



**Réunion des
Délégués Sécurité Club
VOIRON
5 novembre 2016**



QUESTIONS

1 -Où doit-on mettre les EDP?

2- Faites-moi 4 propositions de modification du
Code de la Route en faveur
des vélos



Rappel

Fiche défaut infrastructure



FICHE DE DEFAUT INFRASTRUCTURE CODEP38

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE DEFAUT CONSTATE

Nom, Prénom :

Adresse Mail :

Tel :

LIEU DU DEFAUT

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE DEFAUT (joindre photos si possible)



Arrêté du 16 juillet 1954 relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules

**Version consolidée au 16 décembre
2015**

Article 45

Modifié par [Arrêté du 8 avril 1999](#)

Les dispositifs réfléchissants prévus à l'article R. 196 du code de la route doivent être conformes à des types agréés dans les conditions prévues à l'article 31 du présent arrêté.

Un dispositif réfléchissant de couleur blanche doit être fixé verticalement à l'avant et dans le plan longitudinal médian du cycle, de telle façon qu'il puisse indiquer clairement la présence du cycle vu de l'avant. Ce dispositif peut pivoter en fonction du braquage de la direction et être groupé avec la lanterne avant.

Le dispositif réfléchissant de couleur rouge doit être fixé verticalement à l'arrière du cycle ou du cyclomoteur à une distance du sol comprise entre 0,35 mètre et 0,90 mètre et de telle façon qu'il ne puisse être caché accidentellement par le chargement du porte-bagages ou les vêtements du cycliste ou du cyclomotoriste.

Les cycles doivent comporter des dispositifs réfléchissants orangés placés respectivement à l'avant et à l'arrière de chaque pédale. Les cyclomoteurs peuvent comporter de tels dispositifs.

Les cycles doivent comporter de chaque côté au moins deux dispositifs catadioptriques orangés visibles latéralement. L'un d'eux doit se trouver en avant du plan vertical transversal passant par le point extrême postérieur de la roue avant, un autre doit se trouver en arrière du plan vertical transversal passant par le point extrême antérieur de la roue arrière. L'un au moins des dispositifs situés de chaque côté doit être **fixé à une roue**, de telle manière qu'aucun point de la plage éclairante ne se trouve à une distance_ de l'axe de roue **inférieure aux deux tiers du rayon nominal de la jante**. L'axe de chaque dispositif doit être perpendiculaire au plan longitudinal médian du véhicule ou au plan de la roue à laquelle il est fixé. Les **dispositifs non fixés à une roue** doivent être placés à une hauteur au-dessus du sol comprise entre 0,35 mètre et 1 mètre de telle façon qu'ils ne puissent être cachés accidentellement par le chargement du porte-bagages ou les vêtements du cycliste. Les cyclomoteurs doivent comporter de tels dispositifs ; toutefois ceux-ci peuvent ne pas être fixés dans les roues.

La présence des dispositifs catadioptriques prévus à l'alinéa précédent n'est toutefois pas obligatoire sur les cycles ou cyclomoteurs dont les pneumatiques sont munis de dispositifs rétroréfléchissants conformes à un type homologué par le ministre des transports.



PAS OBLIGATOIRE MAIS FORTEMENT RECOMMANDE

Un casque a évidemment une durée de vie utile, et le soleil fait partie de l'explication à son vieillissement. On doit calculer environ cinq ans de vie utile pour un casque, à partir de sa date d'achat, et non à partir de sa date de fabrication qui se trouve dans le casque.

Pourquoi? Parce que les deux ennemis du casque sont : la sueur et les rayons UV. Cependant, petite précaution, vérifiez tout de même la date de fabrication à l'intérieur du casque lorsque vous en faites l'achat, et méfiez-vous d'un casque qui aurait été fabriqué il y a plus de cinq ans.

Bien sûr en cas de chute le casque doit être changé





PAS OBLIGATOIRE MAIS FORTEMENT RECOMMANDE





Décret n° 2016-448 du 13 avril 2016 modifiant certaines dispositions du code de la route relatives aux véhicules

Article 27

Les deuxième, troisième et quatrième alinéas de l'article R. 316-3 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« **Les vitres du pare-brise et les vitres latérales avant côté conducteur et côté passager** doivent en outre avoir une transparence suffisante, tant de l'intérieur que de l'extérieur du véhicule, et ne provoquer aucune déformation notable des objets vus par transparence ni aucune modification notable de leurs couleurs. La transparence de ces vitres est considérée comme suffisante si le facteur de **transmission régulière de la lumière est d'au moins 70 %**. En cas de bris, elles doivent permettre au conducteur de continuer à voir distinctement la route.

« Toute opération susceptible de réduire les caractéristiques de sécurité ou les conditions de transparence des vitres prévues aux alinéas précédents est interdite.

