

POUR LA SECURITE DES CYCLISTES : CODE DE LA ROUTE ET AMENAGEMENTS CYCLABLES

Sur la route, le cycliste est un conducteur de véhicule au même titre que l'automobiliste. Il est donc soumis aux mêmes règles et aux mêmes amendes. Nous espérons que le code de la route évoluera vers un code de la rue, prenant mieux en compte les déplacements des cyclistes, des rollers et des piétons.

Les cyclistes font courir à autrui de faibles risques. Toutefois quelques rappels du code de la route peuvent s'avérer utiles.

Panneaux de signalisation :



La piste cyclable

Voie cyclable séparée physiquement de la circulation générale (surélevée, séparée par une bordure, une haie, un séparateur...) et généralement obligatoire.

La circulation et le stationnement des autres véhicules sont interdits.



La bande cyclable

Couloir matérialisé par une bande blanche discontinue sur la chaussée. Elle est conseillée pour les vélos. Les deux-roues motorisés ainsi que le stationnement des voitures y sont interdits.



La zone 30

Quartier ou rue où la circulation est limitée à 30 km/h sous condition d'aménagement des accès et d'une qualité des espaces propres à assurer la modération de la circulation. Les cyclistes peuvent y circuler sans aménagements spécifiques dans les deux sens.



La rue piétonne

Sauf décision contraire de la municipalité, la rue piétonne est autorisée aux vélos à petite vitesse. L'expérience montre que la cohabitation se passe généralement bien. Le piéton reste prioritaire. Un bon conseil, ne pas chercher à couper la trajectoire du piéton... passez plutôt à l'arrière.



cyclable

Bien respecter la signalisation. C'est à ces endroits-là que les accidents sont les plus fréquents.

Le couloirs bus vélo

Voie de circulation réservée aux bus et autorisée aux cyclistes. Il n'est guère respecté par les automobilistes, sauf s'il est à contresens d'une rue à sens unique.



Le trottoir cyclable

Trottoir large autorisé aux cyclistes à petite vitesse. Le piéton reste prioritaire. Sans signalisation spécifique les trottoirs sont interdits aux cyclistes sauf pour les enfants de moins de 8 ans.

Fin d'aménagement



Le contresens cycliste

Rue à sens unique dans laquelle la circulation des cyclistes est autorisée dans les deux sens. Les automobilistes sont prévenus par une signalisation spécifique. Ce dispositif est très sûr car les usagers se voient bien en se croisant.



BIEN SE POSITIONNER POUR CIRCULER EN VILLE A VELO

Dans un giratoire comportez-vous comme une voiture



Dans un petit giratoire (une seule voie) le cycliste ne doit pas hésiter à rouler au milieu de la voie et à prendre toute la place.

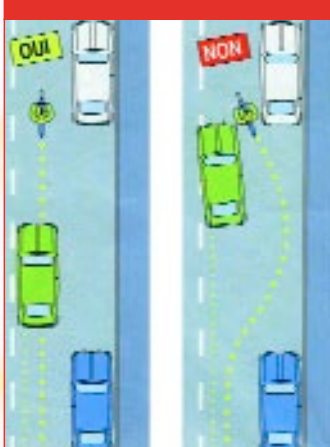
Dans un grand giratoire, des aménagements cyclables périphériques ont parfois été prévus. Si ce n'est pas le cas, soyez vigilant : surveillez attentivement les automobilistes devant et derrière vous, pour éviter d'être coincé par une voiture quittant le giratoire.

N'hésitez pas à utiliser les passages piétons :



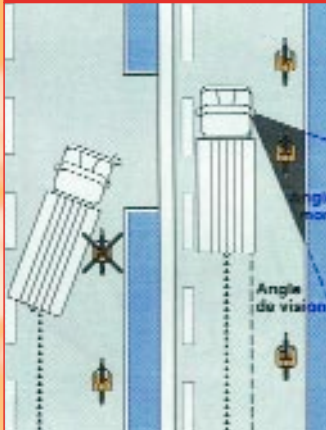
Dans les carrefours difficiles, où la circulation est intense, le cycliste peut utiliser les passages protégés, quitte à pousser son vélo.

