



Formation Délégués Sécurité Club

Commission Nationale Sécurité

OCTOBRE 2021

À vélo, tout est plus beau !

Bonjour
À toutes et à tous



La commission Nationale

La Commission Nationale Sécurité est composée de cinq Membres dont un Elu au Comité Directeur qui préside la commission.

Il y a aussi
des membres « Groupe de travail »



Commission Nationale

Monique LORIDE

Eure

Jean-Claude HAMON

Côtes-d'Armor

Steve JACKSON

Tarn

Michel LINDET

Seine Maritime



Groupe de Travail

André CLASTRE

Loïc GAUTHIER

André LABETOULLE

Jean-René MERCIER

Jean René SICOLO

Maurice TAILLEFER

Loire

Var

Charente-Maritime

Bouches du Rhône

Yonne

Somme



Tour de Table

Présentation DS, Président, etc...



La Commission Nationale Sécurité est la représentante de la Fédération auprès de ses structures, de l'Etat et des Administrations pour une meilleure prise en compte de la sécurité routière cycliste et l'amélioration des textes et décrets en vigueur

Elle recueille et diffuse par le biais des Délégués Sécurité CoReg et Codep toutes les informations nécessaires à la sécurité



Les Interlocuteurs

Le Ministère des Sports.

Le Ministère de l'Intérieur.

La Direction de la Sécurité Routière.

Le Ministère de la Transition écologique et solidaire.

Le Secrétariat au Transport.

Le CEREMA (Centre d'Etude et d'expertise sur les Risques,
l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement)

Vélo & Territoires ex DRC (Départements et Régions Cyclables)

CVTC (Club des Villes et Territoires Cyclables)

AF3V (Association Française des Veloroute et Voies Verts)

FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette)



INTRODUCTION



FORMATION

Formation des DS CoReg / CoDep par un Moniteur de la Commission Nationale Sécurité ou une personne habilitée par la Commission

Formation des DS Club par un Moniteur de la Commission Nationale Sécurité ou une personne habilitée par la Commission

Formation animateur/ initiateur/ moniteur, la partie sécurité sera faite par un Moniteur de la Commission Nationale Sécurité ou une personne habilitée par la Commission

Un support sera réalisé à cet effet



FORMATION

Prévoir en 2022 une journée de formation dans chaque
CoReg pour les DS CoDep
Possibilité de faire des Formations dans les CoDep





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)





**La Commission Nationale de Sécurité
recommande l'emploi de « suricate » sur
son téléphone portable et/ou
SURICATE Tous sentinelle des sports de
nature**

<https://sentinelles.sportsdenature.fr/>



SIGNALER UN PROBLÈME

Attention, les champs avec un * sont obligatoires

ACTIVITÉ CONCERNÉE*

Cyclisme sur pistes cyclable ▾

À QUEL TYPE DE PROBLÈME AVEZ-VOUS ÉTÉ CONFRONTÉ ?*

- Ballsage / Signalétique Conflits d'usage
 Incident / Sécurité Environnement

QUALIFIER L'AMPLÉUR DU PROBLÈME POUR L'UTILISATION DU SITE*

- Utilisation possible Utilisation difficile
 Utilisation impossible

DESCRIPTION DU PROBLÈME*

Dans votre description du problème, pensez à préciser toutes les informations qui faciliteront la localisation de l'endroit précis où se trouve le problème. Par exemple : nom du site, n° de circuit, n° d'itinéraire, nom d'un poteau, le guide ou le support cartographique que vous avez utilisé pour votre sortie...

JOINDRE UNE PHOTO, UN DOCUMENT, UNE VIDÉO

Parcourir... Aucun fichier sélectionné.

VOTRE COURRIEL*

Géolocalisation du problème



Localiser le problème en cliquant sur la carte ci-dessus.

COMMUNE*

DÉPARTEMENT*

ENVOYER

IMPORTANT

Sur chaque bulletin d'inscription à
une manifestation doit figurer la
phrase



J'atteste sur l'honneur que je suis en condition physique suffisante pour effectuer le parcours que j'ai choisi (Couvre l'organisateur par rapport à la non présentation d'un certificat médical) et avoir pris connaissance des difficultés du parcours que j'ai choisi (Couvre l'organisateur par rapport à une licence balade qui ferait un autre parcours que côté vert ou bleu) et des consignes de sécurité. (Couvre l'organisateur des vélos non conformes au Code de la route, non respect du Code de la route en général et du débridage des VAE)

Encore faut-il afficher les consignes
(Affiches en A4 FFCT)



Des questions ?



Le Code de la Route



Le Code de la Route

Quelques définitions

Le Code de la route :

C'est l'ensemble des lois et dispositions réglementaires qui régissent les règles d'équipement des véhicules et de circulation routière.

Le véhicule :

Tout moyen de transport servant au déplacement de personnes ou au transport de marchandises.



Le Code de la Route

Cycle (R311-1 du CR) :