« Le ministre chargé des transports fixe par arrêté les modalités d'application du présent article. Il détermine notamment les conditions d'homologation, y compris de transparence, des différentes catégories de vitres équipant les véhicules et, le cas échéant, les dérogations que justifieraient des raisons médicales ou des conditions d'aménagement de véhicules blindés.

« Le fait de contrevenir aux dispositions du présent article ou à celles prises pour son application, à l'exception de celles relatives aux conditions de transparence, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe. »



Article R313-25

Modifié par [Décret n°2016-448 du 13 avril 2016 - art. 24](#)

~~Sauf dispositions contraires prises par arrêté du ministre chargé des transports, deux feux ou dispositifs de même signification et susceptibles d'être employés en même temps doivent être placés symétriquement par rapport au plan longitudinal de symétrie du véhicule ; ils doivent émettre ou réfléchir des faisceaux lumineux de même couleur et de même intensité.~~

Les feux et signaux ne peuvent être à intensité variable, sauf ceux des indicateurs de direction, **des feux de position arrière**, des feux stop, des feux de brouillard arrière et du signal de détresse.

Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe.



Décret no 2016-1387 du 12 octobre 2016 modifiant les conditions de renouvellement du certificat médical attestant de l'absence de contre-indication à la pratique du sport

Publics concernés: licenciés, fédérations sportives.

Objet: fixer les modalités de renouvellement de la licence qui ouvre droit à la pratique d'une ou plusieurs disciplines sportives, notamment la fréquence à laquelle un nouveau certificat médical est exigé.

Entrée en vigueur: le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.

Notice: le décret fixe les conditions de renouvellement de la licence sportive. Il prévoit que la présentation d'un certificat médical est exigée lors d'un renouvellement de licence sur trois pour les licences permettant la participation aux compétitions et selon une fréquence déterminée par les fédérations lorsque cette licence ne permet pas la participation aux compétitions.



QUESTIONS



Les statistiques d'accidents

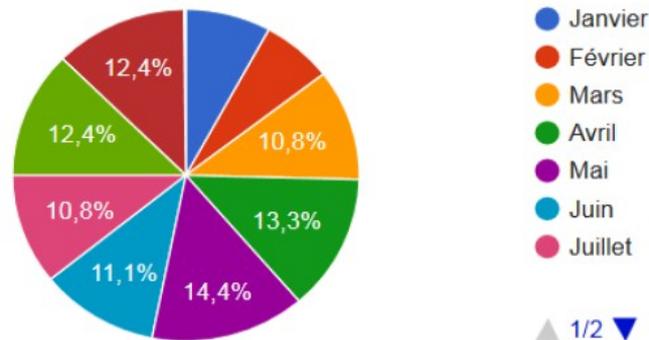


STATISTIQUES NATIONALES ACCIDENTS 2016

2 189 déclaration cette saison.

Répartition des déclarations par mois

Janvier : 174
Février : 145
Mars : 237
Avril : 291
Mai : 316
Juin : 243
Juillet : 236
Août : 271
Septembre : 272
Octobre : 4





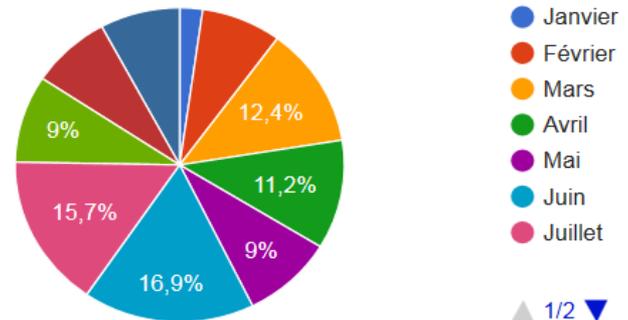
Stats CODEP 2016 (au 01/11)

Statistiques – Saison 2016

89 déclaration cette saison.

