



LA SECURITE ROUTIERE EN VELO

16 FEVRIER 2024



LES ACCIDENTS



Il n'a échappé à personne, que le nombre quotidien de cyclistes a considérablement explosé. Il y aurait depuis 2018 plus de 18 % de cyclistes en plus hors agglomération.

La crise du Covid et l'arrivée du vélo électrique sur le marché ont fortement pesé dans la balance. Malheureusement cela a contribué sur l'augmentation du nombre d'accidents et de décès chez les cyclistes. Jusqu'alors le nombre de morts gravitait autour de 140 à 170 décès par an. Depuis 2019 l'évolution est saisissante. Le chiffre de morts à vélo a bondi. Le nombre de cyclistes décédés a augmenté de près de 38 % depuis 2019.

En 2022 selon les statistiques de l'Observatoire Nationale Interministériel de la sécurité routière (ONISR) il y a eu 245 décès de cyclistes, contre 187 en 2019. En 2010 il y avait 98 décès en moins



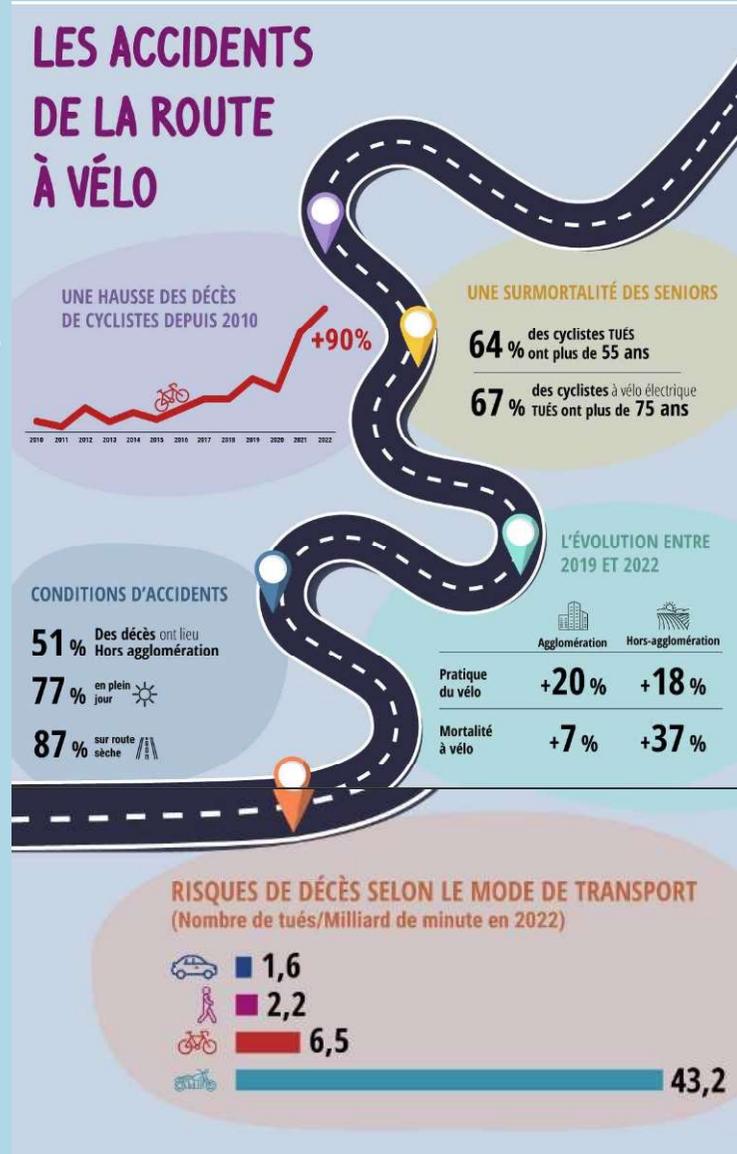
Plus encore qu'en voiture ce sont les hommes qui sont le plus impactés dans les accidents mortels en vélo 87 % des tués sont des hommes (213 sur un total de 245 en 2022). Ce qui est normal puisqu'ils représentent 74 % du temps de circulation à vélo.

L'âge semble être un facteur de risque important: 64 % des cyclistes avaient plus de 55 ans. A vélo électrique 67 % des tués avaient plus de 75 ans.

Les routes de campagne sont les plus mortelles. Plus étonnant encore :

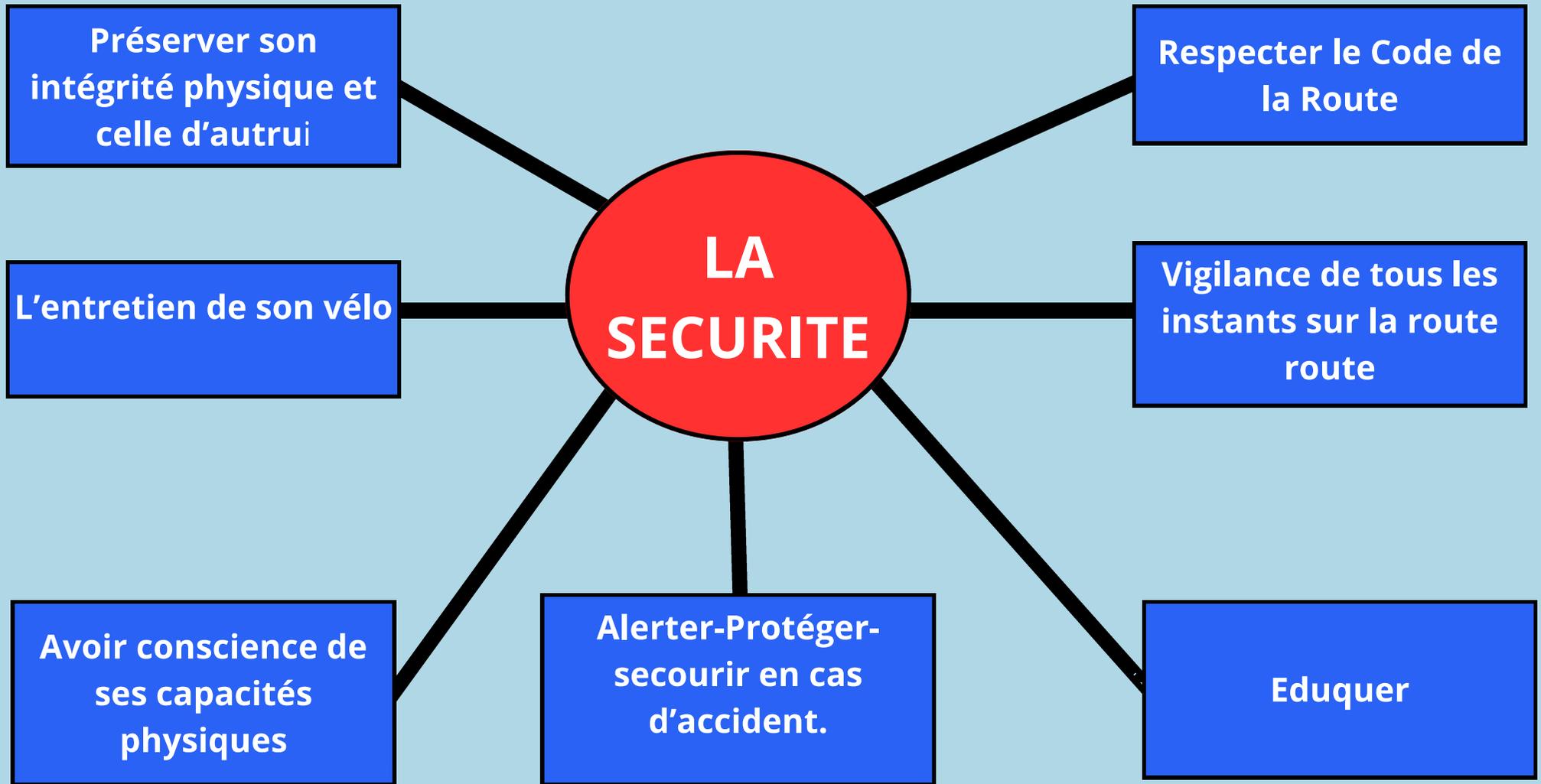
- 77 % ont lieu en plein jour
- 69 % en dehors de toute intersection
- 87 % sur route sèche
- 51 % hors agglomération

De nombreux cyclistes meurent sans tiers identifié, c'est-à-dire sans qu'un autre véhicule n'ait été impliqué : soit il s'agit d'une chute après avoir glissé ou heurté un obstacle, soit d'un malaise, ou encore d'une chute après avoir évité un autre véhicule qui ne s'est pas arrêté.





