



Premières Assises pour la sécurité des déplacements cyclistes

LORIENT - Samedi 9 mars 2002

Organisées à l'initiative de la Communauté d'Agglomération de Lorient et du Collectif Cyclisme et Prévention du Morbihan, ces premières Assises ont été ponctuées de travaux en ateliers et de débats animés par des usagers, avocats, élus, experts et techniciens qui permirent aux participants de partager leurs expériences et leurs réflexions sur la pratique du vélo.

Trois thèmes ont été proposés se divisant en trois Ateliers :

- 1) Quels aménagements et pour quels cyclistes ?
- 2) Quels comportements pour une bonne sécurité ?
- 3) Quelle assurance et quelle protection pour un déplacement cycliste ?

ATELIER A

Quels aménagements et pour quels cyclistes ?

Animé par Bernard RENO - *président de la FUBICY*

Intervenants : Geneviève LAFERRERE (*CERTU*) et Jean-Michel HERRY - *Comité Technique du Club des Villes Cyclables.*

Rapporteur : Roger LE SAUCE - *Trésorier du Collectif Cyclisme & Prévention 56 Morbihan.*

Bernard RENO présente les différents usages du vélo et les comportements propres à chacun de ces usages. Du cycliste urbain "tortue" au cyclotouriste ou cyclosporitif "lièvre", la pratique cyclable est soumise à des motivations qui influent sur le comportement et reste très liée à la notion de vitesse.

Geneviève LAFERRERE a ensuite abordé l'organisation de la prise en compte du cycliste en tant qu'usager de l'espace public. Elle devait évoquer toutes les difficultés rencontrées pour la mise en œuvre de cette organisation.

Les différentes dates de la prise en compte du vélo sont très récentes au niveau de l'ETAT puisque le Comité de Suivi regroupant les associations : FUBICY, AF3V, FFCT, FFC (et le club des Villes Cyclables) qui représentent les différents usagers du vélo, est né seulement en 1994. Auparavant, à savoir en 1990, quelques villes s'étaient associées pour créer le Club des Villes Cyclables. Elles étaient imitées seulement neuf ans plus tard (1999) par les Départements cyclables.

Ces quelques dates révèlent que l'usage du vélo est devenu une préoccupation récente des décideurs. Celle-ci survient après plus de trente années de mobilisation des énergies pour accompagner la croissance exponentielle de l'usage de l'automobile, en particulier en matière d'infrastructures :

Mais mieux vaut tard que jamais !

Geneviève LAFERRERE a abordé également l'évolution de la législation relative à l'usage du vélo.

- Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs,
- Loi sur l'air de décembre 1996 dont elle a noté les difficultés d'application,
- Modification du Code de la Route en 1998 qui mériterait aujourd'hui d'être remis à jour en tenant compte de l'ensemble des partenaires européens (réglementation *commune*).

Dans la seconde partie de son intervention, **Geneviève LAFERRERE** a présenté l'aspect technique des infrastructures cyclables et la complexité du milieu urbain en notant que les associations ne sont pas assez présentes dans l'élaboration des projets, ceci du fait de la méconnaissance des Institutions.

Des données statistiques globales et spécifiques aux cyclistes ont étayé ses propos.

En 2000 :

MILIEU URBAIN	RASE CAMPAGNE
80 729 accidents	40 494 accidents
2137 tués	5506 tués
101 269 blessés	60 908 blessés
dont	dont
1269 blessés	15 38 blessés
GRAVES	GRAVES

255 cyclistes ont perdu la vie. Les tranches d'âges les plus touchées sont les **11-19 ans** et **+ 65 ans**. Les principales causes des accidents de la circulation entre automobilistes et cyclistes sont dues aux excès de vitesse en rase campagne et aux abus de l'alcool.

Les accidents avec cyclistes sont plus nombreux en milieu urbain mais moins graves, ceci du fait du différentiel de vitesse moins important.

Ils se produisent plus souvent en section courante qu'en carrefour.

Jean-Michel HERRY a présenté ensuite le thème du cycliste urbain en relation avec l'usage excessif de la voiture en ville qui tue la Ville. Il est important de rechercher d'autres fonctionnements de la Ville, le vélo doit être un des moyens de déplacements à promouvoir.

