



Sécurité

Les Règles à Respecter

Rouler est d'abord un accomplissement. Quand le temps est beau, le paysage superbe, la forme correcte et la mécanique aux ordres et silencieuse, le plaisir s'installe, d'autant plus fort qu'il est collectif.

Mais si survient une chute, un accident, alors patatras, tout est remis en cause, parfois pour longtemps.

Pour tenter de conjurer ce risque, ces risques car ils sont multiples, il faut parler de temps en temps de sécurité. Alors allons y et commençons par un bref rappel de certains points du Code de la route

Que dit le code de la route ?

Nous partageons la route mais nous y sommes nus et dépendants du bon vouloir de plus puissants, pas toujours bienveillants.

Le Code nous protège ... un peu.

Les articles les plus souvent cités pour l'illustrer sont les suivants et ouvrent sur quelques remarques :

Art. R. 414-4 I & IV : Avant de dépasser, tout conducteur doit s'assurer qu'il peut le faire sans danger. Pour effectuer le dépassement, il doit se déporter suffisamment pour ne pas risquer de heurter l'utilisateur qu'il veut dépasser. Il ne doit pas s'en approcher latéralement à moins d'un mètre en agglomération et d'un mètre cinquante hors agglomération s'il s'agit d'un véhicule à traction animale, d'un engin à deux ou trois roues, d'un piéton, d'un cavalier ou d'un animal

Remarque : *Si un véhicule nous dépassant doit respecter cette marge latérale, nous devons nous même, pour notre sécurité, nous tenir à un mètre cinquante des véhicules arrêtés sur le bas-côté, particulièrement en agglomération pour maîtriser l'ouverture intempestive d'une portière donnant sur la chaussée par un automobiliste distrait*



Cyclotouristes Saint Mauriens

Art. R.431-7 : 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 véhicule voulant les dépasser annonce son approche.

Remarque : *C'est d'autant plus vrai lorsque le véhicule qui annonce son approche ne va pas disposer de la voie de circulation inverse pour effectuer son dépassement, c'est à dire lorsque la ligne médiane est matérialisée par un relief ou un muret ou que la voie est simplement trop étroite (ex : sortie de Pontcarré vers Roissy en Brie, voie sur berge à Saint Maur).*

Plus généralement, cet article soulève pour nous un point essentiel qui est celui du passage entre rouler de front et rouler en file. Il faut tenter d'adopter collectivement la marche à suivre suivante à savoir que la file « absorbe » rapidement les cyclos qui sont à gauche, ceux qui sont dans la file immédiatement derrière eux ralentissant légèrement pour leur permettre de se rabattre.

Avant de quitter le thème du dépassement, signalons que tout véhicule nous dépassant peut tirer une remorque jusqu'à preuve du contraire ce qui doit nous dissuader de se déporter trop tôt sur la gauche au décours d'un dépassement

Art.R.431-1-1 : Lorsqu'ils circulent la nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout conducteur et passager d'un cycle doit porter hors agglomération un gilet de haute visibilité conforme à la réglementation. Est considéré comme gilet tout vêtement porté sur le haut du corps tels que veste, parka, gilet, chemise ou chasuble, marqué aux normes EN471 ou EN 1150.

Ces dispositions ne viennent pas en substitution de **l'obligation d'avoir un cycle équipé des dispositifs d'éclairage et de signalisation** prévus par le Code de la route (Art R. 313-1, 4, 5, 18,19 et 20). Eclairage avant/arrière, catadioptres avant/arrière, latéralement sur les roues et sur les pédales. *(Les innovations technologiques dans ce domaine sont permanentes si on en croit notre revue officielle)*

En outre, il doit porter la nuit des vêtements clairs

Remarque : *Certes le cyclo doit se signaler la nuit et par temps de brouillard mais au-delà de cela, il doit se signaler dans tous ses faits et gestes à*



Cyclotouristes Saint Mauriens

des automobilistes ou conducteurs de véhicules utilitaires à qui il tourne le dos et qui circulent à une allure considérablement supérieure à la sienne.

Il doit se signaler :

- *en cas de changement de direction,*
- *en cas de dépassement d'un autre cyclo,*
- *en cas d'évitement d'obstacle ou de nid de poule.*

S'il s'agit de tourner à gauche et que le croisement ne comporte pas de rond-point giratoire, il faut vérifier, par un bref coup d'œil en arrière, que les véhicules suiveurs sont assez loin pour permettre de se signaler en tendant le bras et de se déporter sur la gauche. A plusieurs, chaque cyclo doit sacrifier à ce rituel car si la sortie se fait en groupe, la sécurité est une affaire singulière. Cet exercice requiert une bonne souplesse de la colonne vertébrale et rend quasi indispensable la pratique de quelques minutes d'assouplissements et d'étirements le matin avant chaque sortie.

Pour terminer ce bref rappel du Code de la route sur le mode « morceaux choisis », signalons l'obligation qui nous est faite de **respecter** la signalisation routière, notamment **les feux de circulation** et **les panneaux « stop »** et **« céder le passage »**.

Mais surtout pour inciter à une prudence renforcée dans deux circonstances particulières :

- Circulation sur une voie normale mais dans un sens non prioritaire,
 - soit que des ralentisseurs ont été érigés sur le côté droit de la route et nous font perdre toute priorité,
 - soit que la priorité soit affichée sur un panneau comportant deux flèches d'épaisseur différente et que nous circulions avec la flèche la plus maigre (sur un pont étroit par exemple) ; dans ce cas de figure, il faut souvent prendre une décision rapide et un élément décisif entre continuer ou s'arrêter peut être d'appliquer la règle du mètre cinquante, dans ce cas avec le véhicule qui nous croise.
- Utilisation d'une piste cyclable recommandée quand elle existe car elle peut signifier une chaussée trop étroite pour permettre des dépassements confortables des cyclos par les autres véhicules. Néanmoins, nous ne sommes obligés de les emprunter que lorsqu'elles sont signalées par un panneau de forme ronde B22a.