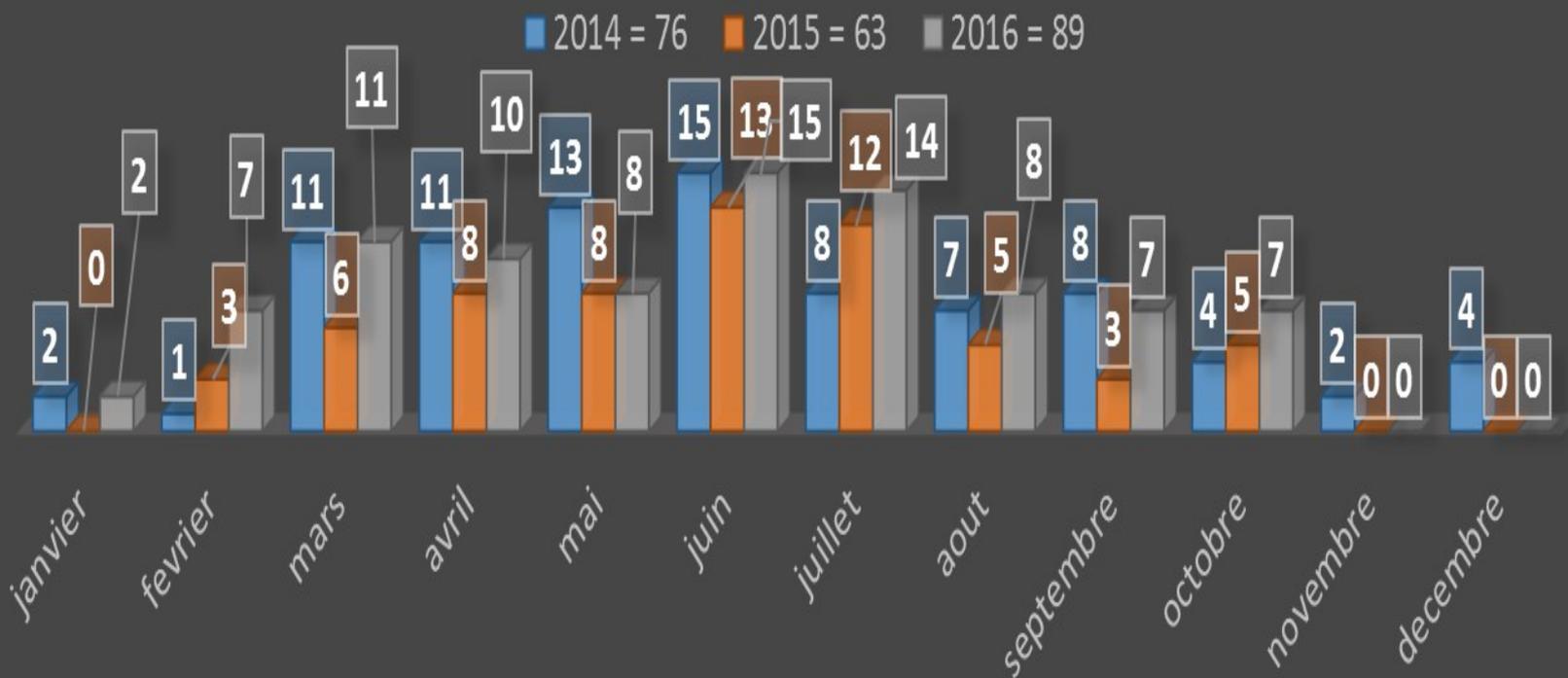
Répartition des déclarations par mois

Janvier : 2
Février : 7
Mars : 11
Avril : 10
Mai : 8
Juin : 15
Juillet : 14
Août : 8
Septembre : 7
Octobre : 7