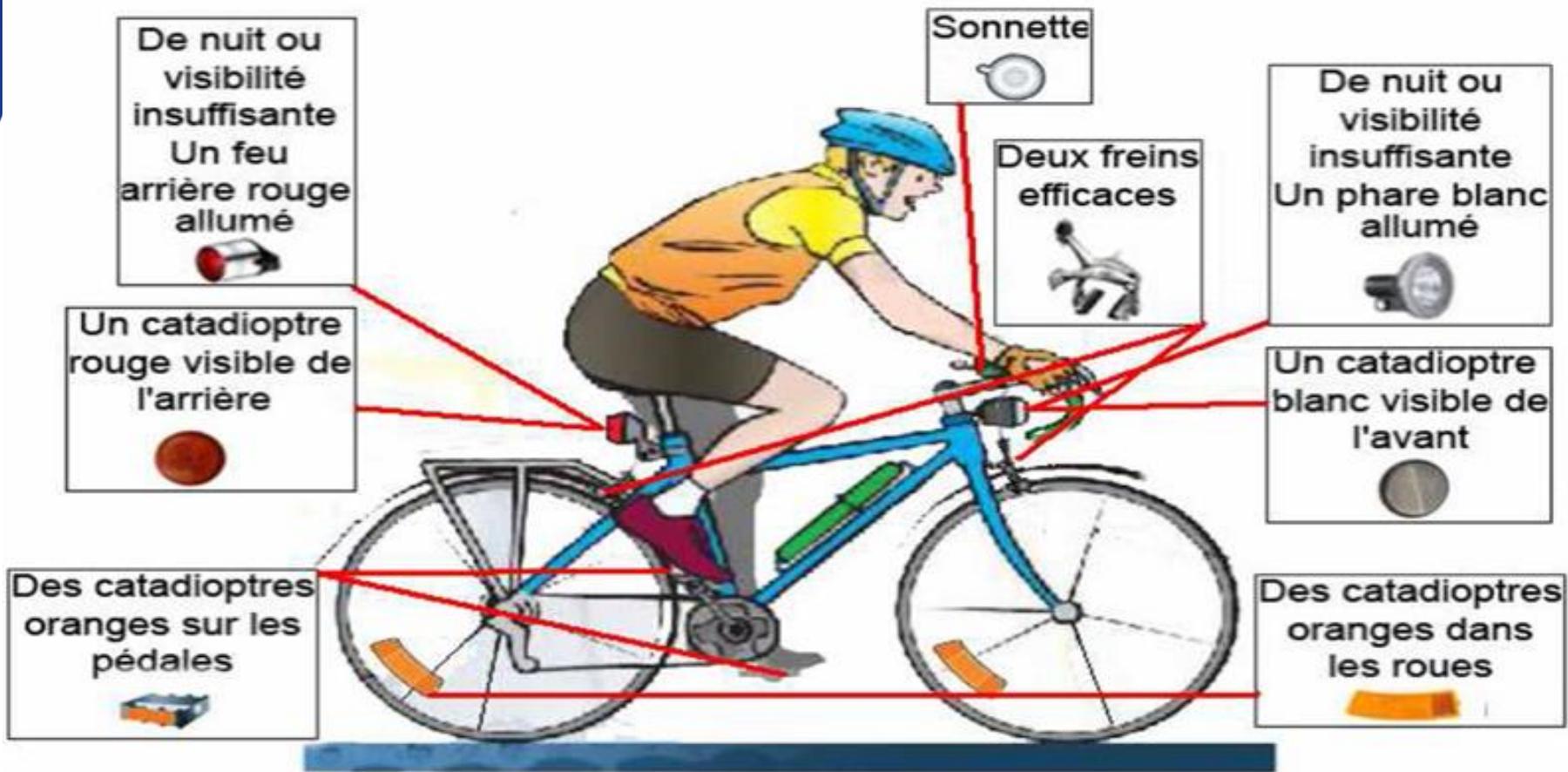
Véhicule ayant au moins deux roues et propulsé exclusivement par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur le véhicule notamment à l'aide de pédales ou de manivelles.

Cycle à pédalage assisté (R311-1 du CR) :

Cycle équipé d'un moteur auxiliaire électrique d'une puissance nominale continue maximale de **0,25kilowat**, dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse de **25km/h**, ou plus tôt si le cycliste arrête de pédaler.



◆ L'équipement du Vélo



Quelques infractions à vélo et leurs sanctions (réf.01/2017)

Nature de l'infraction	Montant de l'amende			Peine complémentaire sur décision du juge.
	Minorée	Normale	Majorée	
Absence d'éclairage	-	11 €	33 €	Non
Absence de sonnette	-	11 €	33 €	Non
Rouler sur le trottoir	90 €	135 €	375 €	Suppression du PC pendant 3 ans
Non respect d'un stop	90 €	135 €	375 €	Suppression du PC pendant 3 ans
Non respect d'un feu rouge	90 €	135 €	375 €	Suppression du PC pendant 3 ans
Non respect d'un sens interdit	90 €	135 €	375 €	Suppression du PC pendant 3 ans



Le Code de la Route

Rappel Article R431-1-1 du 29/09/2008

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

Mais aussi R 416-19

Le conducteur doit revêtir un gilet de haute visibilité conforme à la réglementation lorsqu'il est amené à quitter un véhicule immobilisé sur la chaussée ou ses abords à la suite d'un arrêt d'urgence.
Lorsqu'il conduit un véhicule, le conducteur doit disposer de ce gilet à portée de main



