, certes, mais ne jouons pas avec le feu. Aussi quelque soit la formule choisie, quelque soit notre pratique et notre niveau, il est fortement conseillé, de voir chaque année un médecin, pour une visite et de lui faire notifier un certificat médical pour la pratique sportive, et cela même si nous devons le fournir tous les 5 ou 3 ans selon nos choix de licences. Il en va de votre santé, et personne étant à l'abri, mieux vaut prévenir et anticiper en amont un éventuel soucis.

Code de la route et sécurité

Le code de la route, fête ses 100 ans cette année !!

La première version du Code de la route a été créée le 27 mai 1921, il y a 100 ans, afin de réglementer l'usage des voies ouvertes au public. L'augmentation du nombre de véhicules sur les routes créant de nombreux accidents, l'Etat français se voit dans l'obligation d'élaborer un guide contenant certaines règles de bases pour réguler la circulation et éviter que les usagers n'en fassent qu'à leur tête.

Les origines du code de la route (un peu d'histoire)

Même si la première version du Code de la route officiel voit le jour le **27 mai 1921**, ses prémices datent de **1804**, lorsque Napoléon Bonaparte décide de rendre obligatoire la circulation à droite de la chaussée à Paris..

En **1909**, le gouvernement crée une commission destinée à travailler sur l'élaboration de nouvelles règles de circulation applicables pour tous les usagers de la route

En **1954** Une nouvelle version du Code de la route, plus proche de notre texte actuel et revoyant l'ensemble des règles précédentes est publié au Journal Officiel il comptait alors 233 articles.

De **1960 à 1990** de nombreuses évolutions vont voir le jour.

Depuis le code de la route est régulièrement remis à jour pour mieux correspondre aux besoins des usagers de la route mais aussi des piétons

Bilan sécurité routière

Concernant la sécurité routière dans son ensemble, on compte pour l'année 2020, **2 780 personnes décédées** sur les routes de France (métropole et outre-mer). Ce chiffre, inférieur de 21% à celui de 2019, est historiquement bas. Cette évolution s'explique en grande partie par les effets de la pandémie mondiale de la Covid-19 et des confinements

En 2020, on dénombre **45 121** accidents corporels de la circulation en France métropolitaine. **2 541** personnes ont été tuées dans les 30 jours après leur accident, dont notamment 391 piétons, 479 motocyclistes, 1 243 automobilistes et **178 cyclistes**

La mortalité cycliste (**178 tués**) est restée proche de celle des années précédentes : en-dehors de temps d'arrêt liés aux confinements, ce mode s'est développé en milieu urbain pour éviter les transports en commun ainsi qu'en milieu rural pour pratiquer des loisirs de proximité (+ 31 % d'augmentation de la pratique sur les périodes hors confinements en milieu urbain et + 15 % en milieu rural).

On dénombre plus de blessés en ville, mais plus de tués hors agglomération du fait des vitesses élevées des autres usagers.

Alors que le nombre de victimes hommes (tués ou blessés) à vélo a baissé en 2020 de - 3 % par rapport à 2019, il reste équivalent à celui observé en 2018 et 2019. Le nombre des femmes victimes en vélo a augmenté de + 18 % par rapport à 2019, une année toutefois équivalente aux années précédentes. Les femmes restent cependant toujours minoritaires dans l'accidentalité cycliste, représentant en 2020 26 % des victimes contre 23 % en 2019.

Ce phénomène est à mettre en relation avec la pratique cycliste en milieu urbain, dont on peut penser qu'elle s'est fortement développée chez les femmes en 2020, et notamment dans les catégories d'âge de la classe active.

Alors les recommandations évidentes restes de mises, telles que

Nous devons emprunter les pistes ou bandes cyclables lorsqu'elles existent.
Rappel : panneaux rond (= obligatoire), panneaux carré (= recommandé), avec le dessin d'un vélo en blanc sur fond bleu.

Rouler en groupe

On peut rouler à deux de front mais nous devons nous mettre en file indienne à l'approche d'un véhicule ou lorsque les circonstances l'exigent (chaussée étroite, etc.).

Ne pas hésiter pas 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..

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. La pédagogie et le bon sens ont suffi. 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.

Conclusions

Certes, les Français sont de plus en plus nombreux à circuler à bicyclette, comme l'atteste la bonne forme du marché du vélo, dopé par les ventes des modèles électriques. Prêt de 3,3 millions de vélos ont été vendus dans l'Hexagone. La crise sanitaire a aussi vu un retour important des déplacements en vélo, et avec hélas une augmentation d'accidents.

Appelée de tous leurs vœux par nos décideurs politiques, cette évolution sociétale est naturellement excellente pour la planète, le climat, la qualité de l'air et la santé humaine. Mais les cyclistes ne sauraient la payer par l'augmentation des incivilités quotidiennes sur la chaussée et des accidents de vélos, plus ou moins graves, voire mortels hélas.

La mobilité douce a prospéré en ville comme en campagne, on redécouvre le vélo, un moyen de transport pratique, non polluant et sain.

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. Il faut des actes concrets envers la sécurité des cyclistes et du développement de cette pratique pour que chaque citoyen puisse la vivre en toute sécurité.

Car nous pouvons toujours déplorer que trop souvent la prise en compte de la sécurité des cyclistes par les pouvoirs publics et aménageurs, semble être sacrifiée au profit des pressions et de certains lobbies pour enfin réaliser absolument de vrais itinéraires cyclables.

Alors, la FFCT, la FFC et autres, ainsi que certaines associations...ont un rôle important à jouer dans 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