



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 2020

Chutes survenues en cours d'année

ROUTE

VTT

Mois	Nbr	Noms	
Décembre (2019)	1	LASSALE Pierre	Equimoses+casque
Janvier	2	BIZZARD Max DARDENNES Bernard	Casque Vêtements+égratignures
Février	1	DARDENNES Bernard	contusions
Mars	0		
Avril	0		
Mai	0		
Juin	0		
Juillet	0		
Août	0		
Septembre	0		
Octobre	1	SEGURA José	Hospitalisation avec nombreuses contusions+dégâts matériels
Novembre			
TOTAL	5		

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 baisse, bien sur la situation sanitaire a eu son effet, même si depuis le mois de mai, nos cyclos ont repris largement leurs sorties. Nous relevons donc 5 chutes seulement (3 pour la route et 1 en vtt) sans gros préjudices, même si pour Bernard sa blessure c'est révélée longue à guérir. Accident important avec un véhicule pour José, nombreuses contusions et gros dégâts au vélo. Il a été hospitalisé
Nous pouvons donc nous féliciter sur la baisse significative des chutes pour cette année.

Il n'y a pas eu de grosses évolutions significatives supplémentaire sur le code de la route pour les cyclistes cette année par contre en ce qui concernent les accidents concernant les 2 roues, l'évolution est toujours très inquiétante. Les derniers chiffres de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) sont en forte augmentation.

Concernant la sécurité routière dans son ensemble, on compte pour l'année 2019, **56 016** accidents corporels de la circulation en France métropolitaine. Soit **3 498** personnes qui sont décédées sur les routes de France (métropole et outre-mer) en 2019

Sans faire le détail complet des accidents, il en ressort que **187 cyclistes**, sont décédés

La mortalité cycliste quand à elle est en hausse de **+12 tués (+7 % par rapport à 2018), et + 27% par rapport à 2010**, une hausse qui touche en particulier les 55-64 ans.

A savoir que c'est dans la tranche d'âge 65/75 ans que la mortalité a augmenté de **+22 tués au total**

Ce chiffre concerne bien sur tous les pratiquants, du simple promeneur, au professionnel

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.

Même si le nombre de morts sur les routes de France métropolitaine a légèrement reculé pour 2019, cette baisse "profite à tous les usagers sauf aux cyclistes", qui enregistrent **donc 12 morts de plus** selon le communiqué de la Sécurité routière

Où ont lieu les accidents, qui sont les victimes ?

Les hommes de plus de 65 ans représentent la majorité des victimes alors que pour les deux roues motorisées, la plupart des victimes ont entre 18 et 34 ans.

Pour 61 %, ils ont lieu hors agglomération lors des sorties de loisir.

L'**ONISR** explique que pour chaque heure passée sur la route, un cycliste a trois fois plus de chance d'être victime d'un accident qu'un automobiliste.

Pendant le risque d'avoir un accident en faisant du vélo est dix fois moins important que pour un usager de deux-roues motorisé.

Sécurité :

En dehors des recommandations habituelles de sécurité, tant sur nos déplacements que sur nos équipements, je souhaiterais vous rappeler quelques principes mais revenir aussi sur quelques évolutions du code de la route, que nous devons tous respecter tant sur notre vélo qu'avec d'autres moyens de locomotions et qui sont importantes de se les rappeler

Bien sur en premier lieu il y a l'évidente nécessité de porter un casque pour notre pratique sportive. Mettre un casque c'est diviser par deux les risques de fractures du crâne en cas par exemple de chute sur une portière qui s'ouvre, et par trois en cas de choc latéral par une voiture à 45 km/h. (chiffres ONISR)
Pour l'heure, depuis 2017, la loi oblige seulement les enfants de moins de 12 à en porter un.

Alors si il n'y a pas eu d'évolutions vraiment significatives au code de la route, **je souhaiterais toutefois donc insister sur certains points et comportements :**

- 1) **Une bande cyclable** est une voie exclusivement réservée aux vélos sur une chaussée à plusieurs voies
- 2) **Une piste cyclable** est une **chaussée** réservée aux vélos (ex : le long de la base aérienne de Salon)
- 3) **accotement revêtu** : c'est une bande dite refuge, fait partie de la chaussée et offre un espace sécurisé momentané à tous véhicules en difficultés, peut être utilisé par les cyclistes suite au décret du 27 mars 2003

Il faut savoir que depuis le 1er janvier 1999 les cyclistes n'ont plus l'obligation d'utiliser les pistes et bandes cyclables lorsqu'elles existent, sauf si cette obligation est instituée par l'autorité investie du pouvoir de police, le maire en général (article R431-9)

Je vous rappelle donc : pour qu'une piste cyclable soit obligatoire elle doit être matérialisée par un **panneau circulaire bleu**, tout autre forme de panneaux rend la piste facultative, mais bien sur elles sont toutes vivement conseillées !!

Feux rouges et stops :

Trop souvent ces 2 règles ne sont pas forcément respectées par les cyclos, trop **d'entre nous le dimanche** passent outre ces 2 règles fondamentales de sécurité à respecter à tous prix !!

Eclairage ; le code de la route est très explicite sur cet équipement : tout vélo doit être équipé de catadioptré à l'avant et à l'arrière et une lumière rouge à l'arrière et blanche à l'avant doivent être mises dès que la visibilité même de jour est réduite

Carrefour giratoire

Surveiller attentivement les automobilistes devant et derrière pour éviter d'être coincé par un véhicule quittant le giratoire. Se positionner au milieu de la voie la plus à droite afin d'être visible. Signaler par le geste la trajectoire ou la sortie empruntée.

Circulation :

Je rappelle également une fois de plus que le code de la route prévoit que les cyclistes peuvent circuler à 2 de front. C'est **l'article R431.7** qui précise de ne pas rouler à plus de 2 de front. Et bien sur on doit se ranger en file dès l'approche de voiture, quand celles-ci veulent bien nous laisser le temps de se ranger !! Après chacun doit apprécier et appréhender la situation et ne pas se mettre en danger car là aussi beaucoup d'automobilistes oublient cet article du code, et pourtant il ne date pas d'hier.

Conclusions

La « petite reine » n'a jamais porté aussi bien son nom depuis la sortie du confinement et profite de cette crise sanitaire toujours en cours. La mobilité douce a prospéré en ville comme en campagne, on redécouvre le vélo, un moyen de transport pratique, non polluant et sain.

Le récent plan de relance du 1^{er} ministre prévoit une accélération des travaux d'aménagement de réseaux cyclables sécurisés et efficaces avec des aides apportées aux collectivités locales.

On espère tous que ces annonces seront suivies d'actes concrets envers la sécurité des cyclistes et du développement de cette pratique 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 parfois être sacrifiée au profit des pressions et de certains lobbies pour enfin réaliser absolument de vrais itinéraires cyclables.

Alors, si bien sur les Fédérations, notamment la FFCT, mais aussi les 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, **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.

Souvent nous enrageons envers certains comportements qui frôlent la catastrophe, c'est vrai et cela de plus en plus hélas. Mais, peut on s'enrager après un automobiliste au comportement dangereux, si nous même brûlons des feux rouges, prenons des ronds points en sens inverses, si nous restons à plusieurs de front si la circulation est dense.....etc., etc.

En toute honnêteté nous avons tous commis au moins une fois des imprudences ou quelques entorses au code de la route, mais alors tâchons d'en être conscient et de ne pas se mettre en danger ni de mettre en danger les autres, d'autant plus que l'effet de groupe est encore plus risqué...

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