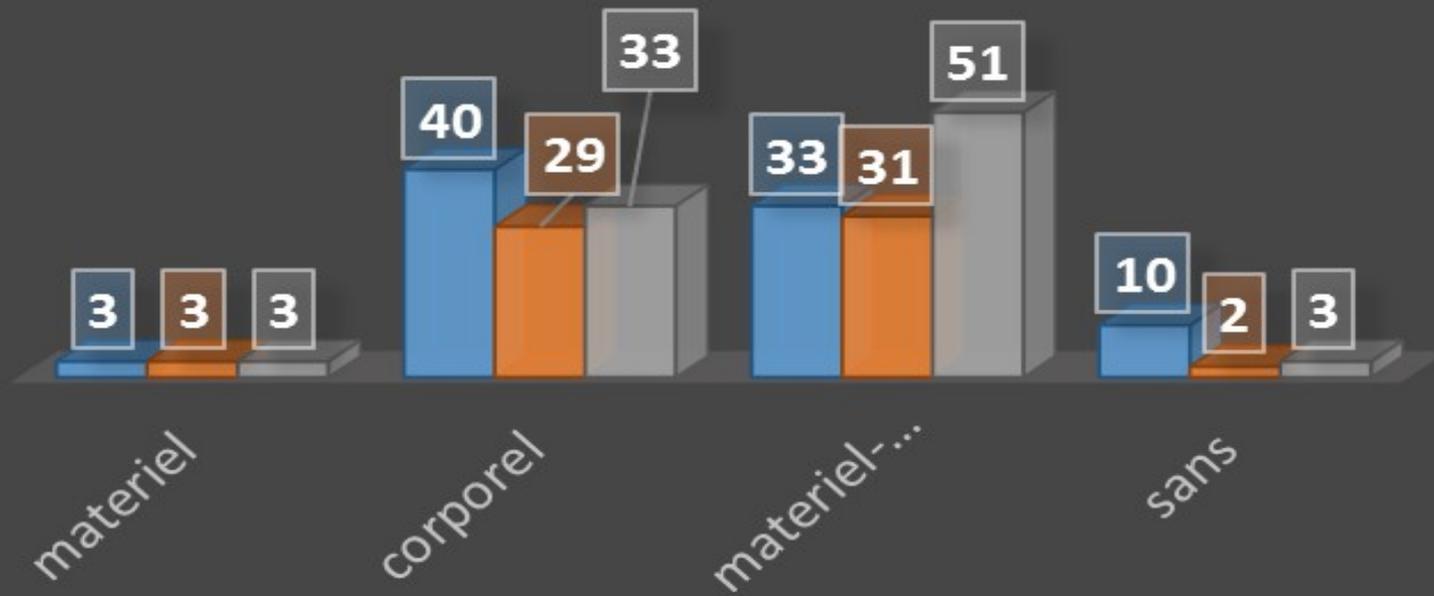
NOMBRE D'ACCIDENTS 2014-2015





DOMMAGES

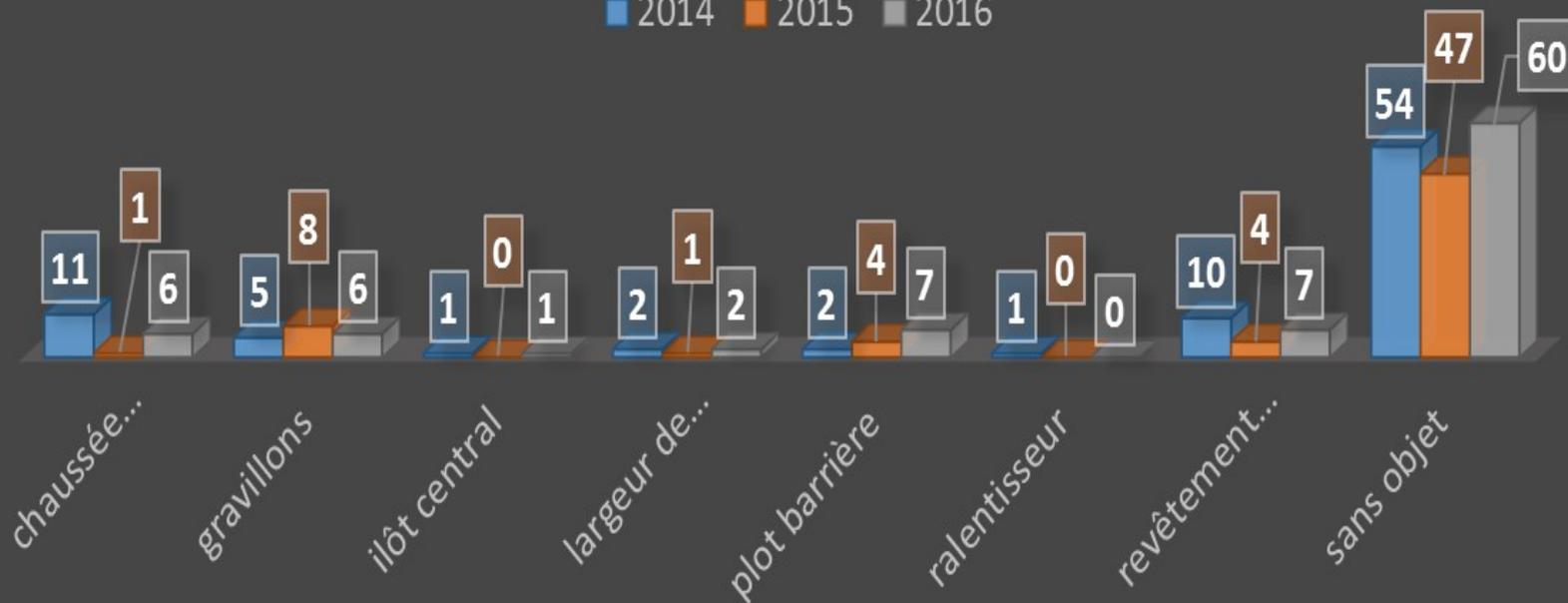
■ 2014 ■ 2015 ■ 2016





INFRASTRUCTURE

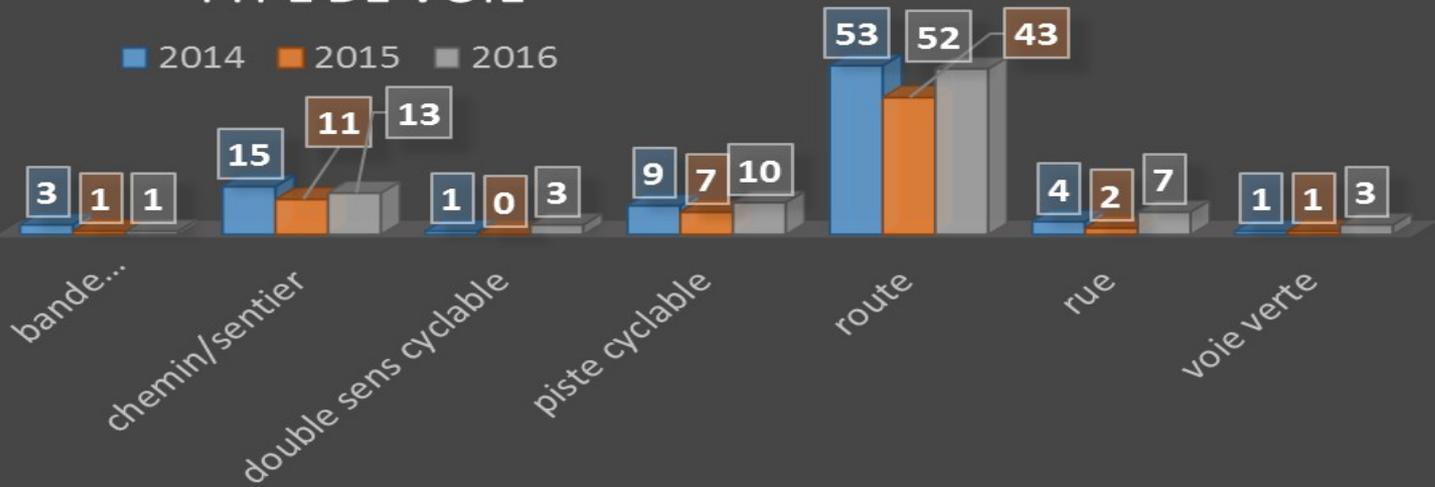
■ 2014 ■ 2015 ■ 2016





TYPE DE VOIE

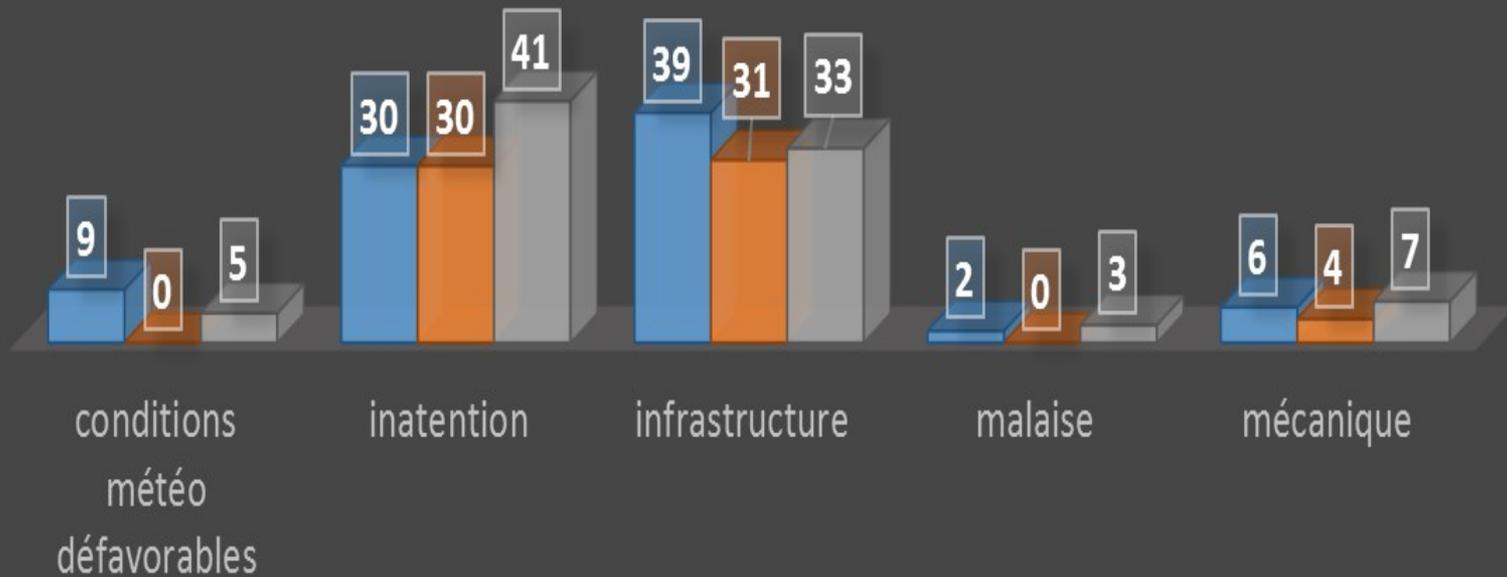
■ 2014 ■ 2015 ■ 2016





CAUSES

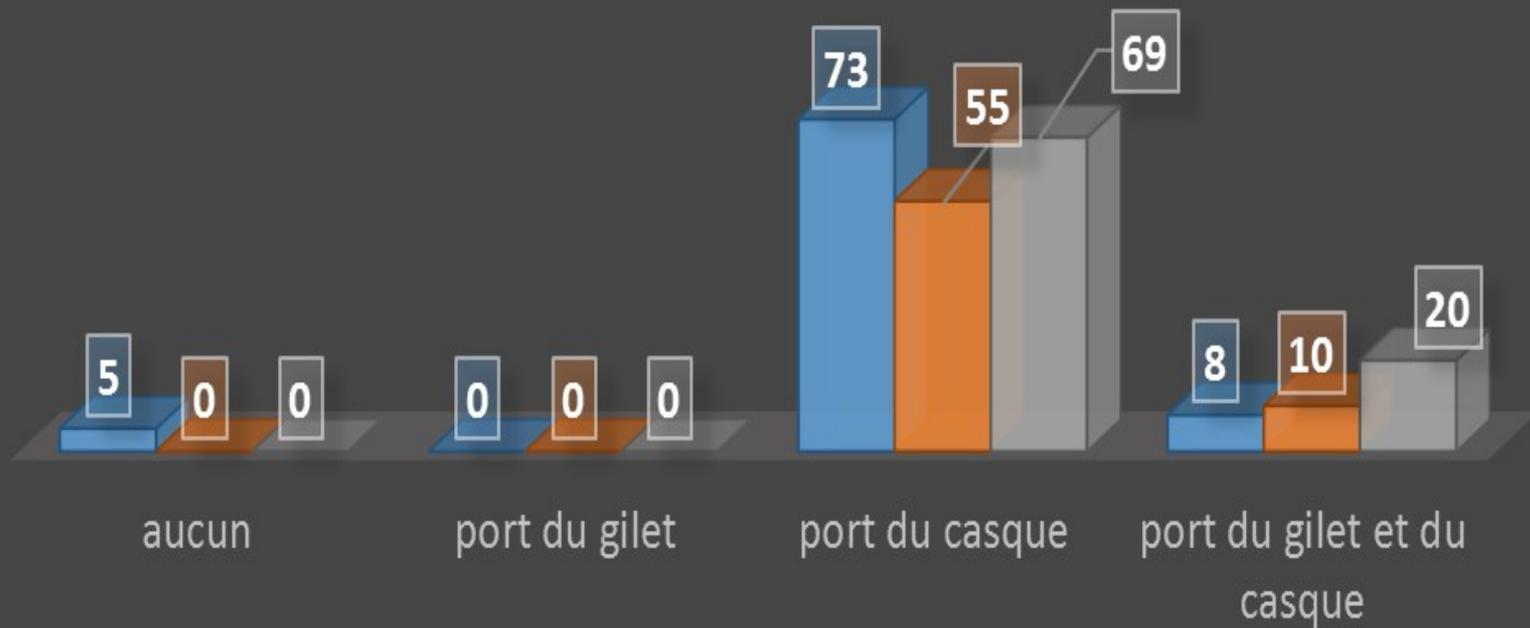
■ 2014 ■ 2015 ■ 2016





SÉCURITÉ

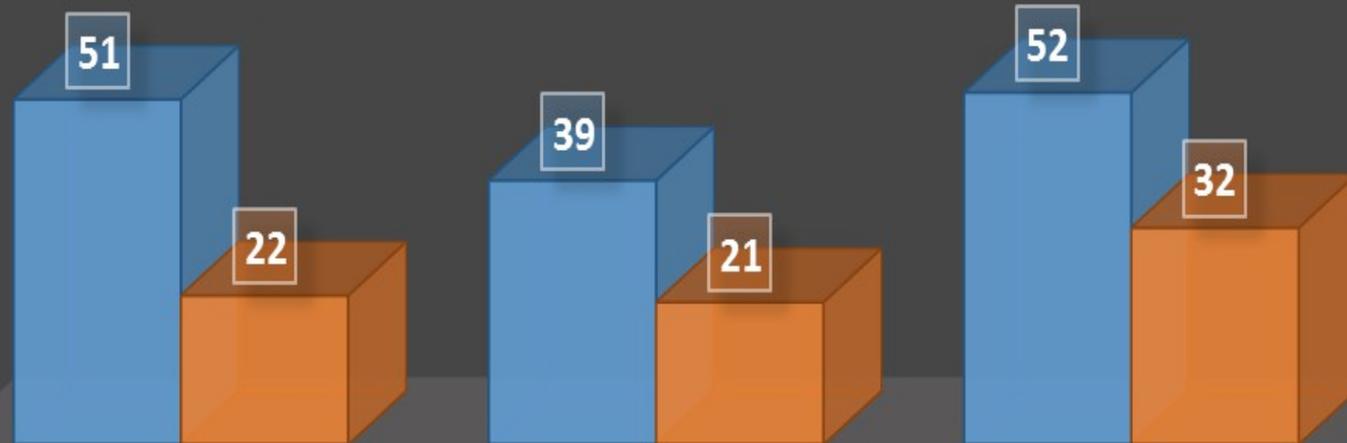
■ 2014 ■ 2015 ■ 2016





HOSPITALISATIONS

■ non ■ oui



2014

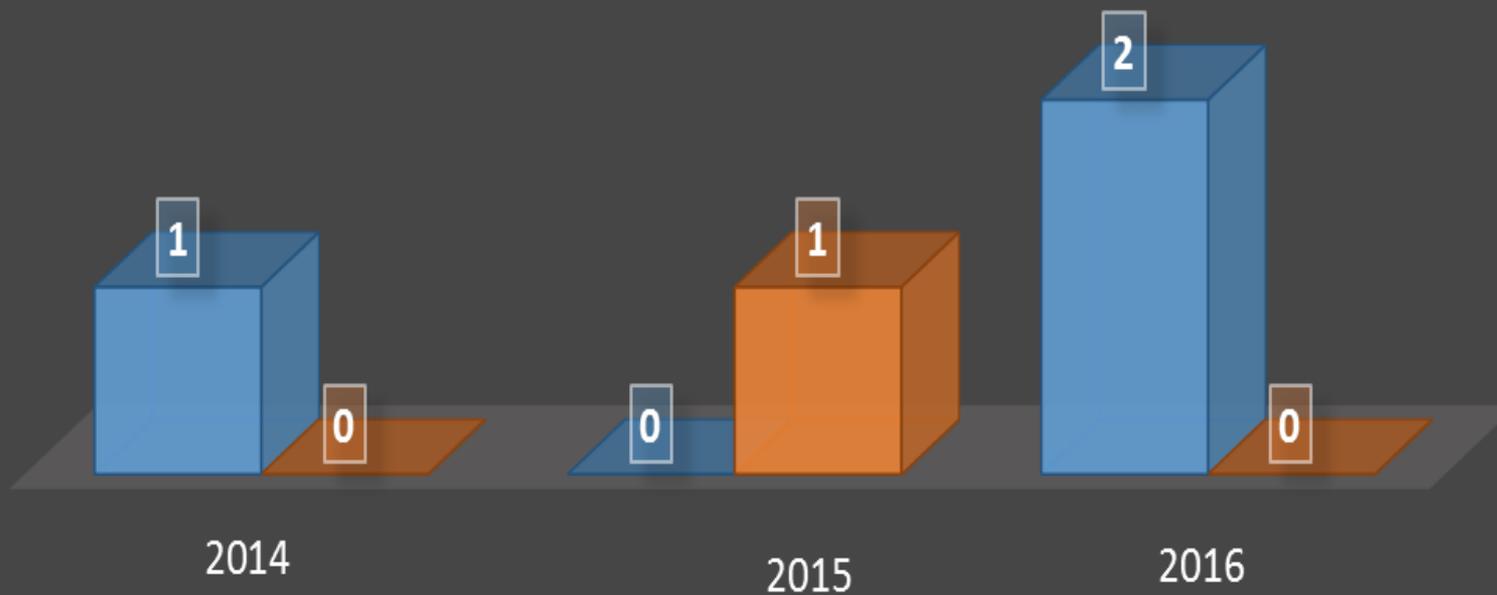
2015

2016



CAUSES DES DÉCÈS

