



En ville, les cyclistes doivent emprunter les voies ou bandes cyclables qui leur sont réservées.

Savoir partager la route

L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière a publié les chiffres provisoires de l'accidentologie 2022, concernant les cyclistes. Tour d'horizon et point sur les accidents au sein de notre fédération.

> Denis Vituel, président de la commission nationale Sécurité

Pour l'année 2022 qui vient de se terminer, les chiffres relevés par l'observatoire de la sécurité routière sont les suivants :

- 244 cyclistes (dont 214 hommes) sont décédés en 2022 et 2 700 auraient été gravement blessés.
- 47 % des cyclistes tués sont âgés de 65 ans ou plus.
- L'accidentalité cycliste augmente en agglomération et hors agglomération. Il est intéressant de la rapprocher de l'évolution de la pratique cycliste telle que mesurée par l'association « Vélo & Territoires » (sur la plateforme nationale des fréquentations) dans leur bulletin *Fréquentation vélo 2022 n°7*.
- En agglomération, le nombre de tués

à vélo s'élève à 107 soit + 16 % par rapport à 2019 (augmentation surtout chez les 65 ans et plus).

- Le nombre de blessés graves estimés augmenterait de + 8 %.
- La pratique cycliste en zone urbaine a évolué de + 34 % et en périurbain de + 17 % selon « Vélo & Territoires ».
- Hors agglomération, le nombre de tués s'élève à 137 soit + 47 % par rapport à 2019. Cette hausse est plus soutenue le mercredi chez les 75 ans ou plus.
- Le nombre de blessés estimés graves augmenterait de + 22 %.
- La pratique cycliste en milieu rural a évolué de + 18 %.
- Parmi les 244 cyclistes tués, 38 % ont 55 ans ou plus hors agglomération.

> QUELQUES PANNEAUX DE BASE



Avec un panneau M12, un feu tricolore devient un cédez-le-passage.



En Zone 20, le piéton reste prioritaire.



Indique une piste obligatoire pour le cycliste.

Les accidents dans notre fédération sont plus stables

Notre accidentologie de mortalité est relativement constante pour un nombre de licenciés en légère baisse comme nous le montre le graphique ci-contre :

- 2019 : 21 décès suite accident de la route soit 0.018 % de nos licenciés.
- 2020 : 17 décès soit 0.015 %.
- 2021 : 10 décès soit 0.009 % (peut-être l'après Covid, période de reprise des activités).
- 2022 : 13 décès soit 0.012 %.

Faut-il voir dans cette stabilité des chiffres le fruit du travail fait par la commission nationale Sécurité et les délégués sécurité dans les clubs, doublé par l'apprentissage dans les Écoles française de vélo, les sessions de « Remise en selle », pour jeunes et moins jeunes, et le « Savoir rouler à vélo (SRAV) » ?

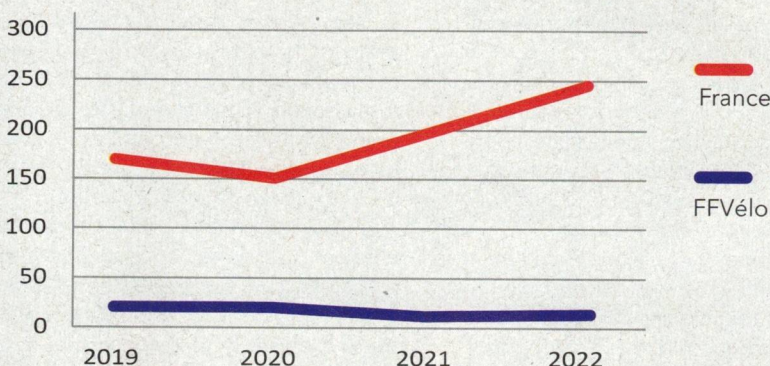
Ce qui est certain c'est que notre politique de prévention et d'apprentissage fait ses preuves, comme cela l'a été pour le port du casque : « convaincre sans contraindre ».

En 2022, nos chiffres ne sont pas stabilisés, mais, à une ou deux unités près, nous avons treize accidents mortels qui se répartissent comme suit :



Hors agglomération, il est recommandé de rouler en file indienne.