Cyclotouristes Saint Mauriens

Par contre, les bandes cyclables partagées ne font pas notre affaire car l'ART R 431-9 précise qu'il faut y rouler, comme dans toute zone piétonne, « à l'allure du pas ».

Les Bonnes Pratiques

En fait ce qui semble déterminant, au-delà du respect du Code de la route, **c'est de définir collectivement des bonnes pratiques dans le but de prévenir les collisions et les chutes** qui sont souvent liées et qui ont alimenté, au CSM en 2017, la chronique de nos incidents.

Bien sûr il s'agit d'une liste ouverte que chacun pourra abonder à l'aune de sa propre expérience, néanmoins ces bonnes pratiques sont d'abord un certain nombre de règles qu'il est impératif de connaître et de respecter et dont le respect a sans conteste un effet préventif sur les incidents de parcours.

Ces règles définissent **la charte du pratiquant de la FFCT**, elles sont les suivantes :

- *Je porte toujours un casque*
- *Je suis correctement assuré(e)*
- *J'utilise un vélo équipé réglementairement et en bon état mécanique*
- *J'adapte mon comportement aux conditions de circulation*
- *Je maintiens un espace de sécurité avec le cycliste qui me précède*
- *Je vois et je prends toutes les dispositions pour être vu*
- *Je choisis un parcours convenant à mes capacités physiques*
- *Je roule sans mettre en cause ma propre sécurité ni celle des autres usagers. Je respecte les autres usagers de la route*
- *Je connais la procédure d'appel des secours en cas d'accident*
- *Je respecte la nature et son environnement*
- *J'observe les consignes des organisateurs quand je participe à une manifestation de cyclotourisme*



Cyclotouristes Saint Mauriens

Certaines de ces formulations peuvent apparaître abstraites et appellent des développements :

- Le fait de disposer d'un vélo correctement préparé procède du simple bon sens.
 - La transmission doit être grasse sans excès ;
 - les pneumatiques débarrassés du moindre silex ou autre morceau de verre (ce qui requiert une auscultation minutieuse), correctement gonflés et pas trop tailladés.
 - Ajoutons que le cyclo doit être à la hauteur de sa monture et correctement équipé pour se protéger du froid, de la chaleur et du soleil, capacité de s'hydrater incluse.
- Le choix d'un parcours convenant à ses capacités physiques du moment est un autre pré requis. Ceci est particulièrement le cas lors des rallyes et notamment quand l'audace ... la notre ou celle d'un coreligionnaire au cuir plus épais, nous éloigne de nos terrains de jeu habituels pour nous conduire aux confins de l'Île de France.
En cas de sortie longue, les poches de notre maillot doivent abriter de quoi anticiper un coup de pompe ou au pire de se régénérer si on a trop attendu.
- Moins établie mais tout aussi productive est la règle que **chacun sache en permanence où il est et où il va**. Cette précaution évite une forme d'« instabilité » au groupe propice à l'insécurité. Si le GPS est très précieux, tout le monde n'en est pas équipé et de plus, il n'exonère pas d'une reconnaissance sur carte du parcours la veille de la sortie (une carte au 100 000^{ème} suffit). On peut d'ailleurs porter cette carte avec soi au cours de la sortie.
- Même si de nombreuses collisions et/ou chutes sont provoquées par le manque d'attention, certains comportements les favorisent qu'il convient d'éviter.
 - **Il faut garder sa ligne,**
 - Ne pas en changer sans prévenir,
 - Ne pas doubler un autre cyclo par la droite,
 - Indiquer les obstacles de la route,
 - Bannir les arrêts intempestifs ou s'ils sont impératifs, tâcher d'en réduire l'impact sur les suivants.



Cyclotouristes Saint Mauriens

- Plus généralement il est recommandé de réduire son allure durant la traversée d'une agglomération ou lorsque le revêtement de la chaussée est dégradé. La lumière du soleil filtrant à travers une frondaison exposant le cyclo à l'alternance d'ombre et de lumière vive doit imposer la même prudence.
- L'arrêt mérite qu'on s'y attarde. C'est une situation où, plus que toute autre, nous devenons des cibles pour des automobiles trop rapides et des conducteurs distraits.
 - Au stop et au feu rouge, lorsque nous sommes en groupe, il faut s'arrêter où s'est arrêté le premier sans tenter d'infiltration hasardeuse à droite ou à gauche des véhicules qui nous précèdent.
 - En dehors de cette situation et notamment en rase campagne où nous pouvons nous croire seuls au monde, **aucun arrêt ne doit se produire sur la chaussée**, il faut repérer au préalable un espace suffisamment étendu pour accueillir le groupe dans sa totalité sur le côté de la route

Bien sûr, l'organisation du groupe au cours de la sortie, avec en avant un capitaine de route et à l'arrière un serre file recrutés parmi les plus expérimentés d'entre nous, offre probablement la plus grande garantie de sécurité qui puisse être mais il faut insister sur le fait que **la sécurité est l'affaire de tous ou plus exactement que la sécurité de tous dépend de chacun d'entre nous**.

Un bilan zéro collision/zéro chute honorerait notre club en même temps qu'il nous apporterait une grande satisfaction.

Alors, O.K. ? (Which means zero killed ?)

A bientôt sur la route

Le Bureau des Cyclotouristes Saint Mauriens