■ cardiovasculaire ■ suite blessures





VAE 45 km/h (Speedbike), un point sur la législation

- 1 - Le démarrage du moteur est conditionné uniquement par le pédalage
et se coupe dès que l'on arrête de pédaler
- 2 - Le pédalage n'est plus assisté au-delà de 25 km/h
(la limite légale en France)
- 3 - Puissance maximale du moteur : 250 Watts



Malheureusement, beaucoup se sont retrouvés frustrés par cette limite, jugée trop basse, le marché a donc créé le **speedbike**, un "vélo" à assistance électrique, non bridé, et donc capable d'atteindre **45 km/h**, mais qui n'est plus réellement un **vélo**. Explications :

1- Point de vue matériel, le speedbike n'a en réalité rien de différent par rapport à son cousin le VAE classique. C'est uniquement le moteur qui est boosté.

2 - Les moteurs de speedbike tournent entre 350 et 500 Watts. Quelques particularités obligatoires viennent s'ajouter, comme des réflecteurs latéraux, un rétroviseur, un feu-stop arrière, un éclairage constant et une béquille auto-rétractable.



On le nomme **vélo électrique rapide**, **pedelec** ou encore **speedbike**, mais au regard de la Législation européenne, **ce vélo n'est plus un vélo**. Ce type d'engin, de par le fait qu'il possède une motorisation qui lui permette de dépasser les 25 km/h, devient alors un **cyclomoteur** aux yeux du législateur.

Qui dit cyclomoteur, dit bien entendu de respecter la loi concernant ce type de véhicule. Cela entraîne donc des contraintes, comme :

- 1 Être couvert par une assurance spécifique obligatoire
- .
- 2 Porter un casque homologué (*simple casque vélo interdit*)
- .
- 3 Avoir le permis AM (*anciennement brevet de sécurité routière (BSR), sauf pour les personnes nées avant le 1er janvier 1988 qui restent dispensées*)
- .
- 4 Posséder une plaque d'immatriculation.



