GUIDE DU CYCLISTE URBAIN

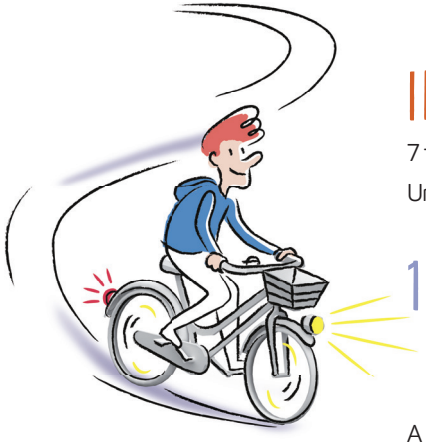
ADEME
Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

FUB
le vélo au quotidien

SOMMAIRE



INTRODUCTION

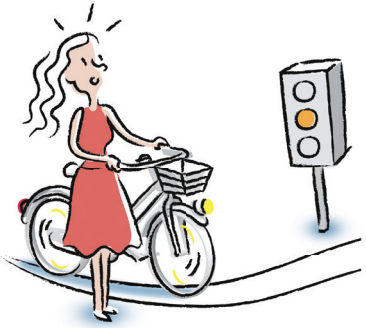
7 fausses idées sur le vélo 6
Une indemnité kilométrique vélo pour les salariés ... 8

1. BIEN S'ÉQUIPER AVANT DE PARTIR

A chaque usage son vélo 11
Un vélo bien équipé 14
Eclairage : le matériel 16
Accessoires pas si accessoires ! 18
Transporter enfants à vélo 19
Transporter courses à vélo 20
Vélo et météo 21
Prêts ? Partez ! 22

2. TOUS EN SELLE !

Le vélo pour tous 25
Apprendre à pédaler dans une vélo-école 26
Eviter le vol : les règles d'acier 28
Faites marquer votre vélo avec le BICYCODE® 29
Stationner votre vélo chez vous 31
Réparer votre vélo vous même 32
Voyager à vélo 34



3. A VÉLO SUR LA CHAUSSÉE

Déchiffrer la rue 37
Les aménagements 40
Les pièges à éviter 42
Changer de direction 43
Prendre un giratoire à vélo 44
Risques courants facilement maîtrisables 45

4. COHABITER AVEC LES AUTRES USAGERS DE LA ROUTE

Vélos et piétons 49
Vélos, bus et camions 50
Arrêts et couloirs de bus 51
Si vous êtes conducteur de voiture 52
ou de deux-roues motorisés

Accidents et assurances 55
Rejoignez une asso vélo de la FUB ! 55
Bibliographie 56

7 FAUSSES IDÉES SUR LE VÉLO

Il existe des idées reçues sur le vélo au quotidien. Pédaler en ville permet de se déplacer efficacement et dans l'intérêt de la collectivité.

C'EST DÉPASSÉ.

Au contraire, la pratique du vélo gagne du terrain en Europe : à Copenhague, Amsterdam, Londres, Bâle, Florence, Munich... Les politiques cyclables ont fini par gagner également les villes françaises : Strasbourg, Nantes, Grenoble, Bordeaux, mais aussi Lyon, Paris... En réglant le problème de l'entretien et du stationnement, les systèmes de vélos en libre service ont même rendu le vélo accessible à tous !

C'EST DANGEREUX

Le vélo n'est que très peu dangereux... pour les autres ! Sa pratique est cependant un peu plus risquée pour soi-même que de prendre le bus ou l'auto mais beaucoup moins que celle des deux roues motorisés qui, d'après l'étude AVER, comporte 7 fois plus de risques d'être blessé et 11 fois plus de risques d'être tué (rapporté au temps passé sur un mode de transport).

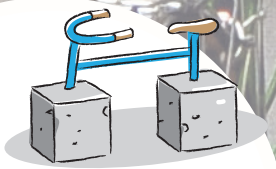
Selon l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, en 2014, 4,5 % des blessés, et 4,7 % des tués étaient des cyclistes. Les accidents graves et mortels sont plus fréquents en rase campagne et concernent plutôt des pratiquants sportifs. A noter que plus il y a de cyclistes et plus le risque de chacun diminue.

Enfin, les avantages en termes de gains de santé sont 20 fois plus importants que les risques. Ce serait donc dommage de ne pas en profiter !

C'EST FATIGANT

A vélo, je garde la forme ! J'allonge ma durée de vie et limite mes risques de maladies (cardio-vasculaires, diabète, cancer, stress...) en pratiquant 30 minutes d'activité physique par jour (source : étude ANSES 2016).