En tant que cycliste que
vous inspire le mot
sécurité ?





La Prévention ou sécurité routière:

C'est l'ensemble des mesures mises en place pour empêcher les usagers de la route d'être d'être tués ou gravement blessés ou en atténuer les conséquences :

Elle se concrétise par la mise en place de mesures passives (règlement - équipement des véhicules et vestimentaire) et de mesures actives (prise de mesures complémentaires tendant à l'améliorer).



En tout premier lieu

Avoir un vélo en ordre, c'est essentiel ! La loi impose en effet un équipement légal minimal qui varie en fonction du type de vélo avec lequel vous aurez choisi de circuler.

Une constante : tout vélo doit être équipé d'une sonnette (audible à 20 m) et de freins. L'éclairage est également obligatoire la nuit ou lorsque la visibilité est réduite (moins de 200 m) : l'éclairage peut être fixé sur le vélo ou porté par le cycliste

Le vélo ordinaire



C'est le vélo qui ne répond pas à toutes les caractéristiques d'une des catégories que nous allons voir après (VTT, vélo de course ou vélo à petites roues). Il doit être équipé de tous les éléments suivants :

 une sonnette audible à 20 m

 2 freins (un à l'avant et un à l'arrière)

 des catadioptres : blanc à l'avant, rouge à l'arrière, jaunes ou oranges sur les pédales, jaunes ou oranges sur les roues (au moins deux catadioptres, disposés symétriquement). Les catadioptres sur les roues peuvent être remplacés ou complétés par des pneus à bandes réfléchissantes.

Vous circulez avec une remorque ? Celle-ci doit être munie en permanence de deux catadioptres rouges à l'arrière, ainsi que d'un feu rouge si elle obstrue le feu arrière de votre vélo.

LE VELO DE COURSE



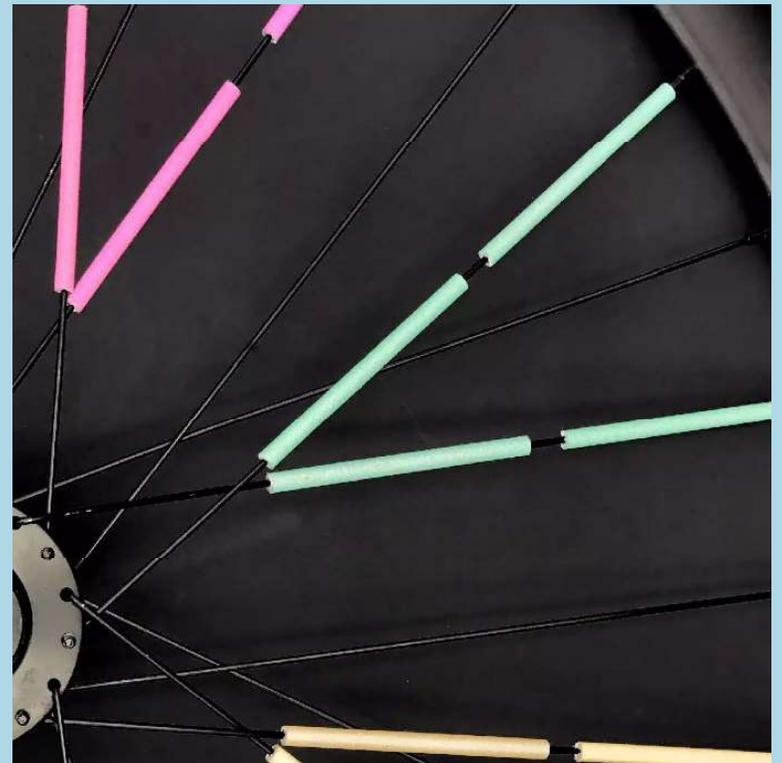
Le vélo de course se caractérise par un guidon de course, des pneus d'une largeur maximale de 2,5 cm, d'un ou deux dérailleurs et ne dispose pas de porte-bagages arrière.

Le vélo de course doit être équipé des éléments suivants :

- 👉 une sonnette audible à 20 m**
- 👉 2 freins (un à l'avant et un à l'arrière)**
- 👉 les catadioptres ne sont obligatoires que si le vélo circule la nuit ou par visibilité inférieure à 200 m : dans ce cas, il doit disposer du même équipement en catadioptres que le vélo ordinaire. Si le vélo est équipé d'un ou deux garde-boue, il doit toujours être équipé d'un catadioptre blanc à l'avant et rouge à l'arrière.**



Renforcer sa visibilité par la pose de réflecteurs sur rayons



Le V.T.T



Le VTT dispose d'un ou deux dérailleurs commandés à partir du guidon. Ses roues ont un diamètre de 65 cm (largeur de pneu d'au moins 3,8 cm) ou de 70 cm (largeur de pneu d'au moins 3,2 cm). Il ne dispose pas de porte-bagages arrière.

Le VTT doit être équipé des éléments suivants :



une sonnette audible à 20 m



2 freins (un à l'avant et un à l'arrière)



Tout comme pour le vélo de course les catadioptres ne sont obligatoires que si le vélo circule la nuit ou par visibilité inférieure à 200m : dans ce cas, il doit disposer du même équipement en catadioptres que le vélo ordinaire. Si le vélo est équipé d'un ou deux garde-boue, il doit toujours être équipé d'un catadioptre blanc à l'avant et rouge à l'arrière.

Appréhender la sécurité dans sa globalité concerne :



Maîtrise de son vélo



L'équipement et son entretien



Maîtrise de son itinéraire, son environnement



La maîtrise de son déplacement individuel et en groupe



L'équipement vestimentaire



La gestion de l'effort

AVANT CHAQUE SORTIE



Vérification du matériel :

- Freins
- Pneus (à l'oeil et au doigt)
- Etat général du vélo (câbles - Eléments transmission....)
- Eclairage

Tenue vestimentaire adaptée aux conditions atmosphériques (protection froid et pluie - chaleur-harnais -gilet haute visibilité - Roll-strap).

- Gants : En peau du côté palmaire, outre la protection en cas de chute ils évitent le glissement des mains du guidon.
- Lunettes : Outre la protection contre le froid en période hivernale, elles empêchent l'introduction dans l'oeil de moutique, de poussière susceptible de provoquer une chute. Suivant les verres employés elles sont efficaces pour la protection des yeux contre les rayons du soleil (possibilité d'adapter des verres correcteurs).