Maintenez votre trajectoire :



Le cycliste doit toujours garder sa trajectoire et ne pas rouler dans les espaces laissés par les voitures en stationnement, par exemple : au moment de regagner la voie de circulation, le cycliste risque de se faire coincer par les voitures qui le suivent.

Rendez-vous visible des autres usagers. Evitez l'angle mort :



A une intersection, ne vous arrêtez pas le long d'un véhicule, en dehors du champ de vision du conducteur. Faites surtout attention aux véhicules pouvant tourner à droite, et encore plus aux camions et aux bus, pour éviter l'angle mort où le cycliste est invisible.

Placez vous à l'avant du véhicule ou restez à l'arrière. Si les gaz d'échappement vous sont insupportables, montez sur le trottoir, dépassez le mastodonte et placez-vous bien en évidence devant lui.

Montrez vos intentions :



Une des principales causes d'accident avec un vélo est le tourne-à-gauche du cycliste. Il est obligé de couper la trajectoire des voitures qui le suivent et qui le croisent. Il est donc important d'anticiper cette manœuvre et de bien affirmer aux automobilistes son intention de tourner.

Positionnez vous clairement :



Le cycliste est un usager de la route comme les autres. Il doit prendre la place à laquelle il a droit. S'il n'a pas la place pour doubler, l'automobiliste doit rester derrière le cycliste. S'il klaxonne ou vous injurie, restez imperturbable.

Aménagements particuliers



Le sas : C'est un espace de 3 à 4 m qui permet de se positionner à l'avant des véhicules lorsque le feu tricolore est au rouge. Le cycliste peut ainsi démarrer avant les voitures. Il facilite le mouvement de tourne à gauche. Les voitures sont tenues de s'arrêter derrière le sas.

Le contresens cycliste : Afin d'éviter des détours contraignants ou des axes lourds dangereux, les cyclistes peuvent emprunter certaines rues à sens unique en contresens. Les usagers se voient mutuellement et adaptent leur conduite. Il y a très peu d'accidents dans ces rues. Toutefois, aux intersections, par prudence, le cycliste doit s'assurer que les voitures qui débouchent des rues latérales l'ont bien vu.

Gardez vos distances :



Une règle simple : ne rasez ni les trottoirs, ni les voitures en stationnement. Prévoyez toujours une distance minimum d'un mètre, vous pourrez ainsi anticiper un obstacle imprévu et l'éviter.



LE VELO, PLUS QU'UN SPORT, UN TRANSPORT

Pour faire la course, choisir un vélo de... course
 Pour faire ses courses, choisir un vélo de ... ville

Un vélo bien équipé

- équipement obligatoire
- équipement utile
- équipement indispensable



Certains vélos, comme le vélo de course et le VTT, sont conçus pour des pratiques bien précises : compétitions, promenades en forêt, en montagne, etc.

Pour se déplacer en ville, le cycliste a besoin d'un outil-vélo adapté, sûr, pratique, robuste, efficace et propre.

Pratique

Un guidon plat et une position droite permettent d'avoir une vision plus large de la circulation et un maximum de confort. Le système de changement de vitesse dans le moyeu est simple d'utilisation et robuste. Celui par dérailleur également... à condition d'être bien réglé.

Pour le transport d'enfant : des sièges et des remorques adaptés sont aujourd'hui disponibles.

Pour le transport d'objet : les sacoches ou la remorque vous rendront de grands services.



Efficace et propre

Des pneus bien gonflés facilitent les déplacements et réduisent le risque de crevaison. Pour un bon freinage, éviter les jantes en acier et les pneus lisses.

Des garde-boue enveloppants, des protège-jupes à l'arrière et un carénage de la chaîne évitent les frais de pressing.

CYCLISTES, BRILLEZ !

Voir et surtout être vu, c'est plus que réglementaire, c'est vital !

