

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 2022

INTERVENTION sur la SECURITE

Chaque année, notre AG nous permet de faire le bilan sur la sécurité, et sur les accidents éventuels de nos adhérents. Cette année, nous avons un chiffre en baisse de -4 chutes par rapport à 2021, mais la gravité et les conséquences de certaines chutes sur nos camarades, nous font 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.

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.

La situation sanitaire que nous avons connue depuis 2020, à des effets sur le long terme. En effet même si nous avons repris largement nos sorties, nombreux clubs ont été en difficultés quand à l'organisation de concentrations, mais aussi à l'engagement des bénévoles dans les structures, ce qui rend bien compliqué les organisations de manifestations. Sans oublier que depuis le premier confinement nombreux cyclos ont quitté les structures, pour rouler seuls, ou en groupes autonomes. Nous, ne sommes pas épargné non plus, et avons perdu quelques uns qui ne sont pas revenus depuis.

En ce qui concerne les accidents, cette année, nous relevons donc 6 chutes importantes (toutes sur la route), dont 4 qui ont nécessité des hospitalisations et même des opérations

Le premier à ouvrir la liste est notre doyen, Sergio, qui s'en est sorti avec des grosses contusions, suivi quelques semaines plus tard de Patrice, pour un même bilan.

Une autre chute qui nécessitera des gros moyens d'intervention de secours pour un autre ancien du club, Robert Coulange, et qui subira une intervention chirurgicale en urgence. Les 3 autres seront aussi importantes et lourdes de conséquences, puisque qu'elles ont découlées là aussi sur des hospitalisations et opérations importantes, en espérant qu'il n'y aura pas de séquelles par la suite. Sont concernés, Prodon Patricia, Seimpeire Nicole, et Pain Dominique

Le bilan est donc en baisse, certes, mais la gravité est nettement plus importante que les exercices précédents. Nous espérons que tous se remettent rapidement et les voir à nouveau sur un vélo parmi nous.

Licences

Un des éléments essentiels et tellement logique que l'on oublie souvent de le signaler, c'est, que chaque cyclo, 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. 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 2018, il le faudra impérativement pour l'année 2023

Pour la licence vélo sport, le certificat médical est valable 3 ans, donc ceux qui l'ont fourni en 2020, devront aussi le renouveler en 2023

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.

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.

Bilan sécurité routière

Les modifications profondes des conditions de trafic au cours de l'année 2020 en raison de la crise sanitaire ont entraîné une accidentalité routière particulièrement atypique pour l'année 2020. L'année 2019, est donc l'année référence « avant crise sanitaire ».

Selon l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), **2 944** personnes ont perdu la vie sur les routes de France métropolitaine en 2021. Avec **300 décès de moins qu'en 2019**, année de référence, la mortalité routière est en baisse de -9% en 2021 (et en hausse de +16% par rapport à 2020).

Le nombre de cyclistes morts dans des accidents de la route en France a quand à lui fait un bond de 21% en 2021 par rapport à 2019 avant la pandémie.

Le trafic routier semble avoir retrouvé en 2021 un niveau proche de celui d'avant crise. Et, pour la première fois depuis vingt ans, le nombre de cyclistes tués a dépassé les **200**, le tout dans un contexte de hausse de la pratique du vélo

Au total, 226 cyclistes ont trouvé la mort sur les routes en 2021, soit 39 de plus qu'en 2019 et 48 de plus qu'en 2020.

Cette hausse est davantage marquée hors agglomération (+35% en 2021 par rapport à deux ans auparavant) où les vitesses élevées des usagers motorisés rendent les cyclistes d'autant plus vulnérables, note l'ONISR, même si elle augmente aussi en agglomération (+8% par rapport à 2019).

Il y a beaucoup plus de blessés en agglomération, mais plus d'accidents mortels hors agglomération.

Signe d'une évolution des modes de transport, notamment à Paris et dans les grandes villes. Dans son ensemble la pratique cycliste a augmenté de +14% en zone rurale, de +20% en zone périurbaine et de +31% en zone urbaine en 2021 par rapport à 2019.

On note aussi des faits nouveaux sur l'utilisation d'engins de déplacement personnels motorisés (EDPM) comme les trottinettes électriques où la mortalité est en forte hausse, avec 22 décès enregistrés l'an dernier, contre 10 en 2019 et sept en 2020.

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

Nous devons emprunter 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

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.). **Article R431.** 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. 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.

Signalisation

Pour l'heure 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. Sans dire que cela est primordial et éviterait 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.

Dans le cadre de cette réflexion, le Bureau a donc décidé, d'acheter des feux arrière et d'en doter nos cyclos. Pour ceux qui le souhaitent bien sur, vous pourrez donc venir en retirer après notre réunion, où je les distribuerai. Je sais que nous sommes quelques uns à en avoir déjà sur nos vélos, alors j'invite d'abord ceux qui ne sont pas équipés, et qui en veulent, ensuite ceux qui souhaitent changer le leur pourront aussi en retirer un. Alors bien sur nous espérons par la suite les voir clignoter lors de nos sorties sur nos routes.

Conclusions

Pour conclure ce bilan, on constate que les Français sont toujours de plus en plus nombreux à circuler à bicyclette, comme l'atteste les chiffres de l'ONISR, et la bonne forme du marché du vélo, dopé par les ventes des modèles électriques. Prêt de 3,3 millions de vélos sont vendus dans l'Hexagone. La crise sanitaire a eu son impact et a porté une sensible réflexion dans la population, même si on est loin encore de rivaliser avec les mentalités et les structures des pays du Nord.

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 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. Même si il ne peut rien contre les incivilités directes subies, de la part des automobilistes 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, les différentes fédérations cyclistes, 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