Une absence d'immatriculation peut valoir une amende de 750€. 3750€ si vous ne possédez ni plaque ni assurance.

Il faut également savoir qu'en utilisant ce type de cyclomoteur, vous n'êtes pas autorisé à rouler sur les pistes cyclables (150€ d'amende).



Du PAMA au PAMUV



PAMA

Pendant 3 ans un groupe a travaillé sur le **Plan Action des Mobilités Actives**.

(J. Fournat et J.C Hamon ont représenté la FFCT)

Le PAMA s'est traduit notamment par un nombre conséquent d'évolutions du Code de la route et la mise en place d'une indemnité kilométrique vélo.

Pour exemple:

- La modification de la signalisation routière en vue de favoriser les mobilités actives. (le chevauchement de la ligne blanche pour les automobilistes)
- La possibilité de réserver une place pour un vélo lors de l'achat en ligne de tout billet de train à réservation obligatoire.



PAMA 2

(J. Fournat et D. Vittelet pour la FFCT)

Le lancement d'un nouveau plan en décembre 2015 qui a adopté un calendrier de travail (8 séances) permettant la consultation d'un certain nombre d'acteurs intéressés à la démarche et l'élaboration d'une synthèse identifiant des pistes d'évolution, ainsi que deux journées techniques avec le CEREMA



PAMUV

Plan d'Action pour le développement de la Marche et de l'Usage du Vélo

(I. Gautheron et D. Vitiel pour la FFCT) Il s'agit désormais d'initier une phase de concertation pour arrêter les principes d'un nouveau plan d'action ambitieux et pragmatique pour mettre résolument le développement de la marche et de l'usage du vélo au service de la transition écologique.

Missions du groupe de travail:

- Analyser les pistes dégagées de la synthèse issue de la phase préparatoire de consultation.
- Auditionner le cas échéant des acteurs complémentaires, notamment parlementaires ou étrangers pour éclairer les enjeux
- Identifier et hiérarchiser des principes susceptibles de fonder un nouveau Plan d'Action pour le développement de la Marche et de l'Usage du Vélo et en proposer des premières déclinaisons immédiates.
- Élaborer un calendrier de mise en œuvre ambitieux.



- **La création d'un panneau d'information du type C** rappelant l'obligation du respect de distance de 1.50m lors du dépassement d'un cycliste hors agglomération. Ce panneau existe déjà dans certains départements, il devrait comporter outre les dessins de la voiture et du cycliste avec le 1.50 entre les deux, le mot « **Rappel** » en haut afin de bien faire comprendre aux automobilistes que c'est la règle qui s'applique de partout. Le terme « je dépasse » peut sous-entendre que ce n'est que sur cette partie de voirie qu'il faut doubler à 1.50. Avec cette mesure, il serait bon d'associer l'expérimentation sur le panneau d'interdiction de doubler un cycliste.



- Donner au **Stop la valeur d'un « cédez le passage » pour les cyclistes**. Cependant il convient de ne pas généraliser cette mesure, mais de l'autoriser par la pose d'un panneau type M12 aux endroits où la visibilité est suffisante et dans la direction de la visibilité (le panneau M12 peut combiner plusieurs directions).



- Généralisation de **l'obligation du port du gilet haute visibilité**. Aujourd'hui le texte dit « Lorsqu'ils circulent la nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout conducteur et passager d'un cycle doivent porter hors agglomération un gilet de haute visibilité conforme à la réglementation. » nous proposons soit d'enlever le terme « *hors agglomération* », soit d'écrire «Lorsqu'ils circulent la nuit *dans une zone sans éclairage public ou hors agglomération*, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout conducteur et passager d'un cycle doivent porter un gilet de haute visibilité conforme à la réglementation. »



- La **continuité des itinéraires**, derrière cette mesure il faut y voir plusieurs aspects :

Que le marquage de stop ou cédez le passage ne soit pas dans l'alignement de la ligne de rive, car rien de plus dangereux que de devoir dévier de sa trajectoire ou d'être obligé de s'arrêter à cause d'un véhicule arrêté sur une piste ou bande cyclable.

Le statut de trottoir afin d'éviter des voies vertes sur trottoir, les voies mixtes sur des trottoirs qui ont moins d'1m de large comme cela se pratique actuellement, mais aussi l'obligation d'avoir un PDU et PUID incluant cette continuité, urbain, interurbain, campagne... Faire que la signalétique soit intégrée (signalétique de direction, signalétique de substitution etc...)

Qu'en interurbain ou en campagne le travail sur les développements de tous les itinéraires cyclables en France identifiés par les CDT et les usagers (validation et côte de difficulté) en plus des VVV soit pris en compte.

Nous pourrions développer tous les aspects positifs d'une obligation, nous nous contenterons de faire remarquer que la continuité des itinéraires est aussi valable pour les piétons.



QUESTIONS...