Un bon éclairage est indispensable à la sécurité des cyclistes la nuit.

Vérifiez-le avant de partir !



Souvent les cyclistes croient être vus parce que l'éclairage public ou les vitrines des magasins sont allumés. Ils pensent qu'ils n'ont pas besoin d'éclairage. Il suffit de se mettre à la place d'un automobiliste pour se rendre compte que dans de nombreux cas le cycliste non éclairé n'est pas vu : éblouissement par la voiture venant en face, pluie, buée sur le pare-brise, angle mort...

Portez des vêtements clairs et, pourquoi pas, avec des bandes rétro-réfléchissantes. L'écarteur de danger déployé vous rend encore plus visible de loin et incite l'automobiliste à se déporter davantage.

En plus des équipements réglementaires, utilisez des pneus avec des bandes réfléchissantes et un feu arrière à diodes qui produit des flashes.



UN ACCIDENT ? PAS DE PANIQUE !

En cas d'accident, restez calme.

Avec une voiture, demandez qu'un constat amiable soit rempli. En effet, vous pouvez être blessé sans que cela soit évident et l'assurance automobile couvre vos préjudices corporels. Les automobilistes doivent disposer du formulaire nécessaire. Pour plus de sécurité vous pouvez aussi en avoir un en permanence sur vous.

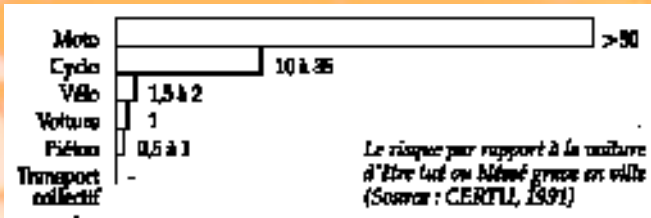
Pour tout accident impliquant votre responsabilité, vous devez être couvert par une assurance responsabilité civile ! Votre assurance multirisque habitation fait l'affaire..



Y A-T-IL DES OBSTACLES A LA PRATIQUE DU VELO ?

Le risque réel est bien moindre que le risque perçu.

Parce qu'il n'a pas de carrosserie, le cycliste se sent très vulnérable. Mais heureusement, le risque réel est beaucoup moins élevé. En ville, par rapport à la voiture, il est seulement 1,5 à 2 fois plus élevé. Et par rapport aux deux roues à moteur, il est 8 fois moins élevé.



On n'a jamais vu un cycliste renverser un automobiliste... mais attention aux piétons !

En rase campagne, le risque et la gravité des accidents à vélo sont beaucoup plus élevés à cause de la différence de vitesse entre les véhicules.

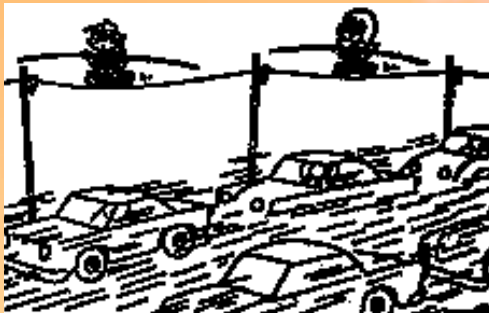
Le port du casque peut vous prémunir en cas de chute ou d'accident. Il n'est pas obligatoire en France, mais il est recommandé pour les débutants et les enfants.

Le vélo est fatigant ?

Le vélo n'est pas plus fatigant que la marche. Il est possible de parcourir 3 fois plus de distance à vélo qu'à pied avec la même dépense d'énergie.

Les effets de coupures et le trafic des grandes infrastructures

Les coupures sont des voies à grandes circulations (autoroutes, voies rapides, ...) ou des obstacles (empri-industrielles, rivières, parc...) chissables ou impraticables par les cyclistes nécessitant des détours importants par des voies souvent encombrées.



ses infran-
et
tants



Le vol du vélo

Il est l'un des principaux freins à la pratique de la bicyclette en ville. La peur du vol est un argument pour utiliser un vélo en mauvais état ou pour renoncer à toute pratique. Un, voire deux antivol de bonne qualité et quelques précautions peuvent largement diminuer le risque.