Le Code de la Route

Normes pour les vêtements de haute visibilité : EN 471 et EN 20471

Matière rétroréfléchissante : 0.20 m² pour la classe 3

0.13 m² pour la classe 2

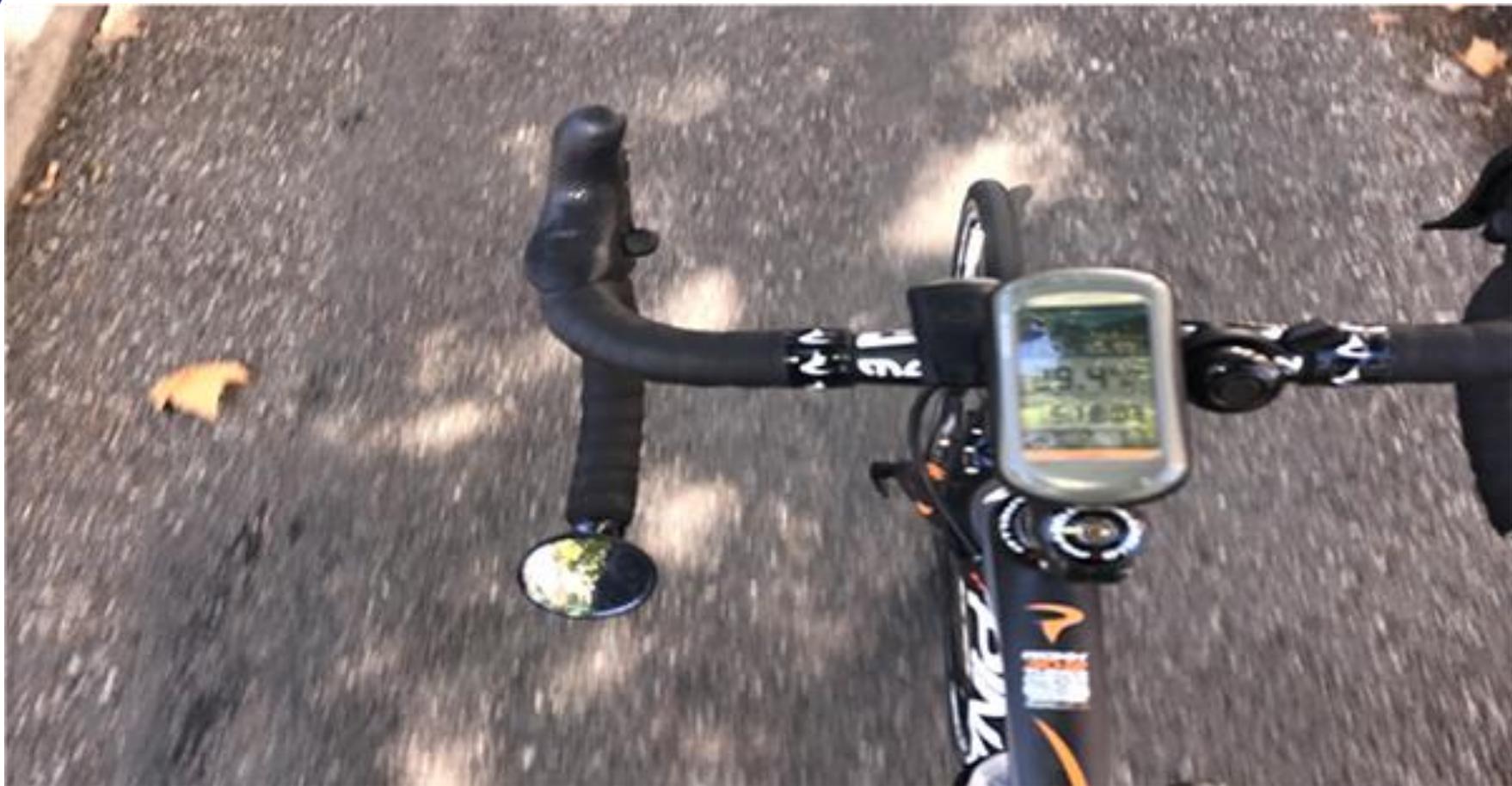
0,010 m² pour la classe 1

La classe 2 représente le niveau intermédiaire, que l'on retrouve sur les gilets et les chasubles ou bien des vestes sans bandes rétroréfléchissantes sur les manches.

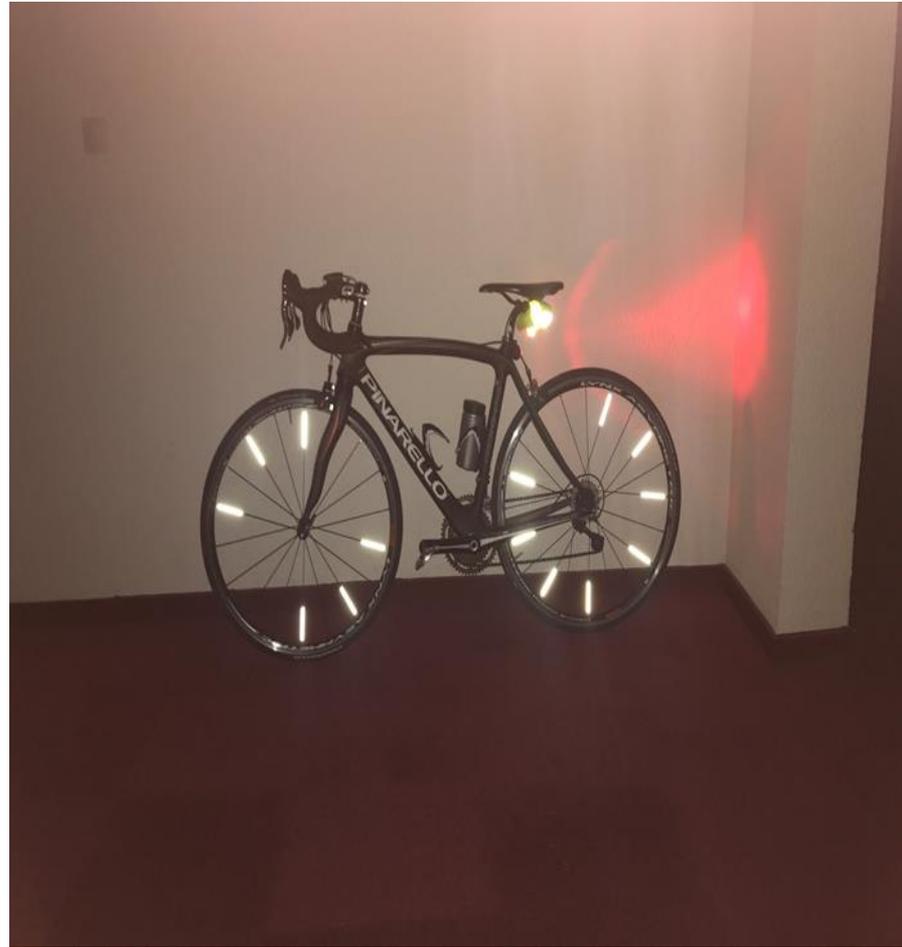
Tissus fluorescent: 0,80 m² pour la classe 3

0,50 m² pour la classe 2













Décret du 24 juin 2020 dans l'article 45b concernant l'éclairage des cycles : « Sont acceptés les dispositifs conformes à des normes ou réglementations techniques en vigueur dans un autre Etat de l'Union européenne ou partie à l'accord instituant l'Espace économique européen, reconnues comme assurant un niveau de sécurité équivalant au cahier des charges visé à l'alinéa précédent. »

Par conséquent le dispositif feu rouge clignotant est autorisé en France.



Des questions ?