CE N'EST PAS RAPIDE

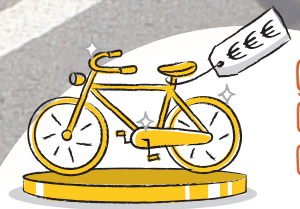


A vélo, sur moins de 3 km, soit plus de 50 % des déplacements, on met moins de temps qu'en voiture, temps de stationnement compris (source : ADEME). Je suis ponctuel. Je me moque des embouteillages et je circule quelle que soit l'intensité du trafic. Se garer pour aller faire ses courses est également plus facile.

A VÉLO, JE SUIS EXPOSÉ À LA POLLUTION

A vélo, je me trouve bien au-dessus des pots d'échappements, contrairement aux bouches de ventilation d'une voiture. Même si je respire plus fort, le bilan total reste neutre... et puis si je suis malin, je choisis des itinéraires moins fréquentés par les voitures en utilisant par exemple les rues en double sens cyclable. Ainsi je vis la ville sans bruit ni pollution, je respire !

ÇA COÛTE CHER



A vélo, il est possible de rouler tous les jours pour une vingtaine d'euros par mois. Bien sûr, un vélo de qualité bien entretenu coûte plus cher mais il s'avère plus sûr et agréable au quotidien. Pour aller au travail, je peux bénéficier de l'indemnité kilométrique vélo, et je peux aussi combiner vélo et transports en commun grâce à la prise en charge de 50 % de mon abonnement de transports en commun par mon employeur. De plus, le vélo fait faire des économies à la collectivité : une piste cyclable est 50 fois moins chère qu'un métro lourd et 25 fois moins chère qu'un tramway, à débit identique ; une place de stationnement voiture représente dix places de stationnement vélo...

IMPOSSIBLE DE FAIRE SES COURSES À VÉLO...

A vélo, je peux flâner, m'arrêter en chemin pour échanger, faire mes achats, notamment dans mes commerces de proximité. Il existe une vaste gamme de sacoches, remorques, caddies et paniers me permettant de transporter des charges.

1. BIEN S'ÉQUIPER AVANT DE PARTIR

A CHAQUE USAGE SON VÉLO

Comme trois millions de Français, vous vous apprêtez peut-être à acheter un nouveau vélo. Mais lequel ? La gamme des cycles est aujourd'hui extrêmement vaste et il existe des modèles pour chaque pratique, avec des caractéristiques, des équipements propres.

LE VÉLO HOLLANDAIS – DE VILLE

Il dispose d'un cadre très robuste et d'une assise confortable. Sa selle rembourrée et en position haute permet au cycliste de pédaler en position bien droite et d'avoir une vue dégagée sur la circulation.

Doté d'au moins 6 à 8 vitesses intégrées dans le moyeu (sans dérailleur), il est équipé de bons freins à tambour, d'un éclairage efficace et complet (avec souvent une dynamo intégrée dans le moyeu avant) ainsi que de multiples accessoires pratiques (garde-boues, béquille, antivol de cadre, antivol "classique"...).

Il est équipé d'un porte bagage à l'arrière et parfois à l'avant ou d'un panier.

LE VÉLO TOUT CHEMIN (VTC)

C'est un compromis entre vélo de ville (côté confort) et vélo apte à rouler sur les chemins de campagne (côté souplesse).

Il a un cadre rigide en acier ou en aluminium, dispose de nombreuses vitesses (18 à 20) pour grimper les côtes plus facilement et est équipé de grandes roues à pneus à crampons plus larges que ceux d'un vélo de ville.

Il peut recevoir tous les accessoires utiles au cycliste urbain : porte-bagage avant et arrière, éclairages, béquille, garde-boues...

LE VÉLO TOUT TERRAIN (VTT)

Les VTT occupent une place dominante dans le cyclisme de loisir. Destinés aux terrains accidentés, ils sont taillés pour le cross country et les sentiers de montagne.

Un VTT se caractérise par un cadre solide et léger, des pneus larges à crampons. Il est également équipé de suspensions pour amortir les chocs et les vibrations.

LE FIXIE

Vélo épuré et personnalisé le plus souvent à pignon fixe – d'où son nom - est agile et véloce comme son propriétaire.

LE VÉLO PLIANT

Le vélo pliant est équipé de charnières centrales permettant de replier la structure sur elle-même de façon à pouvoir le transporter comme une valise et le stationner dans un minimum d'espace.