Attachez toujours le cadre et la roue avant de votre vélo à un point fixe !

Investissez dans un antivol en "U" d'une valeur d'environ 300 F. En cas de vol, n'hésitez pas à déposer plainte.



Choisissez un vélo dont les roues ou la selle se fixent avec un écrou. Ne laissez aucun accessoire sur



votre vélo.

Les intempéries sont peu fréquentes.

La pluie : En France, on cite toujours le nombre de jours par an où il pleut (40% des jours de l'année à Paris). Mais ce chiffre n'a aucun intérêt en fait, parce qu'il pleut rarement toute la journée. Sous notre climat il ne pleut que 6% du temps. En outre, des vêtements adaptés existent : cape, pantalons, veste de pluie...

Par temps de pluie, la chaussée devient glissante, surtout au début de l'averse, redoublez de vigilance et méfiez-vous des flaques d'eau qui peuvent cacher des trous.

Le vent : Même si le vent est fort... le vent de dos est aussi fréquent que le vent de face. Cependant, les rafales de vent peuvent vous déporter. Soyez prudent, ne vous laissez pas surprendre.

Le froid : Pensez à bien protéger les extrémités... mais



AUTO-VELO, COHABITONS ?



Amis automobilistes, ne vous garez pas sur les bandes cyclables, les cyclistes ne peuvent plus passer ! En se déportant les vélos risquent l'accident.



La ligne de feu est double : les vélos vont jusqu'à la ligne verte, les voitures restent derrière la ligne blanche. Ce "sas" garantit un démarrage en toute sécurité, en particulier pour tourner à gauche.



Les bandes cyclables sont destinées exclusivement aux vélos. Les cyclomoteurs et les motos n'ont pas à les utiliser.



Si vous croisez un vélo dans une rue à sens unique, ne vous inquiétez pas ! Grâce aux bandes cyclables à contre sens, il en a le droit. Serrez bien à droite.

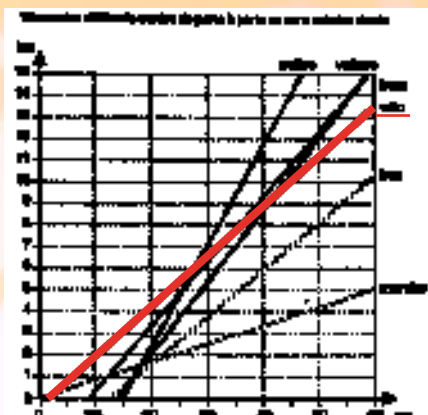


Si vous êtes stationnés le long d'une bande cyclable, attention à la sortie ! N'oubliez pas le coup d'œil dans le rétroviseur de gauche avant d'ouvrir la portière. Cyclistes, ne serrez pas trop à droite.



Ronds-points : prudence et vigilance pour tous ! Automobilistes : ralentissez et pensez que les cyclistes sont des usagers comme les autres.

AVEC LE VELO ON GAGNE A TOUS LES COUPS !



Rapidité

En ville, une voiture sur deux qui démarre va faire moins de 3 km.

En tenant compte du seul critère du temps de porte à porte, on constate qu'en zone urbaine dense, le mode le plus rapide de déplacement est : ● de 0 à 300 m : la marche ● de 300 à 6 km : le vélo ● au-delà de 6 km : le métro ou à défaut la voiture.

Ainsi, le vélo est le mode le plus rapide de 300 m à 6 km.

Et en terme de rapidité, la voiture n'est intéressante que si le vélo ou le métro font défaut.

Economie

Le coût d'un déplacement en voiture est 10 fois supérieur au coût d'un déplacement à bicyclette.

UN RESEAU CYCLABLE CREE L'USAGE.

Le succès d'une politique cyclable dépend beaucoup de l'effet réseau.