SAVOIR ROULER



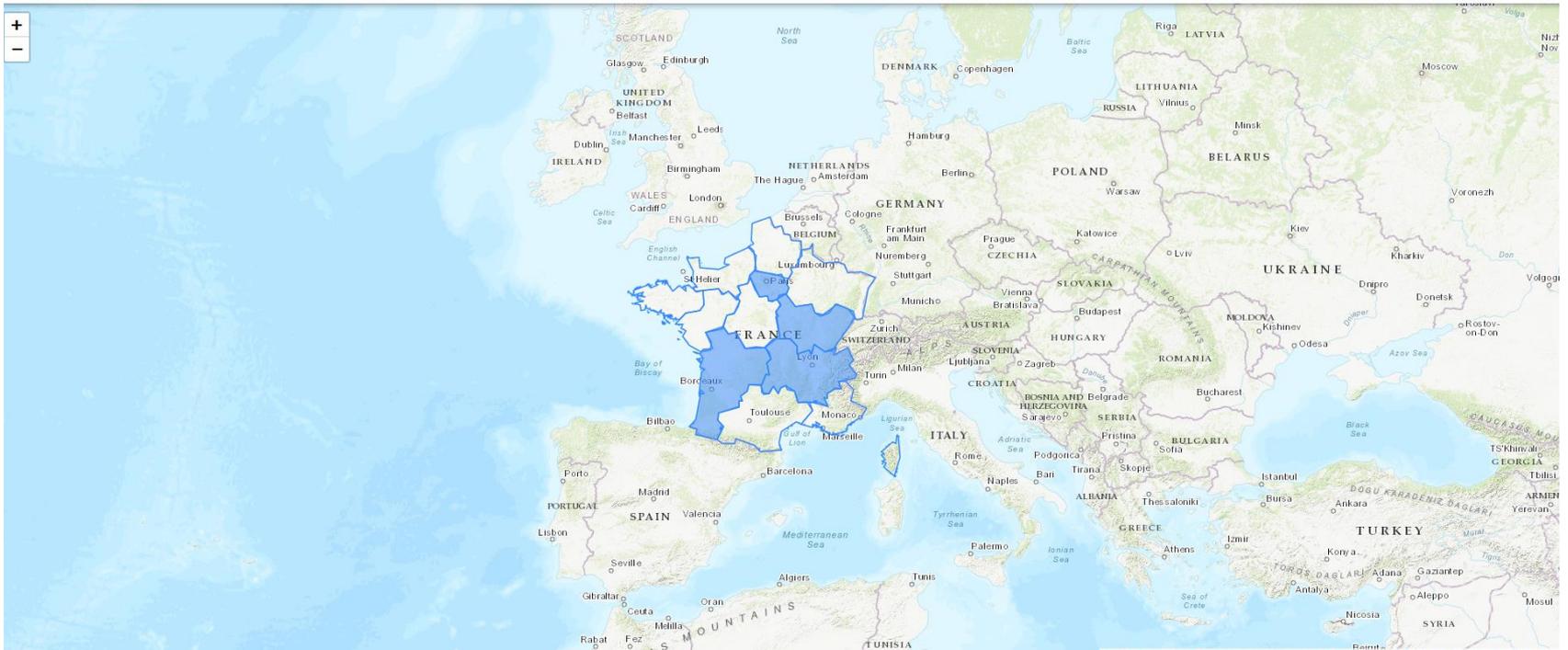
Nicolas DUBOIS



LE VÉLO EST UNE DYNAMIQUE POUR L'AVENIR !

À l'occasion des prochaines élections départementales et régionales, la **Fédération française de cyclotourisme** portera la voix des cyclistes, afin que chaque pratiquant puisse rouler en toute sécurité sur l'ensemble du territoire français.





2022



Que fait 'on?





Objet de la rencontre	Date	Lieu
Visite technique de candidature	29/09/2021	CC Saint-Affricain (12)

Participants pour la collectivité

M NINOT Marion – Directrice de l’Office de Tourisme de Saint-Affrique

M HERVAS Mathias – Chargé de mission vélo et randonnée à la Communauté de Communes du Pays Saint-Affricain

M SCHMITT Bertrand - Vice-Président de la Communauté de Communes du Pays Saint-Affricain

M DAVID Sébastien – Président de la Communauté de Communes du Pays Saint-Affricain

Mme CONDAMINES Elisabeth – Chargé de mission éco mobilité à la Communauté de Communes du Pays Saint-Affricain

Mme GRAL Emilie – Adjointe aux sport pour la commune de Saint-Affrique

Participants Fédération française de cyclotourisme

M CLAMENS Claude – Président du Comité Départemental de l’Aveyron

M DUPUIS Baptiste – Chargé de mission Labels & Développement VTT/Gravel

M THOMAS Roger – Secrétaire du Comité Départemental de l’Aveyron

M GISONDI Jean-Marc – Club de Saint-Affrique

M BERTRAND Eric - Président du VTSA



Le DS club accompagne la Commission Tourisme ou VTT du CoDep pour les visites « Labels » sur sa commune ou commune proche.

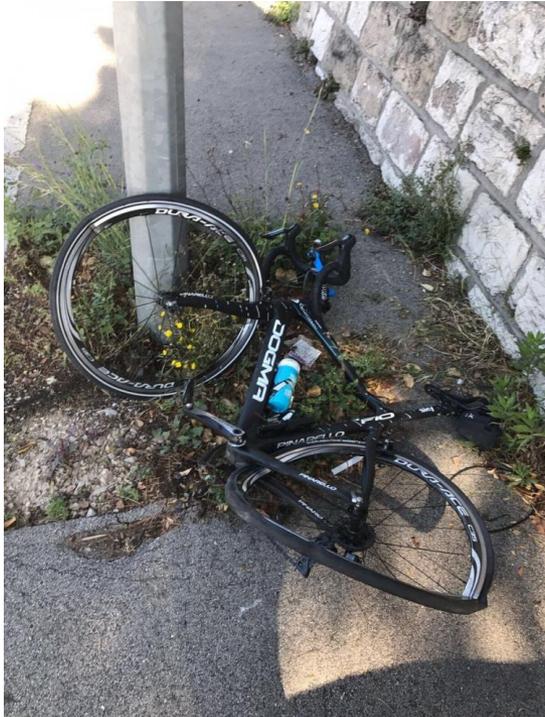
Il participe au suivi du label

Le DS CoDep accompagne les visites « Labels » et en assure avec la commission Tourisme ou VTT le suivi.