Vous pouvez embarquer votre vélo pliant dans n'importe quel transport public (du bus au TGV !), et ainsi parcourir de plus longues distances en combinant plusieurs moyens de transport. C'est l'outil ultime de l'intermodalité !

Avec ses roues d'un diamètre inférieur aux vélos traditionnels (16 ou 20 pouces), ce vélo est très maniable pour un usage urbain.

LE VÉLO DE ROUTE

À côté des vélos de course, ultra légers et aérodynamiques (mais fragiles et chers), les vélos de route conviennent à ceux qui souhaitent faire des kilomètres avec un maximum d'efficacité et de confort.

Robustes mais légers (moins de 7 kg), ils sont dotés de grandes roues et de pneus fins, n'offrant qu'un faible frottement au sol et peu de résistance au vent.

LE VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE (VAE)

Le vélo à assistance électrique (VAE) est doté d'un moteur électrique et d'une batterie fournissant l'énergie nécessaire pour assister le pédalage du cycliste : vous n'avancez que si vous pédalez !

Pour recharger la batterie, il suffit simplement de la prendre avec vous et de la brancher sur secteur.

Avec les avantages du vélo (dont le côté pratique), un moindre effort pour atteindre la vitesse de déplacement souhaitée, une facilité de circulation en cas de relief et un transport de charges (courses ou enfants) plus aisé, l'utilisation du VAE peut être étendue, en particulier pour les déplacements domicile-travail ou professionnels. D'après l'enquête de la FUB menée pour le Groupe La Poste en 2015, seuls 32 % des usagers de VAE parcourent des distances de moins de 10 km.

Le VAE favorise également le report modal, notamment depuis la voiture : en effet, d'après cette même enquête, 32,4 % des personnes ayant acheté un VAE ne se déplaçaient pas à vélo initialement et 2/3 d'entre eux sont même d'anciens automobilistes.

Son prix d'achat est plus élevé que celui d'un vélo ordinaire mais certaines collectivités proposent des aides financières souvent égales à 25 % de ce prix et encouragent ainsi son usage.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Il s'est vendu 134 000 VAE, en 2016, dépassant même le nombre de ventes de cyclomoteurs électriques !

LE VÉLO CARGO

La dénomination de « vélo cargo » regroupe tous les vélos qui permettent de transporter des enfants ou charges lourdes et/ou volumineuses qu'il serait difficile d'emporter avec un vélo « classique ».

Les plus connus sont les biporteurs et triporteurs mais il en existe bien des sortes et de toutes les formes.

Ces vélos peuvent être équipés d'assistance électrique.

Leur prix d'achat varie entre 1500 et 4000€ : une belle somme pour un vélo mais il peut aisément remplacer la deuxième voiture d'un foyer tant du point de vue de l'usage que de celui de l'économie.

Comme pour le VAE, certaines collectivités proposent des aides à l'achat de vélo cargos.

TÉMOIGNAGE

"Finies les amendes pour voiture mal garée car le parking de la gare est bondé... le vélo à assistance électrique m'offre une nouvelle mobilité, extensible à tous mes besoins ! Le plus important, c'est de bien le choisir."

Un utilisateur du vélo au quotidien

A NOTER

La complémentarité vélo/transports publics

Rien ne vous empêche de ne pédaler que sur une partie de votre trajet.

Là encore, les pouvoirs publics s'emploient à multiplier les solutions :

ils installent des arceaux de stationnement pour vélo aux principaux arrêts de bus, de tram, de train, ...

il existe parfois des consignes collectives ou des box à vélo, permettant de laisser votre monture en toute sécurité la nuit et le week-end à votre gare d'arrivée,

La plupart des trains régionaux sont accessibles gratuitement aux vélos, et dans de nombreuses agglomérations, au moins à certaines heures, il est aussi possible d'embarquer son vélo dans le tram, le métro, le RER...

2. TOUS EN SELLE !

LE VÉLO POUR TOUS

Il n'y a pas d'âge pour faire du vélo.
Un apprentissage précoce est néanmoins recommandé.

DÈS 3 ANS

Pour faire découvrir facilement l'équilibre sur un vélo à un enfant, faites lui faire de la draisienne, l'ancêtre sans pédalier de la bicyclette. L'enfant découvre vite une nouvelle façon d'avancer et apprend vite l'équilibre sans peur de tomber. Les petites roulettes habituellement placées à l'arrière ralentissent l'acquisition de l'équilibre.