C'est en offrant rapidement un maillage suffisant d'aménagements et de parcours cyclables que l'on peut espérer un retour à la pratique du vélo en ville.

- parking vélos
- piste cyclable
- bande cyclable
- chemin piétons-vélos
- contresens cyclable



LE VELO FLUIDIFIE LA CIRCULATION



Le vélo améliore l'accessibilité des centres-villes.

En centre-ville, l'espace de la voirie n'étant pas extensible (sauf en investissant le sous-sol à un coût exorbitant) tout report de déplacements vers des modes plus économes en espace (marche, vélo et transports collectifs) contribue à améliorer l'accessibilité du centre. C'est pourquoi le vélo facilite les déplacements en voiture ! Plus nombreux seront les cyclistes, plus il y aura de la place pour les personnes qui ont vraiment besoin d'une voiture. En outre le vélo est aussi le seul mode qui permet de faire rapidement ses courses en centre-ville. Il est ainsi le meilleur ami du petit commerce.

Le trafic cycliste contribue à modérer la circulation.

Grâce à sa vitesse de pointe peu élevée, le vélo ralentit le trafic général. L'effet dépend cependant du nombre de cyclistes dans les rues :

- Pour un cycliste isolé, la pression du trafic est généralement très mal vécue.
- Quand, en revanche, les cyclistes sont nombreux, les automobilistes modèrent leur vitesse.

Le cycliste se joue des embouteillages.

Son temps de déplacement reste toujours identique quels que soient les aléas de la circulation. Pas de souci, à vélo, vous serez toujours à l'heure.

L'AVENIR DE NOS VILLES PASSE PAR UNE

COMPLEMENTARITE VELO + TRANSPORT EN COMMUN + MARCHÉ

Combiner ces trois modes est à la fois la solution la plus rapide et la plus respectueuse de l'environnement. Le vélo peut renforcer de façon décisive l'efficacité des transports publics. L'alternative au tout automobile existe.

En autorisant les vélos dans les trains et les transports en commun ou en organisant leur stationnement, on multiplie le nombre d'utilisateurs potentiels. En effet, par rapport à la marche, la de rabattement sur la ligne de Transport en Commun.

Dès 93, la Région Nord-Pas de Calais fut la première en France à autoriser le transport des vélos dans les trains régionaux. Cet exemple de complémentarité est aujourd'hui étendu avec succès dans l'ensemble du pays. Cette initiative devrait aussi se répandre dans l'ensemble des transports en commun. Cela se fait, entre autres, à Strasbourg et Nantes dans le tramway et sur une ligne de bus à Rouen.



bicyclette permet de multiplier environ par 5 la zone



"La RATP aime le vélo parce qu'elle aime la ville qui va avec." Comme nous aimerions voir ce slogan repris à Lille par Transpole....



DEVELOPPER L'OFFRE DE STATIONNEMENT

L'organisation du stationnement des vélos fait partie intégrante de la conception d'un réseau cyclable. Développer l'usage de la bicyclette en ville, c'est non seulement améliorer les conditions de circulation des cyclistes, mais aussi leur assurer la possibilité de stationner partout.



Pour le stationnement de courte durée,
des garde-cycles de stationnement pour vélo doivent se situer à proximité immédiate des commerces ou des bâtiments publics.
L'idéal est l'implantation d'arceaux métalliques en forme de U renversé.

Pour le stationnement de longue durée,
des garde-cycles surveillés doivent être mis en place notamment sur les pôles d'échanges avec les Transports en Commun.

Pour le stationnement de proximité
lors de la construction d'un nouveau bâtiment ou d'une réfection, un nombre minimum d'emplacements pour les vélos devrait être prévu. A l'intérieur des villes et sur les lieux de travail, les compagnies de transports publics à développer des services de location de vélos. Les services existant dans certaines villes, (La Rochelle, Montpellier, Rennes,...) connaissent un franc succès et contribuent à la réduction du trafic routier.



LES VÉLOS DE SERVICE DEUX MESURES FAVORABLES À L'ENVIRONNEMENT

Développer des flottes de vélos de service dans les administrations publiques, et les entreprises privées pour les déplacements de proximité.



