



Paul REY : Responsable Sécurité du Codep 69

Compte rendu de la réunion des Responsables Sécurité des Clubs

21 octobre 2006

La réunion avait pour objet d'être un débat sur le vécu des responsables sécurité des clubs et d'apporter des réponses à leurs interrogations.

Sur 35 clubs 12 étaient représentés soit un tiers. Certains grands clubs brillaient par leur absence et se reconnaîtront sur le tableau joint en annexe. Certains clubs n'ont pas encore fait connaître le nom de leur responsable sécurité malgré une demande de début 2006. En tout état de cause il aurait été normal qu'en l'absence de délégué le président assure la représentation de son club.

Un rapide tour de table de présentation met en évidence l'ancienneté dans la fonction comprise entre 1 et 4 ans.

La sécurité est considérée comme bonne par l'ensemble des participants vu l'absence d'accident grave ce qui ne peut me satisfaire : les « quasi-accidents » restent nombreux au dire des participants et les infractions au **code de la route ou les comportements dangereux** sont fréquents : non-respect de la signalisation – arrêt en milieu de chaussée....

Le **roulage en peloton** est très fréquent ; sa fausse impression de sécurité engendre un risque maintes fois pointé par le responsable du Codep. Malgré le vide du Code de la Route sur ce point si les cyclistes ne circulent pas à plus de deux de front cette pratique dans les clubs reste préoccupante aussi il est rappelé qu'il est indispensable de scinder en plusieurs groupes de 5 à 10 vélos ceci en fonction de l'importance de la voie, de l'intensité et de la nature du trafic, des conditions de visibilité....

Le **port du casque** est quasi général sauf pour un ou deux irréductibles par club qu'il est particulièrement difficile de convaincre.

Voir et être vu :

Rappel de l'utilisation de **vêtements clairs** de préférence le jaune fluo lors de l'achat et surtout de la définition des tenues des clubs.

Obligation de *l'éclairage* dès la tombée du jour (et non pas uniquement de nuit) et dès que les circonstances l'exigent ce qui est assez vague mais qui englobe en particulier la pluie intense, le brouillard.... A chacun d'agir en responsable.

Utilisation très conseillée du *rétroviseur* qui permet d'éviter d'avoir à tourner la tête (pratique dangereuse pour tous surtout en roulage en groupe) pour prendre conscience du danger venant de l'arrière. Les participants admettent tous son intérêt mais ne peuvent expliquer la raison de sa quasi-absence dans les clubs sauf pour ceux qui roulent en agglomération urbaine et ne peuvent plus s'en passer son poids, de l'ordre de celui d'une barre de céréales ne peut être un argument convaincant ; par contre la qualité souvent médiocre et la fragilité sont soulignés.

L'*écarteur de danger* reste un moyen remarquable pour le roulage en solo mais demande une fixation adéquate (constat que les véhicules à moteur passent enfin à la distance réglementaire de 1.5 m sur route.

Les aménagements routiers et urbains

Les clubs utilisent bien les *pistes et bandes cyclables* mais se plaignent de leur mauvais entretien. Ce constat est partagé par le responsable du Codep qui redit qu'il ne sert à rien de « râler » entre nous mais qu'il faut agir auprès du gestionnaire de la voie (commune ou département). En principe la voie de l'Azergues est nettoyée une fois par mois mais la pluie entraîne des cailloux des chemins qui la surplombe et on ne peut éviter les comportements inciviques des jets de bouteilles de verre depuis les voitures les nuits de WE surtout.

Les aménagements typiquement urbains sont rapidement évoqués en particulier la piste le long du tramway LEA en cours de finition reliant le centre de Lyon (gare de la Part Dieu) à la commune de Meyzieu permettant ainsi de sortir de Lyon vers l'Est du département du Rhône dans un environnement agréable et sécurisé.

Le *stationnement illicite* des autos reste un problème majeur vu l'absence de volonté jusqu'à présent des autorités compétentes.

Tous s'accordent à dire que *la situation des cyclistes en ville* s'améliore lentement sans doute à cause de leur présence bien plus importante (triplement en 5 ans) et en particulier la mise en service des locations à prix modique de vélos sur Lyon et Villeurbanne - opération Vélo'V (<http://www.velov.grandlyon.com>).

D'autres projets de pistes sont en cours et cela demande beaucoup de temps pour participer aux réunions de concertation auxquelles le Codep est invité.

L'absence de signalétique de ces voies cyclables et leur interruption brutale et souvent dangereuse est pointée.