Ne cherchez pas à lui faire utiliser un frein dés le début : il a déjà bien assez à faire avec ses pieds pour avancer et ses mains pour guider l'engin.

AUTOUR DE 7 ANS

Choisissez au début des itinéraires cyclables sans voiture. En circulant sur la chaussée, l'adulte doit se placer si possible entre l'enfant et la voiture.

S'il y a une bande/piste cyclable, le mieux est de suivre l'enfant pour le rassurer et le guider. A côté de l'enfant, l'accompagnateur anticipe les passages difficiles : intersection, tourne-à-gauche, tourne-à-droite des voitures, giratoires... Préférez circuler derrière votre enfant car c'est souvent de là que vient le danger.

DE 7 À 77 ANS

C'est l'âge idéal pour faire du vélo et garder la forme sans effort.

APRÈS 77 ANS

Pédalez à votre rythme ! N'hésitez pas à tester le vélo à assistance électrique qui vous permettra de continuer à pédaler avec un effort moindre.

A NOTER

Le vélo, c'est bon pour la santé !

Pédaler au moins 30 minutes par jour constitue un moyen simple et efficace de se maintenir en forme ! À partir d'une synthèse de plusieurs études internationales sur le sujet, un rapport français réalisé en 2013 pour le ministère de l'Environnement a chiffré a minima la réduction des risques pour quelques grandes pathologies : moins 30 % pour les maladies coronariennes, moins 24 % pour les maladies vasculaires cérébrales, moins 20 % pour le diabète de type 2, moins 15 % pour le cancer du sein, moins 40 % pour le cancer du côlon, ...

Pédaler au moins 30 minutes par jour est une recommandation de l'OMS à tous les citoyens du monde !

APPRENDRE À PÉDALER DANS UNE VÉLO-ÉCOLE !

Le vélo est une alternative économique et efficace. Il permet l'accès au travail, aux services et favorise un bon état de santé. Apprendre ou ré-apprendre à faire du vélo, c'est simple et possible à n'importe quel âge, surtout quand on est accompagné par une vélo-école.

POUR LES ENFANTS

Suivre des cours au sein d'une vélo-école permet à l'enfant de perfectionner la maniabilité et d'apprendre à se déplacer en autonomie et en sécurité, dans son quartier ou sa ville. L'idéal est qu'il soit capable d'aller au collège à vélo à l'issue du CM[2].

POUR LES ADULTES AUSSI

Certaines vélo-écoles dispensent auprès des adultes des cours pratiques d'apprentissage du vélo pour les débutants, ou de remise en selle (pour ceux qui ne se sentent pas à l'aise dans la circulation et qui veulent apprendre à se diriger dans leur ville).
Les cours comprennent la transmission de compétences techniques (équilibre, trajectoire...) et de savoir-être (cohabitation d'usagers, règles de sécurité...). La vélo-école est un excellent moyen pour vaincre ses peurs, reprendre confiance et goûter à la liberté de circuler à vélo !

TÉMOIGNAGE

"'J'ai appris à faire du vélo avec eux, et surtout à avoir de l'assurance sur des grands axes où il y a des voitures. Il me reste encore deux cours donc d'ici là je pense que ça va aller "

Samiatte, vélo-école de Pignon sur Rue à Lyon

COMMENT ÇA SE PASSE ?

Une douzaine de séances de vélo-école permettent d'apprendre l'équilibre, le freinage et à suivre une trajectoire. Des sessions de perfectionnement favorisent l'habileté et la réactivité dans des situations complexes.
Ainsi, il est possible de circuler dans la rue après avoir acquis de bons réflexes et intégré les règles du Code de la route. Le vélo en ville n'aura plus de secret pour vous pour se positionner, anticiper, s'orienter et interagir avec les autres usagers de l'espace public.

Les motivations fréquentes

- Surmonter la peur de pédaler en ville
- Faire des sorties à vélo avec ses enfants
- Aller au travail à vélo
- Faire de l'exercice physique
- Rendre visite à ses amis ou voisins
- Se déplacer sans polluer
- Se remettre en selle, surmonter une ancienne mauvaise expérience à vélo

DANS LE MILIEU PROFESSIONNEL

Certaines vélo-écoles s'adressent aux salariés d'administrations ou d'entreprises dans le cadre des « Plans de Mobilité ». Il s'agit d'assimiler les bonnes pratiques du cycliste en ville, de revoir le code de la route, de tester son agilité et de circuler en ville, accompagnés, sur le trajet domicile-travail par exemple. Une initiative qui rassure autant les employeurs que les employés !