Alimentation (Hypoglycémie)

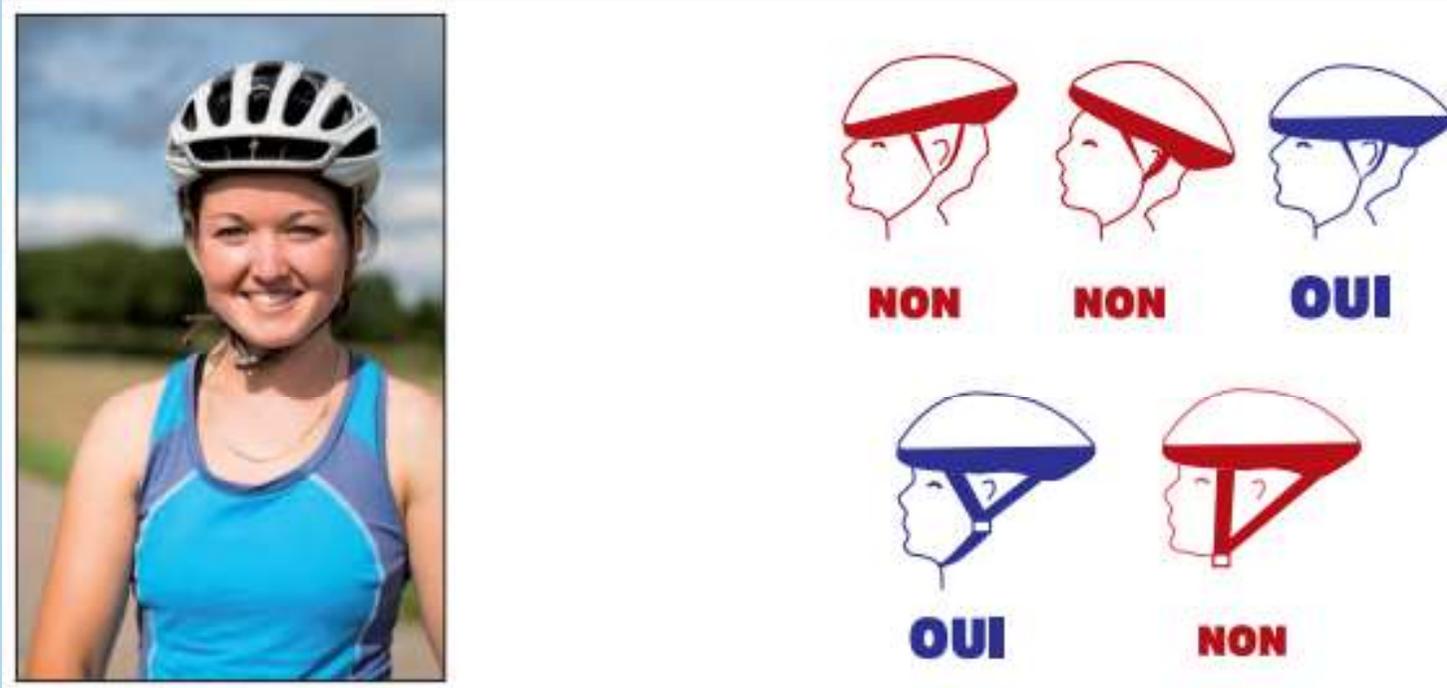
Boissons (Déshydratation)

Le casque



Le port du casque relève de la responsabilité personnelle et de liberté individuelle sauf les cas suivants, au sein de la Fédération.

- cyclotouriste mineurs,
- écoles de cyclotourisme,
- obligation du club ou de l'organisateur.
- La Fédération a développé la politique "convaincre plutôt que contraindre" et elle est arrivée dès 2010 à ce que 97 % des licenciés portent le casque.
- Le casque doit être homologué et répondre à la norme NF EN 1078/INI et porter la mention CE.
- Il peut être équipé d'accessoires de sécurité intégrés tels que clignotant et/ou frein automatique.
- Attention: L'ajout d'éclairage ou caméra non intégré peut être source d'accident grave.
- **Des conseils à appliquer :**
- Pour obtenir une protection optimale, le casque doit être:
 - acheté neuf
 - adapté à la taille de la tête du porteur, il ne doit ni bouger ni comprimer les tempes, porté en l'inclinant légèrement vers l'avant de manière à ce qu'il protège le front, maintenu par sa jugulaire correctement réglée
- changé après un choc ou une chute même en l'absence de fissure visible.



Vous pouvez renforcer la sécurité en y ajoutant le filet anti insectes

Nota : En ce qui concerne le club de Perrex le port du casque a été rendu **obligatoire** par délibération collective du Comité Directeur et par l'intégration de sa décision dans le règlement intérieur.

Avant le départ



Evaluer le groupe total pour créer des sous-groupes de 7 ou 8 licenciés maxi.
Nommer un capitaine qui est en charge du parcours et un serre file qui attend le dernier et vérifie l'effectif du groupe.
Se mettre d'accord sur les gestes (sécurité active)

**EN FAIT LE PLUS IMPORTANT EST QUE LA
COMMUNICATION SE FASSE CORRECTEMENT ENTRE
TOUS LES MEMBRES DU GROUPE ET SELON UN MODE
CONVENU DES LE DEPART**

LE VERBAL ET LA GESTUELLE



En groupe appliquer et faire appliquer le verbal et la gestuelle. Il suffit d'un simple geste pour qu'une chute ou un accident soit évité. En effet vous pouvez être confronté à des risques inattendus.

La communication verbale

- **Se fait toujours les mains sur le guidon et est plus facile de l'AV vers l'AR. Elle se doit d'être relayée par tous les membres.**
- **Les bruits environnants peuvent perturber la transmission.**
- **Transmission doit être simple précise et rapide (voiture -chien-trou -gravillons etc).**

La communication gestuelle



Les signaux de bras sont primordiaux

- Surtout pour les autres usagers.
- Entre les membres du groupe, ils doivent être convenus à l'avance.
- Plus difficilement visible pour la fin du groupe ils doivent être maintenus plus longtemps.
- Impossible de l'AR vers l'AV.



- Rien n'empêche que la communication gestuelle soit renforcée par la communication verbale.
- " stop" "je m'arrête" "crevaison" etc...



Exemples de communication



Serrez à droite



Serrez à gauche

Rôles dans le groupe



Les cyclistes de tête:

- Décryptage de la route (Voiture - stop -feux - obstacles divers ...).
- Changement de direction.
- Contrôle la vitesse.

Les cyclistes du centre:

- Contrôle des zones latérales.
- Transmission des informations de l'AV vers l'AR.

Les cyclistes de l'arrière:

- Contrôle de la zone arrière (véhicule en approche par exemple).
- Signalement des membres en difficulté.
- Ils profitent de leur abri pour s'alimenter et se désaltérer.

ROULER EN SECURITE EN GROUPE



ROULER EN SECURITE EN GROUPE

Que gagne-t-on à être abrité ?



Celui qui est abrité ne développe que 66% environ de la puissance de celui qui est devant.



Pour rouler en groupe en sécurité, quelques règles de base sont à respecter.

- **Règles de comportement.**
- **Constance et régularité.**
Pédalage régulier, régularité dans l'effort (ne pas forcer dans les côtes).
- **Plus l'allure sera régulière, moins il y aura d'à-coups et moins il y aura de risques de chute.**
- **Pour maintenir une allure régulière il est préconisé d'utiliser de petits développements et faire tourner le pédalier à cadence élevé (entre 70 et 80 tours/minute, soit 140 à 160 coups de pédale.**



Rappel

Article R 431-7 du Code de la Route

Les conducteurs de cycles à deux roues sans remorque ni side-car ne doivent jamais rouler à plus de deux de front sur la chaussée.

Ils doivent se mettre en file simple dès la chute du jour et dans tous les cas où les conditions de la circulation l'exigent, notamment lorsqu'un automobiliste voulant les dépasser annonce son approche.