Le DS CoReg accompagne les visites « Labels » et s'assure avec la Commission Tourisme ou VTT du suivi par les CoDep.



L'accidentologie



Au 21/10/2021



Comme d'habitude



Sur Route: 78,5%

En Club : 58,6% dont 87,2% tombent seuls

En Ligne Droite : 59,6%

Défaut de Maitrise : ~70%

Faire le stage

Maniabilité individuelle

Comportement en Groupe

Faire également le stage VAE



L'ASSURANCE

Denis VITIEL

Président Commission Sécurité
Membre Commission Assurance

octobre 2021



ATTENTION :
afin d'informer au mieux leurs licenciés les clubs devront organiser une réunion d'information sur l'Assurance
Un document est à votre disposition sur le site fédéral



L'assurance

Que faire en cas de sinistre ?

Concernant vos licenciés

Faites compléter une déclaration de sinistre sur internet

www.ffvelofr



L'assurance

Concernant **vos licenciés**

Si besoin aider le licencié à compléter sa déclaration

Si c'est le DS Club, remplir le minimum, l'assurance demandera les pièces dont elle a besoin

Dans tous les cas un récépissé sera délivré



L'assurance

Que faire en cas de sinistre ?

Concernant les **non licenciés**

Faites compléter une déclaration de sinistre sur internet

www.cabinet-gomis-garrigues.fr



L'assurance

Les espaces Fédérations Sportives



L'assurance



[Accueil](#)

[Fédérations](#) ▾

[L'agence](#)

[Contact](#)

Assureur officiel de la Fédération Française de Cyclotourisme, nous vous proposons un ensemble de services pour répondre à vos besoins et vos problématiques d'assurance, y compris pour vos manifestations et randonnées cyclotouristes.



Le contrat Fédéral prévoit l'assurance de la Responsabilité Civile de la Fédération et de ses organes déconcentrés (Comités Départementaux, Comités Régionaux (Ligues) et Clubs affiliés), ainsi que celles de leurs dirigeants, entraîneurs, moniteurs, enseignants, préposés et pratiquants licenciés. Il prévoit également des garanties Atteintes Corporelles et Assistance pour les pratiquants licenciés.

Effectuez votre déclaration pré-remplie d'accident en ligne

avec vos identifiants licencié FFCT

 [Télédéclarer](#)

Pour vous aider, téléchargez notre guide de déclaration d'accident en ligne ci-dessous.

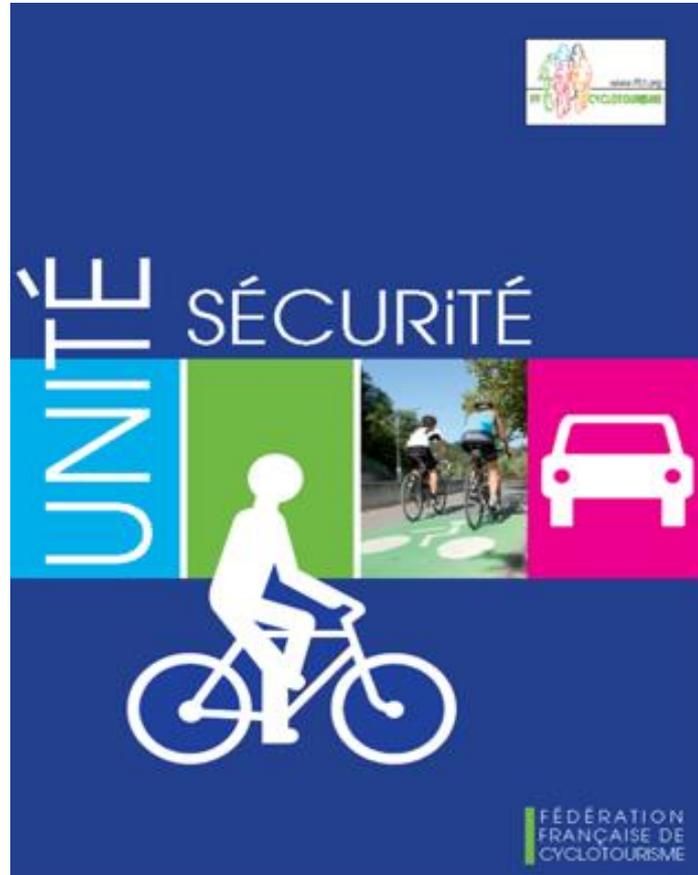
Effectuez votre déclaration d'accident en ligne

pour les non-licenciés FFCT

 [Télédéclarer](#)



L'Unité Sécurité



travaillant

Déplacements individuels ou collectifs

Rouler en sécurité

ANASTASIOU
CROIX-ROUX 2014

Rouler en sécurité, c'est respecter les autres, anticiper et agir.

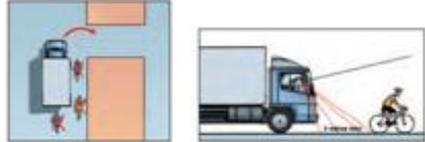
Être vu !

De jour comme de nuit, porter des vêtements clairs.
Aux intersections, aller à être bien visible.
S'assurer que le vélo est équipé d'un éclairage conforme au Code de la route.

Éviter les angles morts

L'angle mort est une zone invisible au champ de vision du conducteur. Il est proportionnel à la hauteur et à la longueur du véhicule. Rester donc vigilant à l'approche des poids lourds, des bus, des camionnettes... (2 mètres minimum).

- À une intersection ou un giratoire, ne jamais se positionner à droite d'un poids lourd, d'un bus ou d'une camionnette, non dans le champ de vision du conducteur.
- Aux carrefours à feux, se placer en avant de la cabine du camion (2 mètres minimum).
- Quand une distance (2 mètres minimum) notamment à l'arrêt.