> CHIFFRES DE L'ACCIDENTOLOGIE CYCLISTE



- huit décès suite à une collision avec un véhicule motorisé dont une moto. Seulement deux cyclistes en tort, quatre suite à une chute individuelle (dont deux VTT) et deux suite à un malaise entraînant une chute mortelle. Enfin une collision avec un chien entraînant la chute mortelle.
- Signalons que dans nos départements d'outre-mer nous n'avons pas de décès alors que six cyclistes sont morts dans ces territoires.

Les déclarations d'accidents en chiffres

- 2 298 déclarations allant de la demande de remboursement de matériel (pour rappel : un choc sur un casque demande son changement) au décès. Notons aussi que dans 98 % des déclarations, le licencié déclare porter un casque.
- 926 accidentés ont fait un séjour à l'hôpital (40 %) mais nous n'aurons les chiffres des accidentés graves entraî-

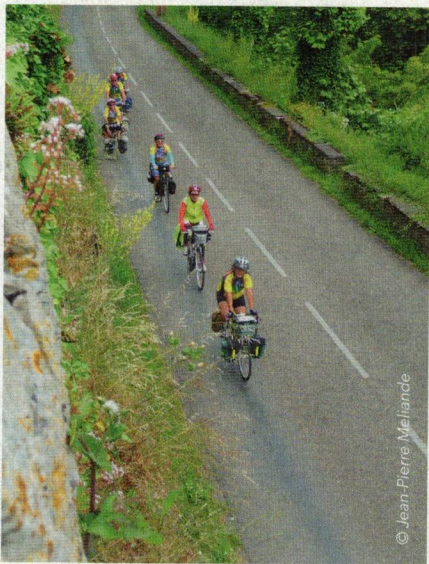
nant une IPP qu'en avril. Notons aussi le nombre croissant de délits de fuite dans les accidents graves avec ou sans séquelles.

• Nous avons aussi eu des décès (27) suite à des accidents cardiovasculaires. Nous voyons bien l'intérêt d'intégrer une structure fédérale pour, entre autres, rappeler les conseils et consignes concernant le partage de la route, le positionnement sur la chaussée en groupe ou individuel.

Le partage de la route c'est quoi ?

C'est avant tout un acte de civisme et de respect de l'autre.

Nous utilisons la voie publique pour circuler quel que soit notre mode de transport. Sur la route, tous les usagers doivent donc cohabiter dans des configurations changeantes suivant l'évolution des conditions météorologiques et la luminosité, par exemple. C'est pourquoi, pour la sécurité de tous, il



© Jean-Pierre Méliande

Vêtements colorés pour être bien visibles des autres usagers de la route.

faut une règle : c'est le Code de la route que tous les usagers doivent respecter. Dans le cas contraire, ils risquent très fortement de provoquer un accident. Nombreuses sont les personnes responsables et victimes d'accidents mortels à cause du non-respect du Code de la route. Notre sécurité commence par notre comportement.

Il est évident que les progrès concernant les angles morts sont dus pour une bonne part aux actions de la fédération comme pour la possibilité de chevaucher une ligne continue pour doubler si « les conditions le permettent ».

Nous continuons le dialogue avec le ministère de l'Intérieur et faisons régulièrement des propositions pour améliorer le Code de la route en faveur des cyclistes (*prochain rendez-vous en mars*).

Des itinéraires en site propre partout ?

Il est irréaliste de demander des itinéraires en site propre partout. Il faut apprendre à partager la route et surtout ne pas être « parqués », cloisonnés à des pistes dont on n'aurait plus le droit de sortir, ce qui serait irréalisable ne serait-ce que financièrement. Avec l'essor des mobilités douces, il faut pouvoir aller partout (ou presque !) à vélo. Bien se comporter sur la route, c'est avant tout comprendre ses dangers, prévoir les difficultés et savoir y faire face avec discernement, respect, anticipation et bienveillance, par exemple respecter la vitesse en zone piétonne. Bien conduire quel que soit le véhicule, c'est aussi montrer l'exemple aux autres usagers en étant courtois, mais aussi aux passagers que l'on transporte, en particulier lorsqu'il s'agit d'enfants, qui même très jeunes, seront influencés dans leur conduite par ce qu'ils auront vu. ■