Le constat est le suivant : *50 % des trajets urbains en voiture sont inférieurs à 3 km et en ville, pour un trajet d'environ 8 km, la vitesse moyenne du déplacement à vélo s'avère meilleure que celle du déplacement en véhicule particulier.*

La logique de création de l'infrastructure cyclable dans le système global de déplacement est : analyse, concertation, explication, communication et évaluation.

Différentes typologies d'aménagements cyclables sont présentées tant au niveau urbain qu'interurbain. Concernant cette dernière problématique, il existe peu d'alternative du point de vue technique si ce n'est le choix entre la piste cyclable uni ou bidirectionnelle ou la bande cyclable (bande multi fonctionnelle dérasée).

Geneviève LAFERRERE précise que le cycliste n'a pas le droit d'utiliser l'accotement, il doit régulièrement circuler sur la chaussée mais la réglementation doit évoluer. Une justification supplémentaire pour la mise en place de bandes cyclables notamment sur toutes les routes départementales refaites et nouvelles. A prévoir dans la même tranche de travaux et non à inscrire dans un second temps car si les automobilistes ont encore la priorité, les autres usagers de la route méritent de se déplacer en toute sécurité. Le coût supplémentaire des travaux n'est qu'un faux prétexte car if ne s'agit pas d'un élargissement *IMPORTANT* comme souvent les décideurs le notifient.

Parmi les intervenants, nous retiendrons les interventions d'un membre du VC Pontivy qui fait remarquer que depuis 22 ans, il réclame le traitement des accotements dérasés et d'un participant qui devait aborder la question de l'entretien des pistes cyclables (exemple : GUIDEL-GUIDEL PLAGES).

A ce sujet, il précisait que le défaut d'entretien entraînait le non-usage des pistes cyclables en raison des ennuis mécaniques que les cyclistes connaissent en permanence (crevaisons à répétition).

Cette question, qui doit être réglée dans le cadre du projet, pose le problème des compétences, en particulier lors d'une réalisation sur la voirie départementale. A priori, le maître d'ouvrage délègue cette mission aux services communaux mais la situation de l'aménagement hors agglomération alliée au manque de moyens techniques et de personnels font que la tâche n'est pas ou peu mise en œuvre.

Cet atelier n'a pas fait l'objet de débat sur le fond mais aujourd'hui il est important que chaque usager cycliste prenne le temps de s'exprimer sur les difficultés rencontrées lors de ses déplacements et d'en alerter le gestionnaire de la voirie. Au même titre, *pour chaque projet cyclable ou projet routier en général les cyclistes doivent être consultés, ceci même en dehors des procédures "lourdes" d'enquête publique.*

ATELIER B

Quels comportements pour une bonne sécurité ?

Animés par Olivier MERCA

Spécialiste du développement de modes de déplacements Alternatifs

et

Alain Le Courtois

Président du Collectif Cyclisme & Prévention 56 Morbihan

Rapporteur : Pascal FLAGEUL - *Trésorier du Collectif Cyclisme & Prévention 56 Morbihan - Membre du Codep 56 (FFCT)-Commission Sécurité*

Rappel sensibilité à la sécurité des cyclistes et historique de la création du Collectif Cyclisme et Prévention 56 Morbihan.

Projection de diapositives, analyses de cas de figures d'accidents "de vélo" et statistiques.

La tranche d'âge la plus exposée aux accidents "présumés responsables" (tranche de 8 à 14 ans).

*Principal cas d'accident grave = percussio*n par l'arrière ou en se rabattant et hors agglomération (38 %).

60 à 65 % des accidents de cyclistes ont lieu aux entrées et sorties de ville.

Problème des giratoires : vitesse (autos) et visibilité (cycliste), la meilleure sécurité semble être une vitesse d'entrée réduite et axe d'entrée dans l'anneau + taille de l'anneau par rapport au nombre de voies. **M. Serge MORIN** (Conseiller Régional Bretagne - Maire Adjoint Ville de Lorient) rappelle qu'à Lorient il n'y a qu'une **seule voie** dans les **ronds-points**.