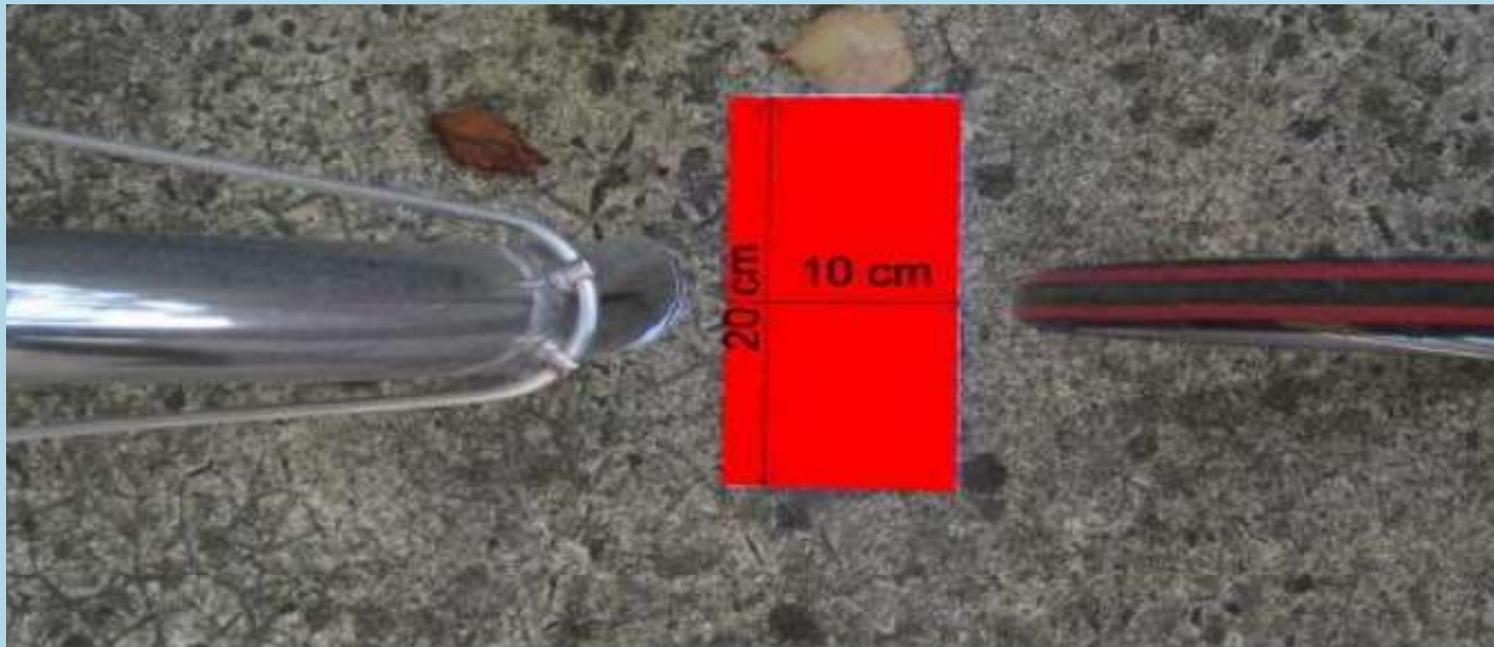
Groupe en double file.

- Le code de la route l'autorise pourvu que les circonstances (route étroite, virage, dos d'âne etc ...) n'imposent la file indienne.
- L'effet d'accordéon est diminué.
- Communication interne est facilitée.
- Protection accrue contre le vent.
- Le sentiment de sécurité accru par l'effet de masse, ce qui est faux.

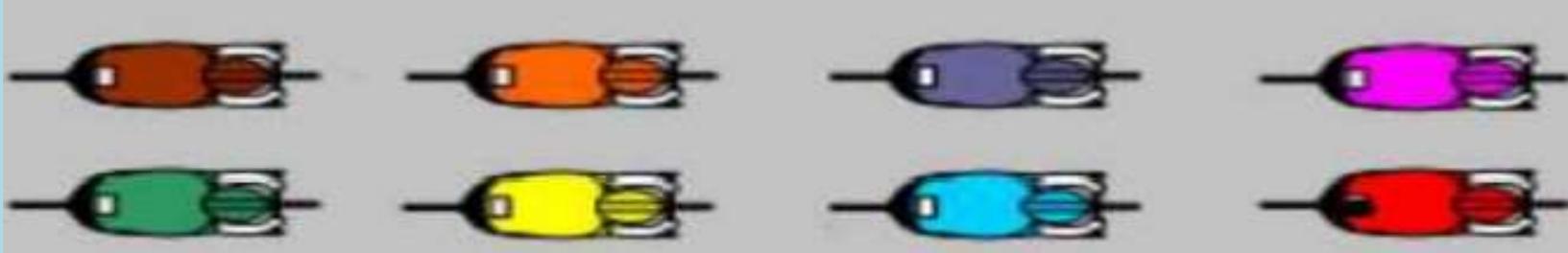


Garder une distance de sécurité constante entre les vélos. Elle est proportionnelle à la vitesse. Plus vous roulez vite, plus elle s'allonge.

La zone critique



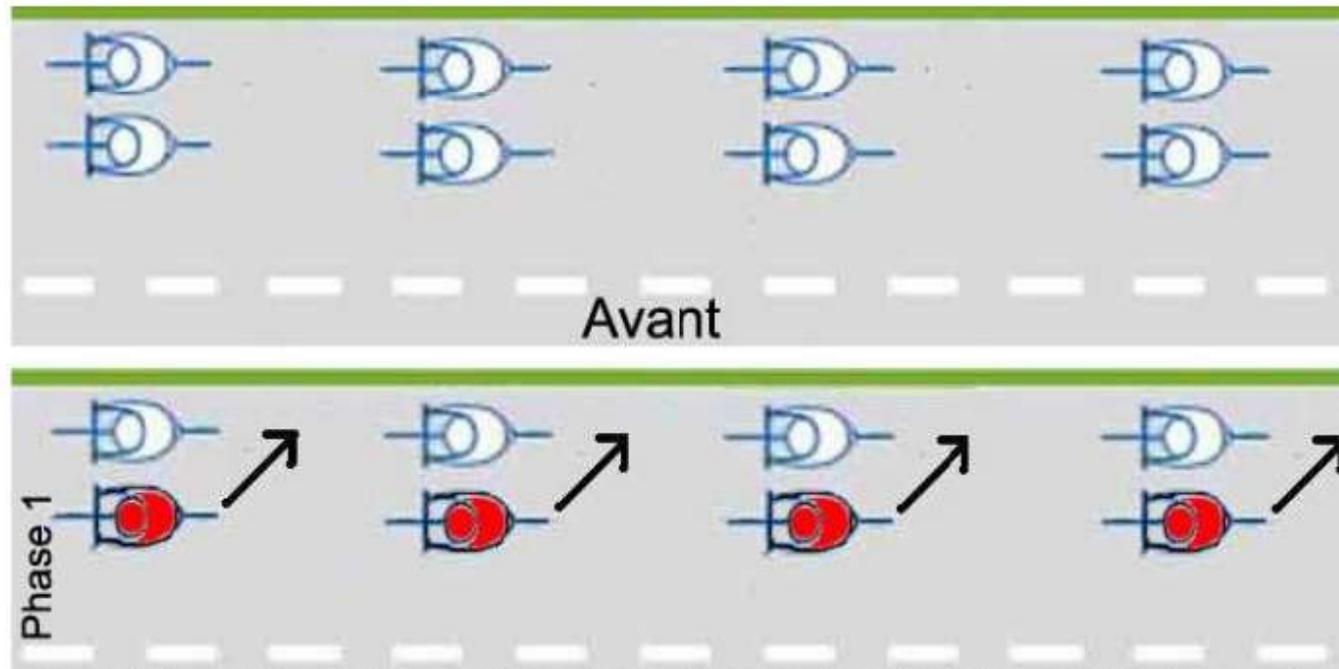
**Attention de prendre en compte l'équipement du vélo qui vous précède.
En effet les freins à disque ont une efficacité supérieure aux freins traditionnels.**