La généralisation des contre sens cyclables n'est souhaitée par les clubs que dans la mesure où elle intègre les éléments suivants outre le panneau à l'entrée du contresens « sauf aux cyclistes » :

- Marquage au sol (pictogramme vélo avec flèche de sens de circulation+ bande interrompue)
- Panneau à l'entre de la rue en sens unique signalant la possibilité de croiser des cyclistes à contresens

- Panneau au niveau de chaque intersection signalant l'existence de cyclistes à contre sens
- Si possible « boudin de séparation » (nota : pb d'écoulement des eaux pluviales et nettoyage)
-

Les aménagements dangereux.

La FFCT a édité une plaquette récente sur leur nature en particulier les rétrécissements « brise vitesse » et les « tourne à gauche » qui se révèlent être des pièges mortels pour les cyclistes.

Les clubs sont invités à aider le responsable sécurité du Codep 69 pour les recenser et entreprendre des actions correctrices auprès des collectivités territoriales responsables des voies. Il faudra beaucoup d'énergie les DDE se limitant le plus souvent à se retrancher derrière l'aspect réglementaire de ces aménagements (cf. la réponse de la mairie de Optevoz (38) concernant un carrefour).

Il est rappelé qu'il est préférable qu'une **concertation entre le club et le responsable sécurité du Codep** s'établisse avant tout envoi de courrier aux mairies ce dernier engage indirectement la responsabilité de la FFCT et il est préférable, compte tenu de la complexité de la réglementation, de ne pas commettre d'erreur qui bien sûr servirait d'argument contre les clubs.

Une action spécifique sera débutée en 2007 sur ces aménagements dangereux sous forme d'abord d'une méthode de travail envoyée aux clubs. D'ores et déjà il est demandé aux clubs d'identifier un aménagement routier ou urbain dangereux en le photographiant avec en particulier sa localisation précise (un appareil numérique est d'une grande utilité).

Les outils

Trois **formations** ont été faites (2003-2004-2005). Le **CD** des diapos est disponible. Il est décidé de l'envoyer à tous les clubs.

La mallette sécurité a été remise à tous les clubs en 2005. Il semble que nombre d'entre elles soit ne sont pas parvenues au responsable sécurité soit non transmises à son successeur. Elle contient le Guide du « Délégué Sécurité Club » qui est le document de base élémentaire à utiliser. Il sera réapprovisionné et renvoyé à tous les clubs.

Le document « La Sécurité la priorité de la FFCT » : il semble que la diffusion ait été assez confidentielle pourtant il constitue la base des connaissances nécessaires du responsable du club. Il serait intéressant de le mettre en ligne sur le site au moins du Codep (voir faisabilité).

Le document « La Charte Cyclable » plus technique est destiné aux élus et techniciens à qui il a été remis. Il reste la base des connaissances du Responsable du Codep.

Le **site internet FFCT** (<http://securite04.chez-alice.fr>) est en cours de modification certaines rubriques sont périmées mais il conserve tout son intérêt.

La **fiche accident** est disponible sous forme papier. Chaque licencié doit en avoir un exemplaire et le responsable doit avoir le **dossier assurance** à jour.

Les anciennes fiches ne doivent plus être utilisées.

Noter que .

- Le site de l'AC3F (<http://ac3f.com/>) comporte la version fichier PDF de ces deux documents à la rubrique sécurité et sera intégré au site du Codep.
- La revue Cyclotourisme comporte à chaque numéro un article sur la sécurité. Chaque responsable devrait y être abonné.

En conclusion

Les responsables sécurité des clubs sont conscients de leur rôle important ; ils assurent au sein de leur club leur fonction de *rappel à l'ordre* devant les comportements qu'ils identifient comme mettant en péril l'intégrité des usagers de la voirie tant les cyclistes que les autres. Leur activité devrait s'étendre vers plus de *formation/information*, recensement de ce qui peut être amélioré tant en matière *d'infrastructures* que de *comportement personnel* étant entendu qu'ils attendent beaucoup également des actions au niveau central FFCT des campagnes de sensibilisation des usagers motorisés, des actions auprès des pouvoirs publics et des modifications indispensables de la réglementation qui ne les prend pas suffisamment en compte.

PJ :

Page de garde des plaquettes :

- Guide du « Délégué Sécurité Club »
- La Sécurité la priorité de la FFCT
- La Charte Cyclable
- fiche accident à utiliser
- fiche FUBICY sur les contre sens cyclables
- responsables sécurité et présence à la réunion

Diffusion

- les responsables sécurité des clubs présents à la réunion
- les présidents des clubs pour diffusion à leur responsable sécurité
- JJ Pech président du Codep
- J. Fournas responsable national sécurité de la FFCT