Marquages au sol => à double tranchant car les gravillons ne sont pas évacués, les voitures n'y roulent pas et n'évacuent pas les salissures => d'où la nécessité de faire entretenir les voies de déplacements cyclistes.

Pratique familiale : *acceptation de 500 véhicules/jour,*

Pratique sportive : *acceptation de 7000 véhicules/jour si bande cyclable.*

Demandes d'améliorer le confort des cyclistes (bandes, largeur de bandes, revêtement, nettoyage...).

Statistiquement, le cycliste isolé est moins "protégé" qu'un groupe.

Nécessité du respect du code de la route.

Directive ou "norme" européenne => *privilégier le + faible par rapport au + fort.*

VISIBILITE

Parmi les excellentes décisions prises dans les pays étrangers, citons :

En ANGLETERRE (kits vélo sécurité donnée aux élèves => ex : écarteurs).

Faut-il rendre le port du casque obligatoire ?

**OUI, dans le cas des compétitions uniquement comme en Belgique.
(Amateurs et Professionnels confondus).**

Hors compétition, il existe un risque possible, en particulier celui de diminuer le nombre de pratiquants donc de voir augmenter le nombre d'accidents. Cependant, nous constatons que dans les épreuves de masse (les cycloportives) ; le port du casque obligatoire n'a pas modifié le nombre des participants. De nombreux accidents graves ont été évités (chutes, collisions).

Une campagne de mobilisation pour le port du casque est à conseiller car les cyclotouristes et pratiquants cyclistes sont encore trop nombreux à rouler sans casque sur nos routes et en dehors des épreuves officielles. Actuellement, une majorité de pratiquants cycloportifs se dégage en devenant favorable au port du casque.

"Casser la vitesse" à l'entrée des ronds-points et sur les giratoires (les rendre plus petits).

Sensibiliser les enfants.

Education des jeunes :

Communication insuffisante des **Auto - Ecoles** qui ne sensibilisent pas (ou trop peu) les jeunes aux problèmes des cyclistes.

La démarche devrait venir des cycles et parents d'élèves.

Dans le cadre de la formation des jeunes automobilistes, il serait souhaitable que le code de la route puisse être amélioré en faisant apparaître une rubrique sur le "partage" de la route. **Une révision du Code de la Route** est une obligation, notamment en mettant l'accent sur la circulation des autres usagers, en marquant un intérêt pour les Droits et les Devoirs à respecter.

Facteur temps : Si gain de temps on utilisera plus le vélo.

Constat : Pratique loisir sur voie verte différente de la pratique sportive. Cette pratique loisir peut déboucher sur pratique "utilitaire".

Un projet local (PAREO). Dominique FLAUX (Berric - MORBIHAN) présente cette définition en cinq lettres :

P => PLAISIR	A => AUTONOMIE	R => RESPECT
E => EQUILIBRE	O => ORIENTATION	

Depuis la création de plusieurs Collectifs Cyclisme & Prévention en France (**Bouches du Rhône, Alpes Maritimes, Essonne, Indre et Loire, Morbihan**), les responsables cyclistes constatent :

POINT POSITIF :

Les maires commencent à demander l'avis du Collectif Cyclisme et Prévention 56.

En Morbihan, le rôle de l'*Association des Maires* n'est pas étranger à ce constat. Des contacts fructueux et très positifs sont à l'origine de cette avancée dont on ne peut que se féliciter.

Succès de la bonne fréquentation des voies vertes

Par ailleurs, les excellentes relations avec les ELUS du CONSEIL GENERAL du MORBIHAN permettent de faire avancer projets et actions.

POINT NEGATIF :

Un constat : peu de choses sont faites pour la promotion du vélo (**aucun** spot à la TV) mais il apparaît tout de même quelques changements :

Six villes cyclables au début des années 90

Aujourd'hui, nous en dénombrons près de 400.

L'absence de dialogue existe malheureusement entre les **TECHNICIENS des DDE** et les Collectifs alors que la concertation permettrait certainement d'éviter bien des erreurs et des mécontentements de la part de l'**ensemble** des usagers lorsque nouvelles infrastructures se font **sur l'ensemble du TERRITOIRE NATIONAL**.