Roulez le plus droit possible

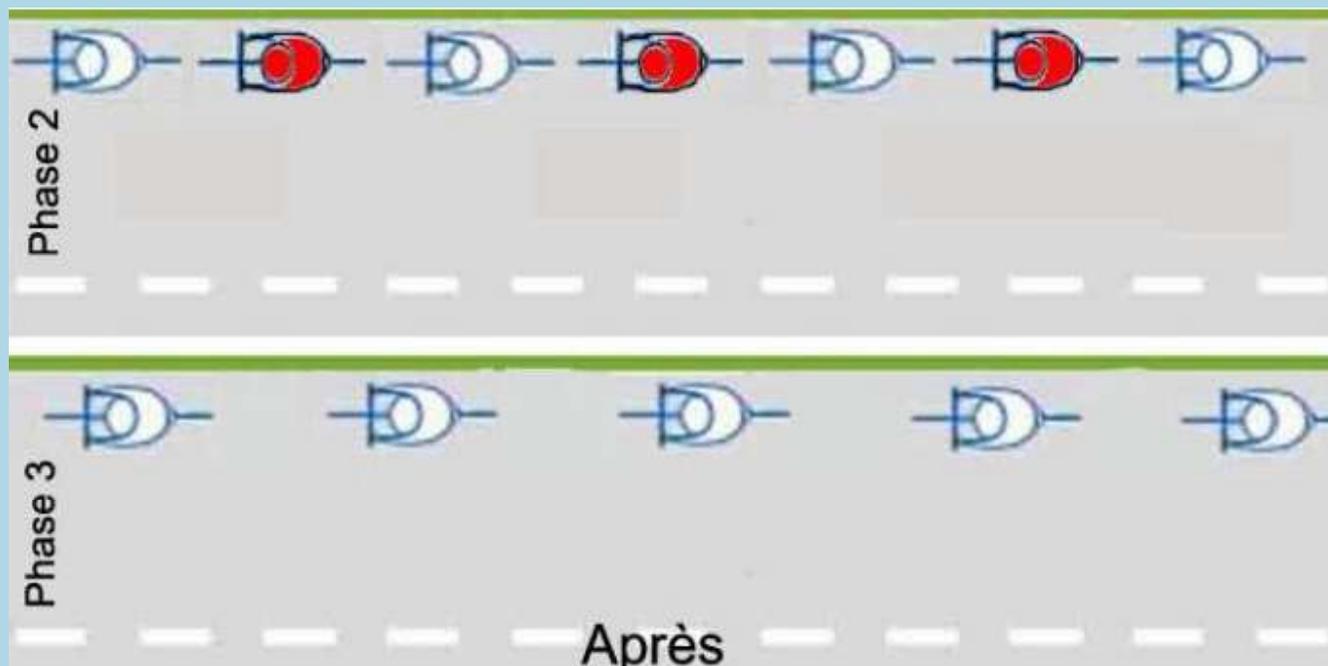
- Restez sur la ligne de roulement de celui qui précède.
- Tenez-vous à 50, 75 cm du bord droit de la route.

Passer de deux de front à une file simple



Le cycliste de gauche ralentit et vient se placer derrière celui à son côté. S'il vient se placer devant, il est obligé d'accélérer et provoque une accélération du groupe.

Passer de deux de front à une simple file un titre



S'il n'y a pas d'inconvénient à ce que le groupe accélère, le cycliste de gauche peut passer devant celui de droite. Le principal étant que cette méthode soit convenue à l'avance (toujours la communication)

Les techniques du relais

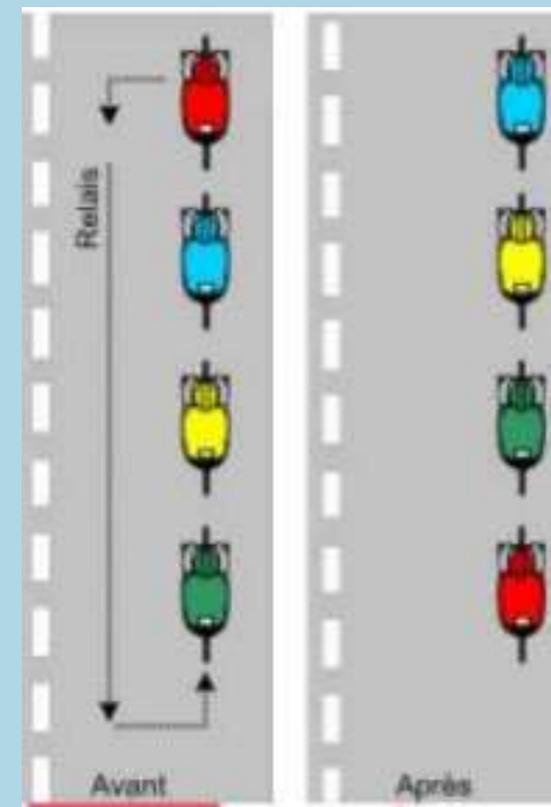


Le relais n'est pas une relance

Relais par la gauche:

La plus utilisée. Elle n'expose qu'un seul cycliste à la fois.

On l'utilise par vent de face, dans le dos ou latéral gauche.



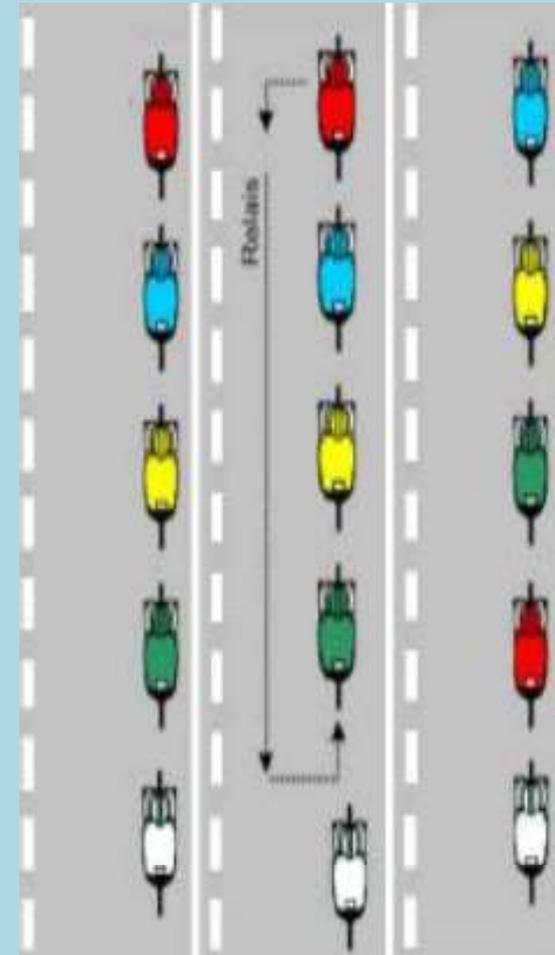
Les techniques du relais



Passer son relais

Cette technique permet au cycliste fatigué de passer son relais en toute sécurité.

Il se laissera momentanément distancé pour laisser sa place.



Les techniques du relais



Par dépassement

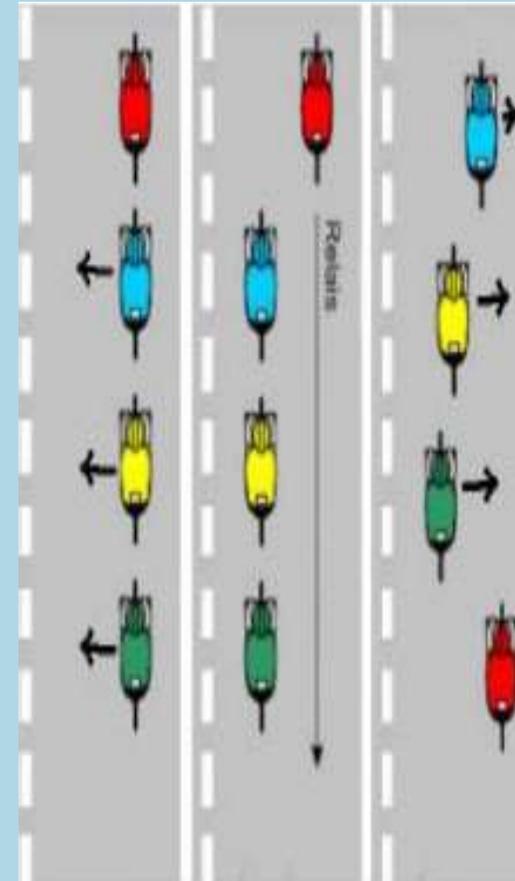
Le second cycliste double le chef de file et les autres du groupe suivent.

Manœuvre plus dangereuse la communication est primordiale.