DES ANIMATEURS FORMÉS

Les vélo-écoles du réseau FUB ont développé une pédagogie adaptable à chaque public. La majorité des moniteurs ont suivi la formation au Brevet « Initiateur Mobilité à Vélo », dispensé par les associations du réseau. Les professionnels diplômés du « CQP Educateurs Mobilité à Vélo » exercent dans nos structures depuis 2015.

TÉMOIGNAGE

""Grâce à la vélo-école, j'ai dépassé mes peurs et j'ai enfin pu accéder au plaisir de faire du vélo alors que j'approche de la cinquantaine. J'ai apprécié de progresser régulièrement, par étape, et d'être conseillée, guidée pas à pas par les moniteurs de la vélo-école, le tout dans la bonne humeur et sans jugement."

Une élève de la vélo-école de Place au vélo à Nantes

UNE VÉLO-ÉCOLE PRÈS DE CHEZ VOUS

A ce jour (juillet 2017), le réseau FUB recense 70 vélo-écoles à travers la France.
Un réseau de formateurs salariés ou bénévoles qui vous transmettra les bases de la conduite à vélo ! Retrouvez la vélo-école proche de chez vous sur la carte interactive www.fub.fr

TRUCS ET ASTUCES POUR COMMENCER

Confiance et équilibre

Commencez par l'apprentissage de l'équilibre (méthode draisienne). Baissez la selle pour que vos pieds touchent le sol et patinez.

Placez-vous dans une très légère pente pour vous laisser rouler et trouver peu à peu l'équilibre.

Des conditions plaisantes

Choisissez un lieu tranquille et adapté : parc, zone résidentielle peu roulante.

Portez une tenue confortable et des chaussures plates et prévoyez de l'eau.

Allez-y tranquillement et faites des pauses. Si vous n'êtes jamais monté sur un vélo, les premières heures sont assez fatigantes... mais rassurez-vous, quand on sait rouler, le vélo n'est pas plus fatigant que la marche !

ÉVITER LE VOL : LES RÈGLES D'ACIER

Le prévention d'abord !
Je prends l'habitude de respecter ces quelques règles, simples mais efficaces.

J'ACHÈTE UN BON ANTIVOL.

Un bon antivol en U est la meilleure protection contre le vol. A l'inverse, l'antivol câble fin (spirale...) est à bannir. Il est tout juste bon à sécuriser une selle ou un panier. Pour faire votre choix, préférez les antivols classés « 2 roues » dans les tests FUB.

Les antivols fixes bloquant la roue arrière, très solides, constituent un complément utile à un antivol en U. Leur ouverture par effraction nécessite d'appliquer des forces importantes, endommageant le vélo.

Comptez au minimum 30 € pour vous équiper. Un antivol de qualité est durable et peut être utilisé avec plusieurs vélos !

Avec l'antivol, je prends la roue avant, le cadre et le support fixe

Antivol traînant à terre — Cadre non attaché

J'ATTACHE TOUJOURS MON VÉLO.

- Même pour une courte durée : certains voleurs sont à l'affût des vélos laissés devant une boutique « juste pour 2 minutes ». Un antivol de cadre permet dans ce cas de verrouiller la roue arrière du vélo sans perdre de temps.

- Même à l'intérieur : un vol sur deux a lieu à domicile, dans la cave, le garage, la cour d'immeuble.

Le voleur craint d'être surpris en plein travail : je privilégie les lieux de stationnement où il y a du passage, plutôt que les « recoins ».

J'ATTACHE LE CADRE DE MON VÉLO À UN POINT FIXE, ET SI POSSIBLE AVEC LA ROUE AVANT.

J'accroche mon antivol de préférence en hauteur (50 cm minimum) pour limiter les risques d'effraction. Si possible, j'incline la serrure vers le bas, cela rend le crochetage moins aisé.

CONSEILS PRATIQUES :

Si vous stationnez souvent en ville et utilisez peu votre vélo pour de longues distances ou du tout-terrain, remplacez les blocages rapides par des écrous, notamment pour le tube de selle, la selle étant souvent volée.

Évitez de laisser des accessoires « clipsables » facilement amovibles, (éclairage ou les paniers), sur votre vélo en stationnement.