Constat également de l'absence d'une politique concertée au niveau de la signalisation. (La signalisation devrait être identique partout et se conformer à l'esprit d'une signalisation aujourd'hui européenne).

CONCLUSION - SYNTHÈSE

Le travail de cet Atelier fait ressortir plusieurs besoins prioritaires :

- 1° Développer la concertation.
- 2° Mener une politique en faveur des utilisateurs de la route en développant les aménagements et en créant des voies protégées pour les cyclistes et piétons.
- 3° Entretien des espaces cyclables (pistes cyclables, en particulier).
- 4° Mettre en place et intensifier le travail d'éducation et de sensibilisation dans les Ecoles -> CREER UN GROUPE DE TRAVAIL SUR LE SUJET.
- 5° Fête du vélo à organiser dans un maximum de villes et de communes afin de sensibiliser le grand public.

ATELIER C

Quelle Assurance et quelle protection pour un déplacement cycliste ?

Animés par Maître Marc BOULANGER (*barreau de Vannes*)

et

Maître Joseph GUEGUEN (*barreau de Guingamp*) président du
Comité Bretagne FFC.

Rapporteur : Olivier FURON - *président du Collectif Cyclisme et Prévention du Morbihan.*

Un constat : Beaucoup de travail reste à faire dans les domaines de la **REGLEMENTATION** et de la **PROTECTION**. On remarque une inexistence des LOIS. Un vide juridique total, ou presque, ressort en 2002. Pour y remédier, il faudrait une prise de conscience du législateur pour réétudier entièrement la législation en vigueur. On admet la disproportion et l'inégalité de fait.

Il faut une réflexion en amont. Avancer avec **L'EUROPE**. Recherche de la législation des **DROITS** dans les divers pays Européens, A ce propos, **plus de 500 anciens Champions Cyclistes** espèrent des règlements communs pour **L'EUROPE** (**Bernard THEVENET, Luc LEBLANC etc..**). Une pétition a été signée à ce sujet pour être présentée au Parlement Européen. La recherche de la législation des droits dans les pays européens **doit** être entreprise (Principe d'uniformité).

Il faut revoir dans la **législation** le principe de précaution. On transfère à l'automobiliste : un résultat (nocivité et conscience). **Vide juridique au niveau d'un barème des sanctions**. On retient un défaut de maîtrise et un délit de mise en danger. (*Textes identiques pour tous les pays de ta communauté européenne*). En **2002**, on constate qu'un accident mortel ou grave à l'encontre d'un cycliste n'est jamais sévèrement sanctionné par la justice. **L'automobiliste est ROI** car les routes sont aménagées et faites pour lui (*Constat généralisé par les membres de l'Atelier*). Aujourd'hui, on remarque que les aménagements des nouvelles infrastructures par les DDE sont anarchiques. Certaines DDE ne se préoccupent plus des déplacements des autres usagers de la route (piétons, motards, cyclistes, rollers etc...).

Deuxième constat : Il faut un changement des mentalités. On retient aujourd'hui, soit un défaut de maîtrise, soit un délit de mise en danger.

La politique d'urgence à mener serait de **MODIFIER LES COMPORTEMENTS DES AUTOMOBILISTES SUR NOS ROUTES.**

Combien sont-ils de conducteurs à méconnaître encore les règles élémentaires de la conduite automobile ?

Pour améliorer la sécurité, l'un des premiers objectifs à se fixer et à atteindre est évidemment celui des comportements (*Unanimité des participants*). Maintenant, est-il possible de changer les comportements des automobilistes sans se pencher sur le code de conduite qui devient de plus en plus « oublié » par les utilisateurs.

Troisième constat : L'Automobiliste n'est pas l'unique responsable. La politique des Infrastructures ne tient **pas compte** des autres usagers. On rétrécit une chaussée sans **tenir** compte des piétons et des cyclistes ou usagers des deux roues. L'absence de concertation des ingénieurs de la DDE avec **les utilisateurs** explique aujourd'hui la recrudescence des **accidents**. Il suffirait que les fonctionnaires de **L'ETAT** essaient de pratiquer une meilleure écoute avec les usagers pour que bien des choses puissent s'améliorer.

Le concours de toutes les parties prenantes est une nécessité.