Technique qui tend à l'accélération du groupe.

Problématique pour le cycliste fatigué qui souhaite passer son relais.

Cette méthode est déconseillée pour les cyclotouristes.



Les techniques du relais



Relais dans un groupe en double file

Une seule technique est tolérée par le Code de la Route, le relais par roulement, car il ne peut être créer une troisième file.



Les techniques du relais



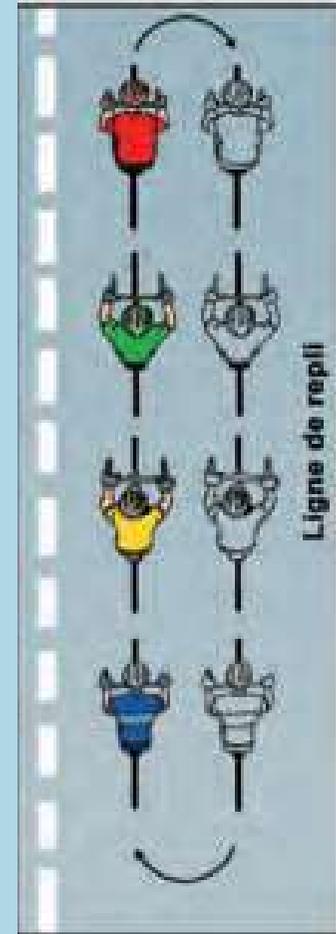
Relais par roulement

Toujours sur deux files de cyclistes.

Relais court, voire très court.

Travail d'équipe qui peut être très valorisant.

Grande maîtrise exigée et mode de communication au point



Les techniques du relais



Plus la vitesse est élevée, plus les relais sont courts.
Toutes les techniques n'ont pas été évoquées, certaines comme l'éventail et les bordures sont **totalemment interdites** sur routes ouvertes.





Les mauvais comportements



Voici un groupe anarchique dont certains membres empruntent la voie de gauche



Les mauvais comportements



**Cycliste solitaire
intercalé =
allongement du
groupe**



**Engagement de la
roue avant du
cycliste de droite,
cycliste de gauche
décalé. trop proche
de l'axe de la chaussée**



**Trois de front
ou plus,
totalement
interdit par le
code de la route**

Les bons comportements



- **Gardez vos deux mains sur le guidon.**
- **Regarder au loin, pas la roue AR du vélo devant vous.**
- **Vigilance constante pour pouvoir anticiper.**
- **Respecter vos limites et celles du Code de la Route.**
- **Attention à ne pas entrer dans la zone critique avec le vélo qui vous précède.**



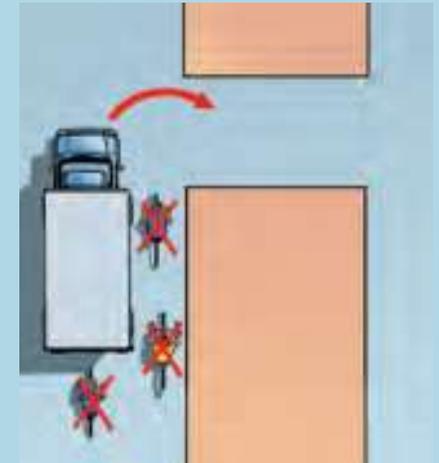
Appréhender les infrastructures routières



Eviter les angles morts

L'angle mort est une zone inaccessible au champ de vision du conducteur. Il est proportionnel à la hauteur et longueur du véhicule. Il est important de croiser le regard de l'autre conducteur. En fait si vous le voyez dans son rétroviseur c'est qu'il vous voit également.

Pour plus de sécurité et lorsque vous avez connaissance de leur présence, positionnez vous dans les SAS pour cyclistes.



La situation du tourne à gauche

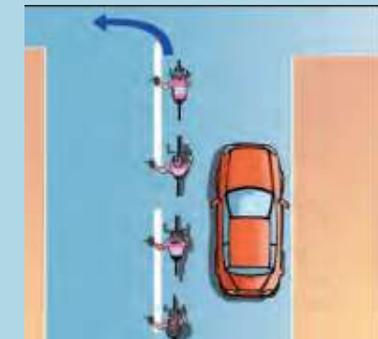
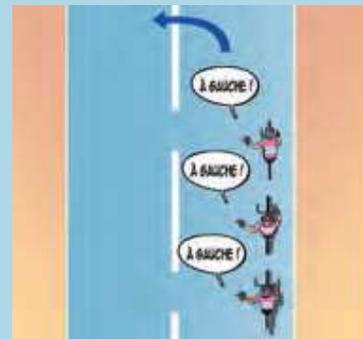


Le premier tend le bras et crie "à gauche"

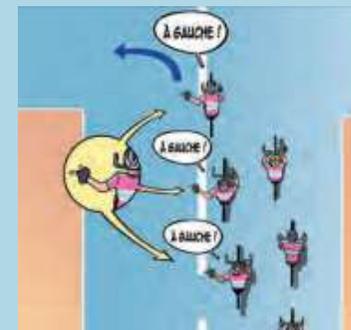
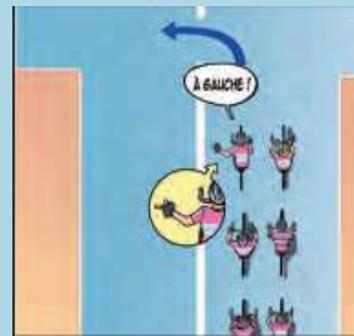
Les suivants passent le message.

Le dernier après vérification se déporte à gauche, en passant l'information laissant la voie de droite libre pour les voitures venant de l'arrière.

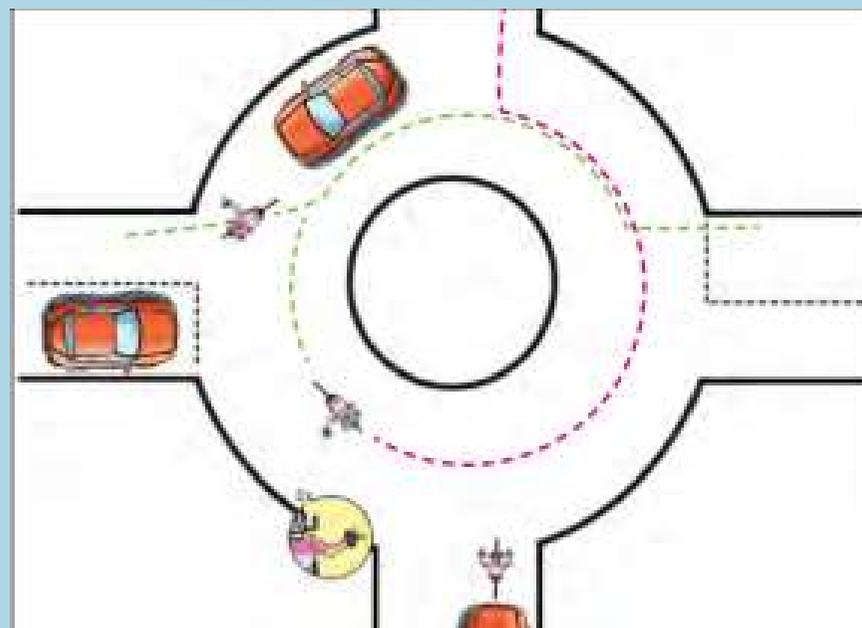
Le groupe en simple file



Le groupe en double file



Les carrefours giratoires



Ils sont conçus pour fluidifier la circulation. En l'absence d'aménagements spécifiques ils sont compliqués à franchir. Placez vous au centre de l'anneau quand il n'y a pas d'aménagement cyclable séparatif, ou au centre de la voie la plus à droite.

Rappel: Un groupe n'existe pas dans le C.R., chaque cycliste doit respecter la signalisation.