Anticiper la trajectoire

Ne pas oublier de signaler clairement l'intention de tourner, surtout à gauche.
Surveiller les mouvements des voitures pour prévoir tout virage ou déviation.
Prévoir les mouvements d'un camion 10t.
Éviter tout changement brusque de direction sans prévenir.
Maintenir la trajectoire, ne pas zigzaguer entre les voitures.

Les déplacements en groupe

- Se positionner dans le groupe.
- La bonne distance de sécurité entre deux cyclistes correspond à l'espace d'un demi-vélo.
- Éviter tout changement brusque de direction sans prévenir le cycliste qui suit.
- Ne pas freiner sans prévenir.
- 70% des chutes proviennent d'une manque de vigilance dans le groupe.

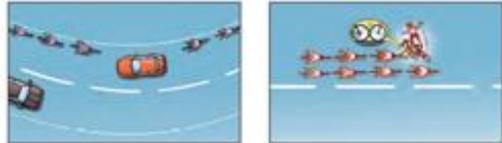


Illustration française de cyclotourisme - www.ffvelo.fr

CL de Louis Berthelot - CC BY-NC - NADP 100 ans 2014

Rouler en sécurité



Fédération française de cyclotourisme



Le guide "Délégué sécurité club"







Mémoire sécurité du cyclotouriste



Fédération française de cyclotourisme



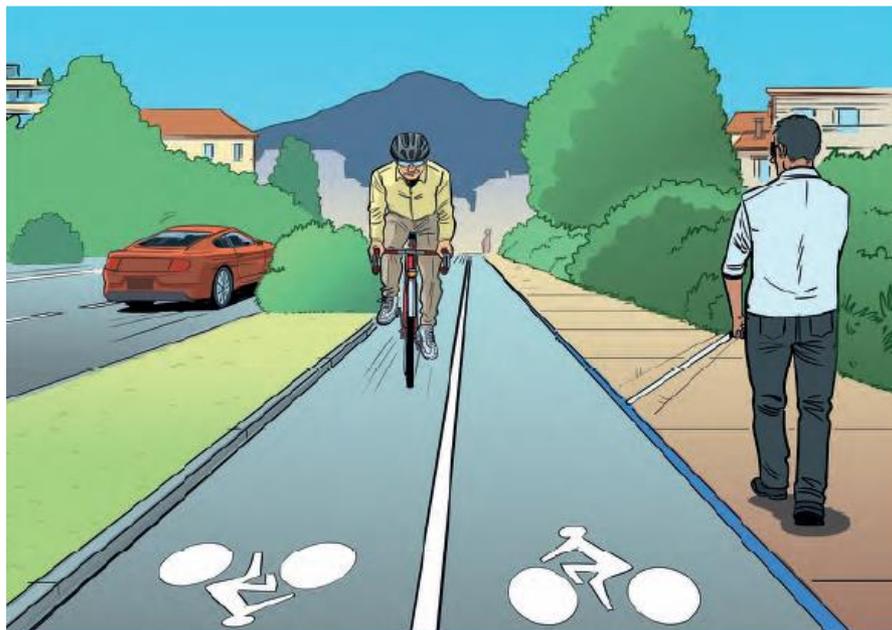


À vélo tout est plus beau !

Fédération française de cyclotourisme



La Charte Cyclable



CHARTRE CYCLABLE

LE PARTAGE DE L'ESPACE



FÉDÉRATION
FRANÇAISE
DE CYCLOTOURISME







La Charte Cyclable 2022



FÉDÉRATION FRANÇAISE DE CYCLOTOURISME

CHARTER CYCLABLE

LE PARTAGE DE L'ESPACE



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES



La vélorue

Expérimentée pour la première fois en France à Strasbourg en 2017 sur la rue de la Division Leclerc, la vélorue remet littéralement le vélo au centre de la mobilité en ville, puisque les cyclistes n'ont plus à se serrer à droite pour circuler.

En effet, grâce à la vélorue les cyclistes peuvent circuler au milieu de la route, comme l'indiquent les marquages au sol.

Lorsqu'on souhaite créer des itinéraires cyclables, il arrive que l'on ne puisse pas toujours réaliser les aménagements nécessaires.



Il peut alors être intéressant d'utiliser des rues à faible trafic local pour créer des liaisons entre ces aménagements cyclables. Il s'agit dans une rue où la vitesse est limitée (20/30 km/h) de donner une priorité relative aux cyclistes sur le trafic motorisé.

Ce concept de vélorue existe notamment aux Pays-Bas, en Allemagne ainsi qu'au Danemark et en Belgique.

Cela est possible en France depuis le décret du 2 juillet 2015 grâce à une évolution du Code de la route : « les cyclistes peuvent s'éloigner du bord droit de la chaussée lorsqu'une signalisation spécifique matérialise une trajectoire différente. » (Article R412-9).








GRENOBLEALPES
MÉTROPOLÉ

VÉLORUE

DANS CETTE RUE,
JE NE DÉPASSE PAS
LES CYCLISTES



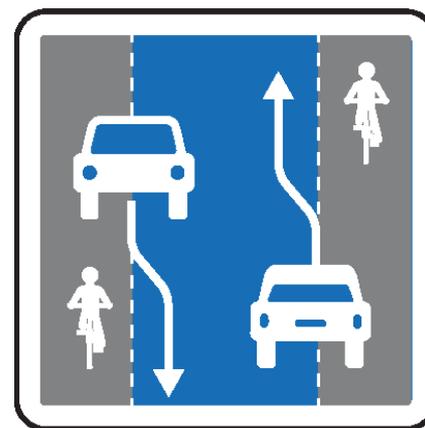


En zone piétonne et zone de rencontre, les cyclistes peuvent rouler à 2 de front sans jamais devoir tenir compte du trafic venant de l'arrière. Par courtoisie, les cyclistes, surtout s'ils circulent lentement, faciliteront logiquement le dépassement des automobilistes en se rabattant quelques instants sur une seule file.