Côté serrures d'antivols : méfiez-vous des alliages légers, dont le « zamac » reconnaissable à son aspect gris mat.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Bien choisir son antivol

Chaque année, la Commission Antivol de la FUB effectue des tests sur les antivols du commerce. Pour faire le bon choix, rendez-vous sur www.bicycode.org > Tests antivols. A disposition un moteur de recherche, l'avis de la FUB et des internautes.

FAITES MARQUER VOTRE VÉLO AVEC LE BICYCODE®

Plus de 350 000 vélos sont probablement volés par an. Chaque année, environ 150 000 vélos retrouvés abandonnés ne peuvent être restitués, faute d'identification. Seulement 3 % des victimes de vol récupèrent leur vélo.

Le BICYCODE® est un système de marquage de vélos par gravure d'un numéro unique de 12 chiffres enregistré dans un fichier national sur www.bicycode.org. En cas de vol, il permet la restitution des vélos volés à leurs propriétaires par les services de Police et de Gendarmerie. Il a aussi un effet dissuasif pour les voleurs car il en limite la revente frauduleuse.

Le BICYCODE® a été créé et mis en place par la FUB en 2004 et repose sur un réseau d'opérateurs de marquage répartis dans toute la France.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Gardez votre facture

Conservez toujours la facture d'un vélo acheté neuf. En cas de vol, elle vous sera utile dans vos démarches auprès de votre compagnie d'assurances ou comme preuve de propriété auprès de la Police. Si vous vendez votre vélo, transmettez-la avec le « Passeport BICYCODE® » à votre acquéreur !

A NOTER

Un partenariat avec la Police / Gendarmerie

En juin 2015 le Ministère de l'Intérieur et la FUB ont signé une convention de partenariat pour lutter contre le vol de vélos avec le marquage BICYCODE®. Cette convention généralise l'accès de la Police et de la Gendarmerie aux données du registre BICYCODE®, pour faciliter la restitution des vélos volés à leurs propriétaires, et incite à mener des actions communes localement.

Plus d'informations sur www.bicycode.org

TECHNIFOR
GRAVOTECH GROUP

TATOUEZ VOS CYCLES

Contre le vol de vélos : le marquage XM700 - la solution tactile 100% mobile

04 78 55 85 64
commercial.france@technifor.com
www.technifor.fr

3. A VELO SUR LA CHAUSSEE

La pratique du vélo utilitaire est beaucoup plus sûre qu'on ne le croit !

En ville, le risque d'être gravement blessé ou tué est du même ordre à vélo qu'à pied ou en voiture. C'est en rase campagne que le risque d'accident cycliste grave est plus élevé (à cause des vitesses plus importantes des véhicules motorisés).
Une conduite adaptée, le respect du Code par l'ensemble des usagers de la route et le respect des règles de priorité réduisent de façon significative les principaux risques d'accidents.

DÉCHIFFRER LA RUE

Sur la route, le cycliste est un conducteur de véhicule, au même titre que l'automobiliste. Même s'il n'a pas le permis de conduire, il est tenu de respecter le Code de la route et la signalisation. Il existe cependant des espaces réservés aux cyclistes. Sauf exception indiquée par un panonceau, les cyclomoteurs y sont interdits tout comme les VAE dont la puissance est supérieure à 250W.

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES FACULTATIFS

La grande majorité des voies cyclables n'est pas obligatoire, laissant ainsi la possibilité au cycliste plus expérimenté de circuler aussi sur la chaussée avec les voitures. Si la signalisation est à jour, le panneau vélo sur fond bleu est carré.

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES OBLIGATOIRES

Quand une piste ou une bande sont indiquées par un panneau rond sur fond bleu, elles sont obligatoires.

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES LOCAUX

Tout trottoir est interdit au cycliste de plus de 8 ans selon le Code de la route. Bien que ce ne soit ni réglementaire ni souhaitable, des municipalités ont parfois placé des pistes sur certains trottoirs. Pour le cycliste qui les emprunte, la plus grande précaution vis-à-vis des piétons s'impose : vitesse modérée, courtoisie.

VOIES VERTES

Il s'agit de voies où les véhicules motorisés sont interdits. Les cyclistes, piétons, rollers, personnes handicapées et autres usagers doivent donc s'y respecter sur un même espace.

LES AMÉNAGEMENTS

DOUBLES SENS CYCLABLES

Dans certaines rues à sens unique pour les autos, les cyclistes peuvent circuler dans les deux sens, d'où l'appellation de « double sens cyclable », abrévié en DSC.