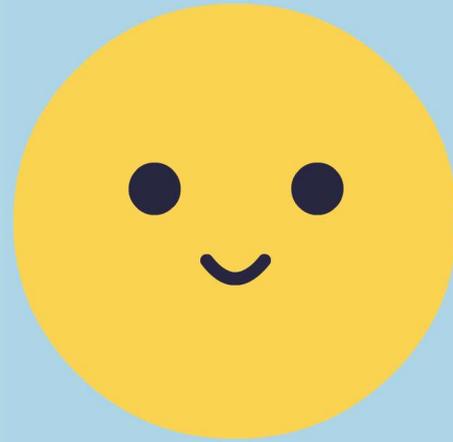


Le cycliste peut-il s'affranchir
du feu rouge ?



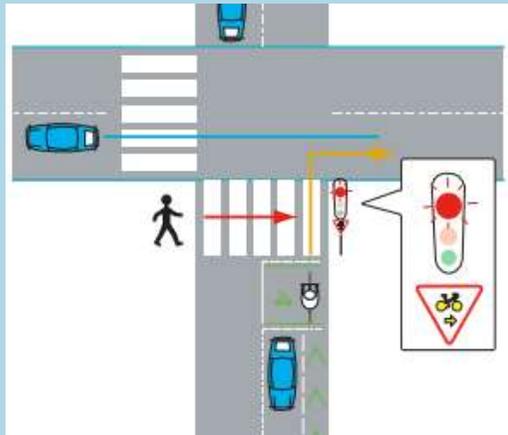
Non, bien évidemment, le cycliste reste soumis au C.R et doit s'arrêter si un feu est rouge (et même orange). Il est verbalisable comme tout autre usager de la route qui commettrait une infraction (téléphone, refus de priorité, franchissement d'un stop, drogue, alcool etc ...)

S'il n'est pas concerné par les retraits de points, puisqu'il s'agit d'une mesure administrative, le juge peut décider à l'encontre d'un cycliste auteur d'une infraction routière grave une suspension de son permis de conduire. L'amende est de 135 €.

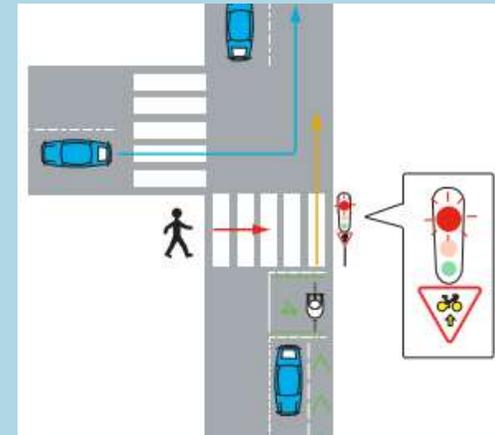


Un cycliste peut-il franchir un
feu rouge ?

Les aménagements particuliers



Le tournez à droite



Allez tout droit

Panonceau M 12

• Autres dispositions possibles



Dans tous les cas, si aucun de ces panneaux n'est présent, les cyclistes doivent respecter les feux tricolores.

Signalétique diverse



L'aire piétonne



Elle est définie réglementairement comme une section ou ensemble de sections de voies en agglomération affectée à la circulation des piétons (art. R.110-21 du Code de la route).

- **Le piéton y est prioritaire sur tous les autres usagers autorisés à y accéder à l'exception des tramways.**
- **Les cyclistes sont autorisés à y circuler, sauf dispositions différentes prises par le maire.**
- **Tous les véhicules soumis au Code de la route qui sont amenés à y circuler doivent respecter l'allure du pas, y compris les cyclistes.**

La zone de rencontre



Elle se définit sur le plan réglementaire comme une zone à priorité piétonne, ouverte à tous les modes de circulation.

- Les piétons peuvent s'y déplacer sur toute la largeur de la voirie en bénéficiant de la priorité sur l'ensemble des véhicules (à l'exception des tramways).
- Pour assurer la cohabitation de tous les usagers, la vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h.
- **De plus, sauf situation exceptionnelle, toutes les chaussées y sont à double-sens pour les cyclistes.**

La voie verte



Route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des cyclomobiles légers, des piétons et des cavaliers. Par dérogation, les véhicules motorisés mentionnés à l'article R. 411-3-2 peuvent également être autorisés à y circuler dans les conditions prévues au même article.

La vélorue



La vélorue est une section ou un ensemble de sections de voie appartenant au réseau cyclable structurant et accueillant un trafic motorisé exclusivement de desserte.



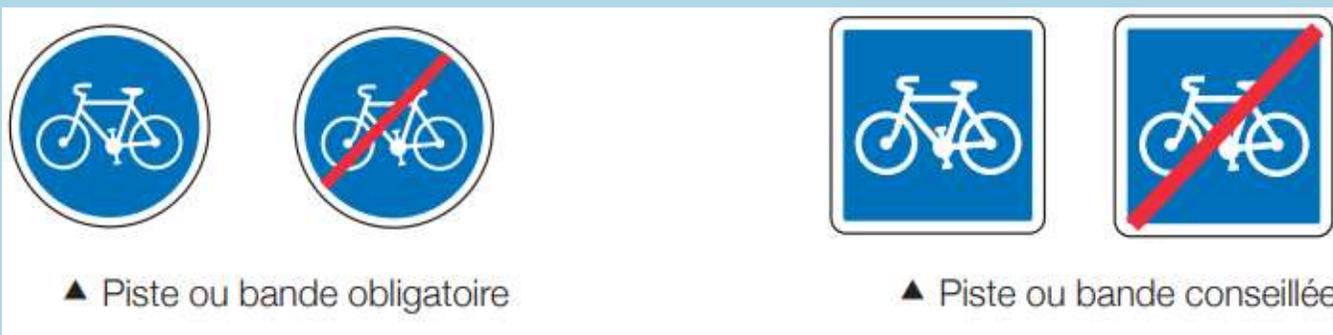
La véloroute

Une véloroute est un itinéraire pour cyclistes à moyenne et longue distance d'intérêt départemental, régional, national ou européen, reliant les régions entre elles en empruntant tous types de voies y compris partagées avec les véhicules motorisés dans la mesure où elles sont sécurisées. Une véloroute peut comprendre des voies vertes, qui sont des aménagements en site propre réservés aux déplacements non motorisés des cyclistes, rollers, personnes à mobilité réduite et piétons.

Les aménagements cyclables

La bande cyclable : Espace de la chaussée réservé aux vélos

La piste cyclable : Espace séparé de la chaussée réservé aux vélos





C'est un feu qui existe depuis 2022. Ce dernier va tout simplement intervenir lorsqu'une piste cyclable est parallèle à un passage piéton au moment de traverser une voie. Ainsi ce feu "cycle-piéton" représente un piéton et un vélo qui passeront au vert ou au rouge. Le but étant de clarifier la traversée des passages piétons par les usagers de la petite reine. Il est testé du côté de Strasbourg.



Carré sur fond bleu avec une flèche allant dans un sens et une autre avec vélo allant dans l'autre, ce dernier est simple à comprendre : il indique simplement aux cyclistes qu'ils ont le droit de circuler à contre-sens. Ces panneaux, apparus à partir de 2008, ne concernent que des rues à sens unique. Néanmoins, une piste cyclable pourrait être dessinée en sens inverse pour que les vélos puissent librement circuler. Bien évidemment, c'est une voie réservée aux personnes roulant en bicyclette. Les motos et les scooters n'ont pas le droit d'emprunter ce type de voie.



L'un des panneaux que l'on connaît en tant qu'automobiliste, c'est le panneau interdisant l'accès aux vélos sur une certaine zone. Ainsi, si en tant que cycliste, vous vous retrouvez face à ce panneau, vous n'avez pas le droit de vous insérer sur la voie ou sous le tunnel concerné.



Ce dernier interdit tous véhicules à entrer dans la zone concernée. Néanmoins, si vous roulez à vélo, il sera parfaitement possible d'y aller. Notons également qu'un marquage au sol peut également accompagner cette signalisation. On retrouve ce panneau en complément du double sens cyclable.

le cycliste et son environnement





Notre stade est la route. Il est donc nécessaire de prendre en compte tous les autres usagers, dans leur comportement, leur encombrement, leur vitesse.