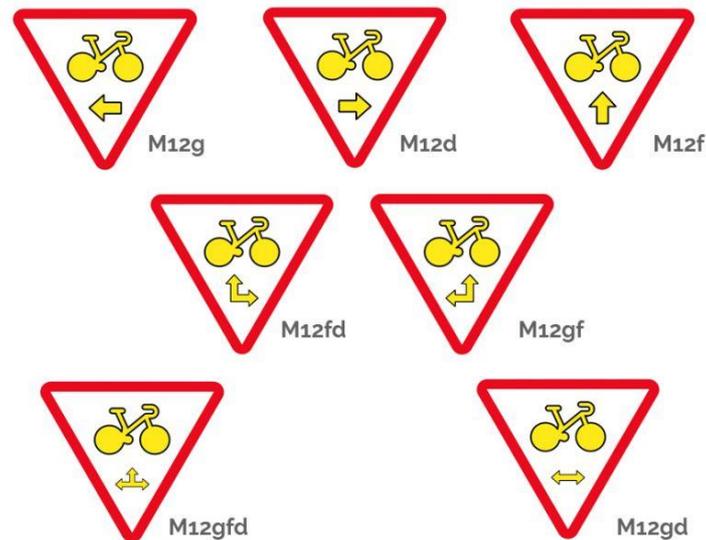


Demandes de la Commission Nationale Sécurité

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. + CVCB



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. »



Mise en place dans chaque Département d'une Commission pour donner un avis consultatif sur la création ou modification de voirie ainsi que l'attribution de subvention

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.

Ne pas interrompre une voie verte pour la reprendre de l'autre côté de la chaussée perpendiculaire



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...)





Le CARREFOUR dit HOLLANDAIS

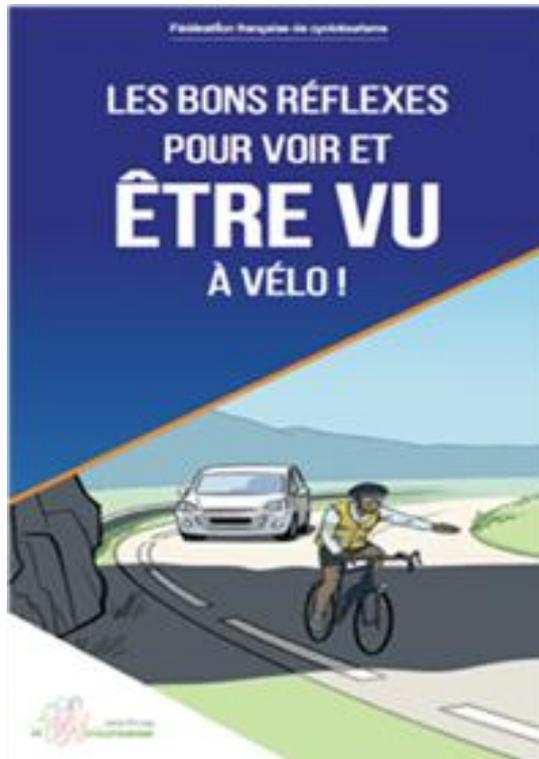




Le CARREFOUR dit HOLLANDAIS



Les Flyers



L'autocollant



Fédération française de cyclotourisme



Les Fiches du CEREMA



Vélo

Chaussée à voie centrale banalisée

Éléments de recommandation

Cette fiche
méthodologique
a pour but de valoriser
les données.

Elle doit être
considérée comme
un outil d'aide
à la décision,
une invitation
à améliorer
le confort au profit
des cyclistes dans
les infrastructures.

L'adaptation de l'espace public aux cyclistes passe par la mobilisation d'une large palette d'outils mise à disposition des aménageurs : accotements revêtus, bandes et pistes cyclables, voies vertes, zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes.

La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) est un outil permettant de prendre en compte les cyclistes dans les cas rares où les contraintes géométriques et circulatoires rendent impossible le recours aux aménagements cyclables traditionnels.

Cette fiche a pour objectif d'explorer le domaine d'emploi de la CVCB, en tirant parti des premiers aménagements réalisés en France et de l'expérience des pays voisins.



Fiche n° 37 - Mai 2017

Collection | Références



Les Fiches du CEREMA

Visibilité

Les voiries avec une bonne visibilité sont a priori mieux adaptées. En effet, les profils bombés et sinueux qui masquent le trafic antagoniste sont susceptibles d'entraîner un usage systématique des rives de la CVCB.



Le profil bombé du pavé avant les virages masque des dangers sur la droite, même en l'absence de véhicules venant en face.



Dans les courbes, les véhicules peuvent être amenés à circuler sur la rive, non par manque de visibilité, mais pour éprouver leur agilité.

Éléments de conception

Section courante

Le marquage délimitant la chaussée de la rive est de type T2.3u.

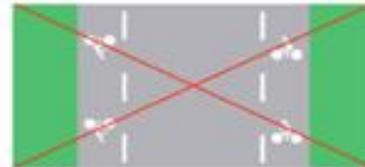


Il est possible d'utiliser les doubles chevrons en rive d'une CVCB. Ils ont l'avantage d'encourager le cycliste à se positionner au centre de la rive, mais représentent un coût supplémentaire.



Chaussée - V40
Mar 2019

En revanche, l'ajout de la figurine vélo sur la rive est à proscrire, car il crée une confusion avec la bande cyclable, voie de circulation exclusivement réservée aux cyclistes, interdite à la circulation, l'arrêt et au stationnement motorisé.