LE VELO AU SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ECONOMIE

LE VÉLO CONTRIBUE À RÉDUIRE LES NUISANCES



CES

La voiture polluée, pas le vélo

La pollution atmosphérique : les petits déplacements en voiture représentent peu de km, mais ils sont très polluants, parce qu'ils sont effectués à moteur froid. Il faut faire environ 5 km pour qu'un moteur arrive à la bonne température et qu'un pot catalytique fonctionne efficacement. Or les 2/3 des déplacements en voiture sont inférieurs à 5 km. C'est pourquoi le vélo contribue de façon non négligeable à la réduction de la pollution atmosphérique.



La voiture fait du bruit, pas le vélo

Près de la moitié de la population française se dit gênée par le bruit généré par le trafic routier. Là encore, le vélo a un avantage évident, il ne fait aucun bruit. En outre, en contribuant à modérer la circulation, le vélo calme encore le trafic. Bien sûr, les coups de klaxon qu'il génère sont source de pollution sonore, mais il s'agit ici d'incivisme et non de pollution !

Le cycliste est moins asphyxié que l'automobiliste : c'est justice !

Un automobiliste coincé dans sa voiture respire bien plus de polluants qu'un cycliste. Car la pollution concentrée au ras du sol est aspirée par les systèmes de ventilation des voitures. Et les automobilistes coincés dans les embouteillages la dégustent longuement !

L'article 20 de la loi sur l'air L'article 20 de la loi sur l'air (LOI no 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie) stipule qu' "à compter du 1er janvier 1998, à 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 sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe."

La loi sur l'air l'a compris : elle favorise le vélo.

Début 1999, l'Adav a engagé neuf recours en justice en raison de la non-application de cet article de la Loi sur l'air. Les jugements ne sont pas encore intervenus, mais les institutions sont prévenues.

Infrastructures	Coût d'1 km en M de F	Espace occupé en mètres	Nb maxi pers./h et par sens
Vélo			
•Piste cyclable	0,5 à 2	2 m	1 500
•Bande cyclable	0,05 à 0,2	1,50 m	1 000
Auto			
•Autoroute de campagne	30 à 60	40 m	3 500
•Autoroute urbaine	350 à 700	25 m	3 500

COÛT, ESPACE ET

CAPACITÉ.

Pour le coût d'un km d'autoroute urbaine, on réalise 100 km de pistes cyclables et 500 km de bandes cyclables, soit tout un réseau.



- Une piste cyclable est environ 100 fois moins chère

qu'une autoroute urbaine, à débit égal.

- Une place pour vélo dans un parking couvert coûte environ 30 fois moins qu'une place pour voiture dans un parking souterrain.
- Un km d'autoroute nécessite 20 fois plus d'espace qu'un km de piste.

Pour réaliser une politique cyclable digne de ce nom, une collectivité locale doit au moins dépenser 30 F par an et par habitant.

- Une batterie de 6 à 7 arceaux vélo occupe une place de stationnement et héberge de 6 à 14 vélos. Un stationnement pour vélo revient à 350 F contre 15 000 F pour un emplacement au sol pour voiture. Pour le coût d'une seule place de stationnement automobile, on installe 150 arceaux (300 places pour vélo)...

Diminution de l'usage de la voiture au profit de l'usage du vélo

Diminution forte des dépenses en biens de transport : infrastructures et véhicules

Diminution sensible du budget transport des ménages

moins

Maintien des dépenses en services de transport

Augmentation du pouvoir d'achat

arceau de

parking

Diminution de l'emploi dans le seul secteur des biens de transport

Augmentation de la consommation de services plutôt que de biens

Augmentation de l'emploi dans tout le secteur des services

Augmentation nette de l'emploi

LE VÉLO CRÉE PLUS D'EMPLOIS QUE L'AUTO

Bien sûr, les déplacements à vélo génèrent moins d'emplois que les déplacements en voiture.