La courtoisie: Au croisement d'automobilistes irascibles ou dangereux, éviter de répondre par une insulte verbale ou gestuelle. Un conducteur peut faire demi-tour et charger le groupe de cyclistes. Bien réfléchir aux conséquences possibles pour soit même et pour les autres cyclistes.

Le savoir-vivre: En règle générale, il est plus utile d'encourager les bons comportements en remerciant les automobilistes qui font preuve de courtoisie.

Les vulnérables: Pensez à avertir les piétons, les rollers de votre approche, d'autant plus qu'ils ont tendance à traverser sans regarder et à occuper tout l'espace. Soyez également conscient qu'ils n'entendent pas notre arrivée faute de moteur. Pour rappel les piétons ont un statut particulier qui leur confère la priorité sur tous les autres usagers.

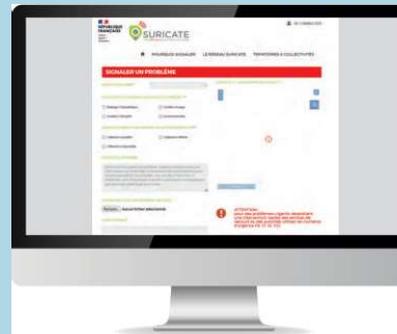


Anomalies infrastructure

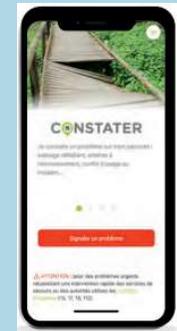
Analyse des risques routiers

Avec les outils modernes de communication nous vous recommandons;

<http://sentinelles.sportdenature.fr>



Suricate



Exemples d'anomalies justifiables:

- Entretien -végétation luxuriante - présence de gravillons - terre -sable.
- Signalisation manquante, masquée, sous ou surdimensionnée.
- Tampon EDF eau en surélévation - grilles dans sens de circulation.
- Chaussée largeur insuffisante - déformée - trous -



GEOLOCALISER LES INCIDENTS ET LES TRAITER

Les pratiquantes et pratiquants signalent et géolocalisent les incidents rencontrés lors de leur activité, tels qu'un équipement défectueux, une signalétique erronée, une source de pollution ou d'un conflit d'usage.

Les signalements sont communiqués automatiquement à un réseau de plus de 1000 administrateurs et administratrices réparties sur l'ensemble du territoire national. Issues des collectivités territoriales, des fédérations sportives, des services de l'État et des gestionnaires d'espaces naturels, ces personnes sont chargées de résoudre les anomalies signalées.

Depuis votre Espace Sentinelle, vous pouvez suivre l'évolution de vos signalements.

SURICATE, UN DISPOSITIF NATIONAL

Le développement maîtrisé des sports de nature fait l'objet d'une politique publique spécifique et est pris en compte dans d'autres politiques publiques, car il est avéré que la pratique de ces activités présente des intérêts éducatifs, que ce secteur stimule l'économie locale, ou bien encore que les pratiquantes et pratiquants contribuent à la gestion des lieux de pratique et à l'excellence sportive française.

Le développement maîtrisé des sports de nature est d'intérêt public, c'est la raison pour laquelle le ministère chargé des Sports le promeut.

Par la participation active des pratiquantes et pratiquants, de l'action des administrateurs et administratrices, Suricate aide les acteurs des sports de nature à maintenir une offre de qualité.

Ce dispositif est piloté par Pôle ressources national sports de nature avec l'appui du ministère des Sports et des Jeux olympiques

CARTOGRAPHIE IGN INCORRECTE

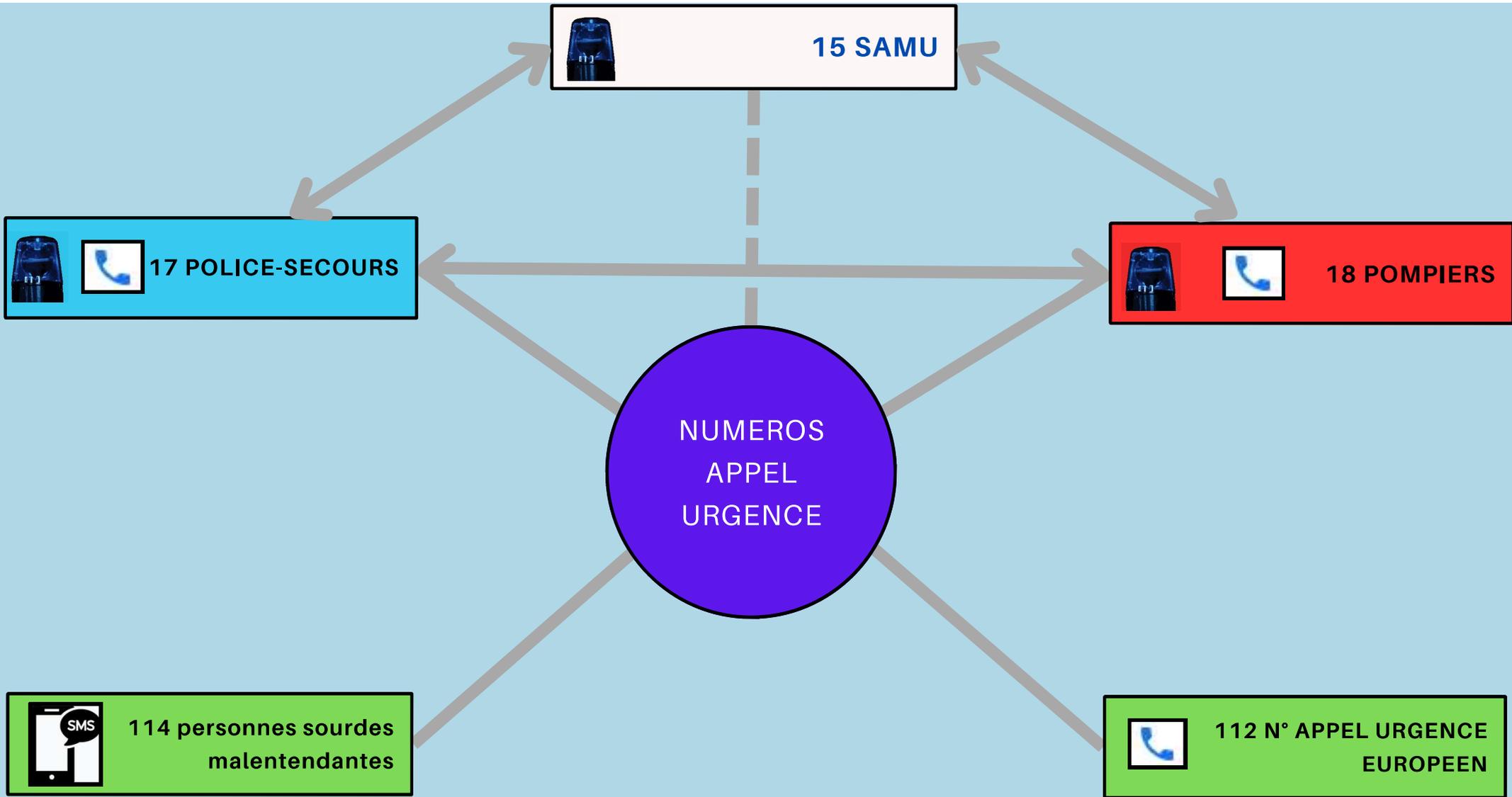


Participez à l'amélioration des données IGN, en signalant des évolutions ou des erreurs de cartographie via l'interface dédiée : **localisez-vous et utilisez l'outil « signaler une anomalie dans les données »**

[Signaler une erreur de cartographie sur Géoportail](#)

Que faire en cas d'accident ?







**Merci d'avoir consacré du temps
à la sécurité**

*Bonne route
à tous*



Votre délégué sécurité: Jean-Philippe BOURLA