FF Vélo - 17/18/19/20/21/22/23/24/25/26/27/28/29/30/31/32/33/34/35/36/37/38/39/40/41/42/43/44/45/46/47/48/49/50/51/52/53/54/55/56/57/58/59/60/61/62/63/64/65/66/67/68/69/70/71/72/73/74/75/76/77/78/79/80/81/82/83/84/85/86/87/88/89/90/91/92/93/94/95/96/97/98/99/100

40

Rive T2.3 - Chaussée à voie centrale banalisée
Département de la Seine-Saint-Denis



Internet => LEGIFRANCE

Google 

[Tous](#) [Actualités](#) [Shopping](#) [Vidéos](#) [Images](#) [Plus](#) [Paramètres](#) [Outils](#)

Environ 303 000 résultats (0,47 secondes)

Code de la route. | Legifrance
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006074228> ▾
Code de la route. Version consolidée au 1 juillet 2017. Partie législative. Livre 1er : Dispositions générales. Titre 1er : Définitions. (Articles L110-1 à L110-3)
Code de la route. Vous êtes dans : Accueil> Les codes en vigueur> Code de la ...
Permis de conduire Vous êtes dans : Accueil> Les codes en vigueur> Code de la ...
[Autres résultats sur legifrance.gouv.fr »](#)

Code de la route | Legifrance
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte...dateTexte=20010531> ▾
1 juin 2001 - Vous êtes dans : Accueil> Les codes en vigueur> **Code de la route** ... Paragraphe IV : INTERSECTIONS DE ROUTES - PRIORITÉ DE ...

Code de la route - Article R221-4 | Legifrance
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte...idArticle...> ▾
I - Les différentes catégories du permis de conduire énoncées ci-dessous autorisent la conduite des véhicules suivants : Catégorie A1 : Motocyclettes avec ou ...

Code de la route - Article R226-1 | Legifrance
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte...idArticle...> ▾
Le contrôle médical de l'aptitude à la conduite consiste en une évaluation de l'aptitude physique, cognitive et sensorielle du candidat au permis de conduire ou ...

Code de la route - Article R416-6 | Legifrance
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte...idArticle...> ▾
Vous êtes dans : Accueil> Les codes en vigueur> **Code de la route - Article R416-6** ... 2° Quand le véhicule circule en agglomération sur une route suffisamment ...



Des questions ?



Nous demandons depuis le début des années 2000
que les Délégués Sécurité s'investissent auprès des
institutionnels sur les aménagements routiers,



LOI LAURE 1/01/1997

LOM

[n°2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 61](#)

Article L228-2

[n°2021-1104 du 22 août 2021 - art. 120](#)

Article L228--3, 3-1, du Code de l'environnement



Article L228-2

A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme **de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol**, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.



Article L228-2

Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route.

Le type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe.



Article L228-3

A l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de la voirie évalue, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière. Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation. En cas de besoin avéré, un aménagement ou un itinéraire cyclable est réalisé, sauf impossibilité technique ou financière.



Article L228-3

Ces aménagements ou itinéraires cyclables doivent tenir compte des orientations des plans de mobilité et de mobilité simplifiés ainsi que du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et du schéma national des véloroutes, lorsqu'ils existent, sans que cela puisse remettre en cause l'obligation découlant du premier alinéa.

Pour les aménagements ou itinéraires inscrits dans l'un de ces plans ou schémas, le besoin est réputé avéré.



Article L228-3

Pour les réalisations ou réaménagements des voies situées dans une zone à faibles émissions mobilité, au sens de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, ainsi que des voies desservant une telle zone situées à moins de cinq kilomètres du périmètre de celle-ci et sur le territoire de l'établissement public de coopération intercommunale dont le président a mis en place la zone à faibles émissions mobilité, le besoin est également réputé avéré.



Des questions ?



Le DS Club

Son rôle

Relation directe avec le Président du Club

Il est le conseiller du Président en matière de sécurité

Il est le numéro quatre du club,

Il coordonne les actions sécurité au niveau Club
Informations ou rappel d'une règle lors des réunions club

Il s'assure de la sécurité lors des sorties et organisations club



Le DS Club

Par son mode opératoire :

Il assiste son Président comme conseiller à la sécurité

Il cherche à éviter les accidents

Il fait l'inventaire des risques et met en place des outils de protection

Il fait respecter la réglementation et la politique Fédérale en matière de sécurité

« Les responsables des sorties club doivent être formés par le DS Club et ensuite faire partie de la Commission Sécurité Club »



Le DS Club

Ses Moyens :

Le DS CoDep, le DS CoReg, la Commission Nationale Sécurité,

La Charte Cyclable

L'Unité Sécurité

Le Mémoire

Le Guide du Délégué Sécurité

Tous les documents créés par la Commission sécurité.

Les fiches du CEREMA.

La revue Fédérale.

Ses propres constatations, Ses contacts, Légifrance.

Internet.



Le DS Club

Ses interlocuteurs

Le Maire et celui des communes voisines si pas de Club

L'Elu(s) en charge

Les Services Techniques

La presse



Le DS Club

Les principaux axes d'action

En partenariat avec les services techniques être l'expert des aménagements cyclables ou non.
Être en amont des projets.

Il participe au Plan de Déplacement de sa commune

La sécurité des pratiquants

Le respect de l'environnement



Le DS Club

Les principaux axes d'action

La réglementation de nos organisations

Les assurances, aide à la déclaration, le suivi, les statistiques du club et corrections.

Peut demander une conférence sécurité et/ou santé au CoDep



Le DS Club

C'est l'homme du Terrain

Il intervient avant les activités

Donne les consignes.

Informe, renseigne, explique, oriente.



Le DS Club

C'est l'homme du Terrain

Il intervient pendant les activités

Il assure le respect de la réglementation.

Il rectifie les allures et le comportement.

Il agit en cas d'incident.



Le DS Club

C'est l'homme du Terrain

Après, en cas d'incident ou d'accident

Il s'attache à empêcher le renouvellement.

Il apporte son aide aux victimes.

Il identifie la cause du problème



Le DS Club

C'est l'homme du Terrain

Après, en cas d'incident ou d'accident

Il procède à son analyse.

Il prévoit des solution adaptées.

Il s'assure de leur mise en place



Le DS Club

C'est l'homme du Terrain

En général, grâce à sa connaissance

Des textes et de son expérience il est une aide précieuse pour sa:

Fédération.
Comité Régional
Département
Club
Licenciés



**Merci de
consacrer
du temps à
la sécurité !**



Vos souhaits

OUF!