Panneau vu par les automobilistes, dans leur sens de circulation

Cette disposition du Code de la route est la règle par défaut dans toutes les rues où la vitesse est limitée à 30 km/h ou moins sauf décision contraire justifiée rue par rue dans un arrêté du Maire.

Grâce à ces aménagements, les cyclistes évitent de longs détours.

Leur sécurité y est assurée, puisqu'ils voient arriver les automobilistes en face (et réciproquement).

Il y a très peu d'accidents dans ces rues. Attention toutefois aux croisements et aux entrées riveraines : les automobilistes et les piétons ne s'attendent pas toujours à voir déboucher des cyclistes dans les deux sens. Un piéton qui commence à infléchir sa trajectoire en vous tournant le dos est souvent sur le point de traverser. Il est prioritaire. L'alerter oralement est une façon courtoise de prévenir la surprise.

LES ZONES DE RENCONTRE

Deux panneaux de signalisation permettent d'indiquer l'entrée et la sortie des « zones de rencontre ». Situées en agglomération, ces dernières prévoient une cohabitation apaisée entre les piétons et les véhicules (automobiles, vélos...) dans un même espace. Le double sens cyclable y est la règle. Les piétons peuvent circuler sur la chaussée et ont la priorité sur les cyclistes et sur les autres véhicules.

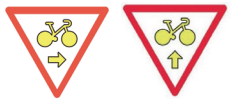
Panneau d'entrée de zone

Panneau sortie de zone

LE CÉDEZ LE PASSAGE CYCLISTE AU FEU

Le cédez le passage cycliste au feu est une signalisation donnant la possibilité aux cyclistes, à un feu de circulation, de franchir le feu rouge pour aller dans l'une des directions indiquées après avoir cédé le passage à tous les autres usagers ayant le feu vert : piétons et véhicules.

Ce dispositif accroît la sécurité des cyclistes car il dissocie leur démarrage de celui des véhicules motorisés tournant à droite (cause d'accidents graves lorsqu'il s'agit de véhicules lourds).



Panonceaux apposés en-dessous des feux de circulation, à l'attention des cyclistes

A noter : ils peuvent également être installés hors intersection, par exemple pour les feux de chantier...

Il existe également des espaces dangereux pour les cyclistes.

INTERDICTION AUX CYCLISTES

Sur certaines voies, la circulation des cyclistes est interdite.

Si aucun aménagement cyclable n'est proposé en parallèle, les cyclistes doivent donc prévoir un autre itinéraire.

Route à accès réglementé

FIN D'AMÉNAGEMENT CYCLABLE

Attention à la réinsertion !

A ces endroits, les accidents sont fréquents.

REMARQUE :

Dans certaines conditions de visibilité réduite ou à l'approche du croisement d'un axe à forte circulation cycliste, vous pouvez rencontrer ce panneau. Il incite les automobilistes à faire attention aux cyclistes pouvant déboucher « de droite ou de gauche ». Je reste moi même vigilant.

LES PIÈGES À ÉVITER

Lorsque vous quittez les aménagements cyclables, vous retrouvez la circulation générale.
Restez prudent, en particulier aux intersections.
Voici quelques pièges à éviter.

LE PASSAGE D'OBSTACLES

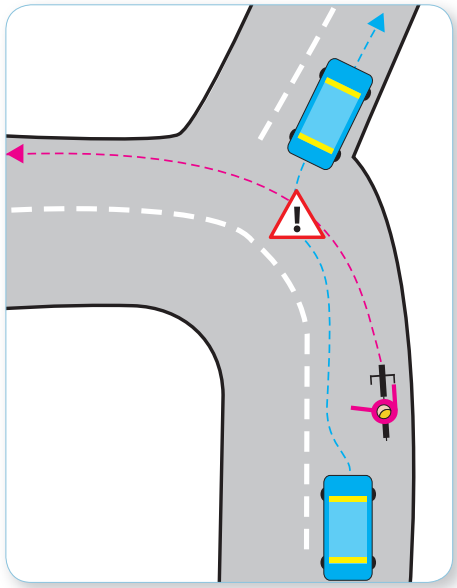
Dans certaines situations, le cycliste doit éviter des obstacles ou les franchir. Il peut, par exemple, rencontrer sur son passage des grilles entourant des arbres, des grilles d'aération de parking, des avaloirs pour évacuer l'eau de pluie, des rails, des bordures...

Le principe de base est de franchir ces obstacles de façon la plus perpendiculaire possible pour éviter de voir ses roues bloquées ou son vélo ricocher sur la bordure.