Quelques rappels

De manière générale sur la route

- S'arrêter aux feux rouges pour tous, piétons, automobilistes et cyclistes sauf certains feux rouges que les cyclistes peuvent franchir sous conditions quand le panneau existe.
- S'arrêter au stop, c'est en posant pied à terre, pas en faisant de la patinette.
- Ne pas rouler en sens interdit. Là aussi, les cyclistes peuvent être autorisés à circuler dans le sens interdit aux véhicules à moteur, notamment dans les « zones 30 km/h » si les panneaux l'autorisent.
- Avec l'arrivée des engins de déplacement personnel (trottinettes et autres), les règles ont aussi évolué ce qui n'est pas toujours bien compris par les usagers eux-mêmes. Nous recommandons une révision des règles régulièrement. Les cyclistes peuvent demander cela aux Écoles françaises de vélo ou au club le plus proche.

Circuler en ville

- Les cyclistes doivent emprunter les pistes ou bandes cyclables qui leur sont réservées en fonction du panneau de signalisation routière dédié à l'aménagement : « rond » obligatoire, « carré » recommandé (*panneau avec le dessin d'un vélo en blanc sur fond bleu*).
- Si la chaussée est bordée de chaque côté par l'une de ces voies réservées, les utilisateurs doivent emprunter celles ouvertes à droite de la route, dans le sens de la circulation et respecter les feux de signalisation réglant la traversée des rues.
- En l'absence de pistes ou bandes cyclables, les cyclistes doivent circuler sur le côté droit de la chaussée. En cas de stationnement, le cycliste doit s'éloigner des véhicules pour sa sécurité
- Ne pas rouler trop près du caniveau pour éviter les ornières, gravillons et avoires ou les bouches d'égout.
- Les cyclistes sont autorisés à rouler sur les Voies vertes, dans les zones de rencontre en circulant à pas plus de 20 km/h et respectant la priorité du piéton.
- Dans les zones 30 et aires piétonnes,

circuler à l'allure du pas. Dans les zones 30 et zones de rencontre, les vélos peuvent circuler dans les deux sens. Le double sens permet de bénéficier d'une meilleure visibilité, d'éviter les grands axes de circulation et de simplifier les itinéraires. Un arrêté du gestionnaire de voirie peut interdire le double sens cyclable en zone 30 en mettant ou pas la signalisation adéquate.

- Tout changement de direction doit être signalé et anticipé : le bras doit rester tendu tout au long de la manœuvre.
- Feu rouge et stop respectés. Le feu avec le « cédez le passage vélo » (M12) doit être abordé avec prudence en laissant la priorité aux piétons et véhicules qui traversent le carrefour.
- Pour traverser sur un passage piéton, comme son nom l'indique, descendre de vélo et traverser à pied, sauf si des chevrons ou/et des pictogrammes vélos sont entre les bandes ou à côté en parallèle du passage piéton.

Hors agglomération, interurbain ou campagne

Les mêmes règles que pour la ville s'appliquent.

- Ne pas rouler trop près de l'accotement pour éviter ornières ou gravillons, notamment dans les virages car les automobilistes ne vous voient qu'au dernier moment.
- Prudence lors du passage d'un camion : l'appel d'air risque de vous déséquilibrer.
- En groupe, il est possible de rouler à deux de front mais se mettre en file indienne à l'approche d'un véhicule ou lorsque les circonstances l'exigent (chaussée étroite, etc.).
- La nuit : se positionner systématiquement en file indienne.
- Penser à prendre votre place sur la chaussée pour être visible (vêtements clairs, vêtements de haute visibilité).
- Empêcher des dépassements pouvant être dangereux par exemple dans une écluse ou un rétrécissement de chaussée. ■

Pour vous aider à adopter au quotidien les bons réflexes lors de vos déplacements à vélo, seul ou en club, la Fédération française de cyclotourisme met à votre disposition différents documents (les bons réflexes pour rouler en groupe, voir et être vu à vélo, etc.).

Retrouvez toutes ces éditions sur le site ffvelo.fr, rubrique « Sécurité ».