Les ELUS ne sont pas toujours écoutés.

Quant aux associations, elles n'interviennent pratiquement jamais avant que les décisions soient prises. (**Les documents photographiques démontrent les dépenses excessives et surtout la politique incohérente de l'EQUIPEMENT en certains endroits de l'hexagone**).

Au sujet de la **PROTECTION**, on peut se demander quel est le rôle des assurances, en particulier les assurances délivrées par les **Fédérations Sportives** ?

Un constat: **18 clubs sur 20 dans le MORBIHAN** connaissent des accidents avec leurs membres. A chaque fois, les victimes de ces accidents ont **utilisé** leur propre assurance - responsabilité civile et **non** les assurances fédérales (FFC, FFCT, UFOLEP, FSGT), c'est pourquoi nous pouvons nous demander à quoi peuvent servir les cotisations versées. Lorsque ces compagnies sont amenées à indemniser un sinistre, elles le font dans des délais supérieurs à plusieurs mois qui découragent les victimes.

La possibilité de la renégociation d'un contrat de groupe est fortement recommandée :

a) Capital - Contrat d'assurance.

L'accident individuel pose souvent un problème d'indemnisation. Il existe **trop** de variantes pour permettre aux victimes d'obtenir des remboursements rapides. La réglementation est parfois floue, ce qui devrait inciter les présidents de clubs à organiser dès la reprise de la saison sportive, une réunion d'information qui pourrait traiter des problèmes de sécurité et de réglementation.

Quelques propositions ont été faites au sujet de la modification des comportements :

- a) **Réglementation : Etude d'impact sur la circulation cycliste** (effet sur l'environnement et le niveau cycliste)
- b) **Plusieurs propositions de sécurité** pour les cyclistes ont été avancées : *vêtements fluo en hiver, baudrier fluo (hiver), port de casque obligatoire.*

Existence du vide juridique lorsque nous abordons la notion de groupe (hors compétition). **En 2002, la répression est devenue un "trompe l'œil"**. La sanction n'est sévère que pour les automobilistes qui possèdent un taux d'alcoolémie élevé. Aucun barème des sanctions n'existe !

CONSTAT :

Lors des procès, les responsables d'accidents bénéficient trop souvent de circonstances atténuantes et se voient appliquer des peines trop légères. D'autre part, les parents ou les proches des victimes n'obtiennent que très rarement une aide psychologique. Le changement des mentalités et comportements de la société française amplifie les carences juridiques (lenteur des décisions administratives et absence généralement de réglementations juridiques et pénales). Une prise en charge plus rapide et aussi un meilleur suivi dans le déroulement des procédures est fortement réclamée par tous.

Tous les membres de l'atelier ont formulé le souhait de la mise en place d'un responsable sécurité par club (rôle de formateur), de réunions annuelles par zone géographique ou bien par pays afin de mieux participer aux différents projets d'aménagements avec les représentants élus et techniciens de la voirie.

(Actuellement, quasi absence de concertation, surtout avec les DDE).

Parmi les autres vœux des participants aux 1ères Assises Sécurité, notons le souhait de changer les comportements des jeunes conducteurs à l'égard du partage de la route avec les cyclistes grâce aux moniteurs des auto-écoles, **(révision du CODE DE LA ROUTE avec sa remise à jour Le CODE DE LA ROUTE EST INCOMPLET.**

Il existe un grand vide à propos du déplacement des deux roues et en particulier des cyclistes.

- Proposition de créer une ASSOCIATION, chargée de "remonter" les problèmes rencontrés sur l'ensemble du réseau routier concernant la pratique du vélo... Apporter des solutions si possibles aux élus responsables et aux administrations concernées par une concertation permanente.

Les courriers seraient adressés à M. le Maire de la Commune concernée, à l'O.D.E., à la Communauté d'agglomération, à la Préfecture et au Conseil Général.

D'autre part, on retiendra plusieurs propositions de travail notamment en direction de la PREVENTION ROUTIERE.

- Exiger des Administrations et des ELUS que la population des cyclistes soit régulièrement associée aux décisions.
- Effectuer un bilan de la situation des routes, les répertorier et accorder des priorités aux cyclistes sur certaines routes classées touristiques.