On peut aussi chercher à les éviter, mais il faut toujours se méfier des écarts brusques qui peuvent surprendre les autres usagers.

Attention, les rails de tramway sont particulièrement glissants lorsqu'ils sont humides.

Franchissement correct des rails du tramway.
Faites de même pour les bordures d'un trottoir



LE CARREFOUR EN « Y » : MÉFIANCE !

Le cycliste veut poursuivre vers la gauche.

Il doit se méfier de la voiture qui peut tourner à droite. Surveillez l'attitude du véhicule arrivant derrière vous. Ecoutez son régime moteur (vos oreilles sont les yeux que vous n'avez pas derrière la tête) et, si possible jetez un œil derrière vous avant de faire la manœuvre.

---------- A NOTER ----------

Signalez toujours votre intention

Une bonne position sur la chaussée (cf. page suivante) et une indication du bras feront comprendre à l'automobiliste votre intention.

CHANGER DE DIRECTION

TOURNER À DROITE

Je regarde bien dans toutes les directions avant de tourner et pendant que je tourne. J'indique que je vais tourner en tendant le bras.

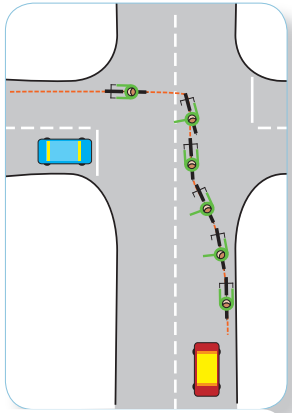
TOURNER À GAUCHE

Un autre piège consiste à mal se positionner sur la route lorsqu'on veut tourner à gauche. En effet, le cycliste doit couper la trajectoire des voitures qui le suivent et qui le croisent. Le tourne-à-gauche est de ce fait une situation à risques.

TOURNE-À-GAUCHE DIRECT

C'est la technique la plus fréquente. Après avoir bien vérifié qu'aucun véhicule ne va me doubler, je signale ma volonté de tourner à gauche et je me déporte progressivement sur la gauche.

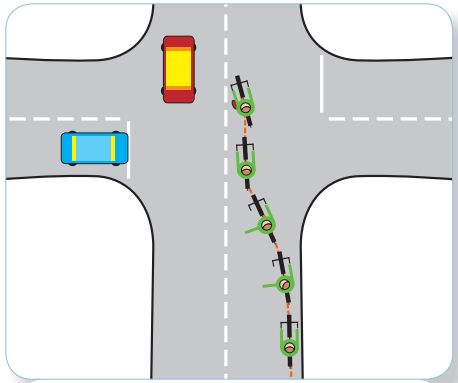
Il est important d'anticiper cette manœuvre pour montrer à ceux qui vous suivent votre intention de tourner.



Pour tourner à gauche, tendez le bras gauche et changez progressivement de direction

POUR ALLER À GAUCHE, TOURNEZ À DROITE !

Dans certains cas (flux automobile important, quatre voies...), il est préférable de se déporter sur la droite, de se positionner perpendiculairement à la voie qu'on vient de quitter, de vérifier qu'il n'y a personne sur cette voie ou d'attendre le feu vert piétons et de traverser. Cette manœuvre interdite pour les autos est autorisée expressément pour les cyclistes.



Pour tourner à gauche, tendez le bras gauche, changez progressivement de direction, arrêtez-vous pour laisser passer le véhicule engagé.

BANDE DE PRÉSÉLECTION

Dans certains carrefours à feux, des bandes cyclables ou des trajectoires matérialisées au sol par un dessin de cycliste, sont aménagées entre deux voies de circulation automobile pour éviter que la trajectoire des cyclistes ne soit coupée par les voitures voulant tourner à droite. Dans ces cas là, il faut que le cycliste anticipe et gagne la bande ou la trajectoire en amont du carrefour en indiquant clairement son intention de s'y diriger.

LE SAS

Un espace de 3 à 5 m réservé aux vélos est parfois aménagé avant le feu. Son usage est réservé aux seuls vélos et assimilés. Il permet de se placer à l'avant des voitures arrêtées et de démarrer avant elles, notamment pour des manœuvres de « tout droit ou de tourne-à-gauche » en limitant les risques. Le sas est fréquemment précédé d'une portion de bande cyclable ou de dessin de cycliste au sol qui permettent de remonter les files de véhicules arrêtées.