

Droit au vélo - ADAV

Siège régional
23 rue Gosselet
59000 Lille
Tél. 03 20 86 17 25
info@droitauvelo.org
www.droitauvelo.org



Bien circuler à vélo en ville



Introduction

La bicyclette connaît un renouveau dans la plupart des villes françaises et européennes.

**PRATIQUE, ÉCONOMIQUE,
BON POUR LA SANTÉ**

Loin d'un phénomène de mode, la bicyclette est une réponse individuelle évidente au problème de congestion de nos villes par l'automobile : économie d'énergie et d'espace, ponctualité, respect de l'environnement, fluidité du trafic...

Autres avantages, faire du vélo procure à peu de frais autonomie et bonne condition physique (le corps médical préconise une demi-heure d'activité physique tous les jours).

SIMPLIFIEZ-VOUS LA VILLE !

Avec une vitesse moyenne de 16 km/h en agglomération, l'automobiliste est tributaire des bouchons et des difficultés de stationnement. Le cycliste dont la vitesse varie entre 10 et 20 km/h, ne connaît pas ces embarras. Il est donc plus rapide sur des distances inférieures à 5 km.

Malgré ses indéniables atouts, la pratique du vélo en ville rebute encore nombre d'usagers potentiels. Ceci s'explique principalement par un sentiment d'insécurité et de vulnérabilité lié au trafic automobile et par le risque de vol du vélo.

Ces deux freins sont pourtant largement surestimés et ce fascicule vous donne les clefs pour les surmonter.

En attendant une ville à la circulation apaisée et à l'espace partagé entre les différents usagers, ce guide

« BIEN CIRCULER À VÉLO EN VILLE »
aidera les cyclistes débutants à se déplacer à vélo en ville.

S'il ne remplace pas l'expérience du « terrain », il vous apprendra à acquérir les réflexes de conduite indispensables.

Les panneaux signalétiques



Indications de début et fin de **piste ou bande cyclable conseillée** et réservées aux cycles non motorisés (sauf arrêté contraire). La circulation, le stationnement et l'arrêt d'autres véhicules sont interdits.



Indications de début et fin de **piste ou bande cyclable obligatoire** et réservées aux cycles non motorisés (sauf arrêté contraire). La circulation, le stationnement et l'arrêt d'autres véhicules sont interdits.



Sens interdit à tout véhicule excepté les cycles.



Entrée d'une voie à sens unique pourvue d'un double-sens cyclable (possibilité de croiser des cyclistes).



Pré-signalisation indiquant l'affectation des voies sur la chaussée abordée. Les voies successivement rencontrées sont figurées de bas en haut.



Possibilité pour les cyclistes de s'affranchir du feu rouge, qui devient un cédez-le-passage dans les mouvements indiqués par la direction de la flèche jaune.



Indication de début d'une section ou d'un ensemble de sections de routes constituant une zone de circulation homogène où la vitesse est limitée à 30 km/h.



Zone de rencontre. Zone affectée à la circulation de tous les usagers où le piéton est prioritaire. La vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h.



Aire piétonne. Cyclistes autorisés à circuler à l'allure du pas avec priorité aux piétons.



Voie verte. Voie de circulation réservée aux modes non motorisés : piétons, rollers, cyclistes et accessoirement cavaliers.



Voie de circulation réservée aux bus et autorisée aux vélos.



Accès interdit aux cycles.

Un vélo bien équipé

Choisissez un vélo adapté à votre taille et à votre usage : vélos de ville, vélos tous chemins (VTC), vélos pliants... et même vélos à assistance électrique.

Demandez conseil à un vélociste.

LES FREINS, GAGE DE VOTRE SÉCURITÉ

Vos freins doivent être toujours bien réglés et agir efficacement sur les deux roues. Attention à ne pas freiner uniquement du frein avant, vous risqueriez de bloquer la roue et de passer au-dessus de votre vélo. Pour une utilisation urbaine, **préférez les freins à tambour ou à disques**, efficaces par temps de pluie, sans entretien et sans blocage des roues.



ÉCLAIRAGE : ÊTRE VU À VÉLO C'EST VITAL !

Un cycliste non-éclairé est peu perceptible par l'automobiliste : éblouissement par la voiture venant d'en face, pluie, buée sur le pare-brise... Le plus simple est l'éclairage par dynamo, de préférence dans le moyeu, avec des feux à led.

Pour améliorer votre visibilité, notamment de nuit, optez pour des vêtements clairs ou réfléchissants. Le port d'un gilet rétro-réfléchissant est obligatoire hors agglomération de nuit et par mauvaise visibilité.

LES PNEUS : UN ÉLÉMENT À NE PAS NÉGLIGER

Pour une meilleure adhérence, un meilleur confort et une diminution du risque de crevaison, assurez-vous que vos pneus sont gonflés à la bonne pression. Elle est indiquée sur le flanc du pneu.



Le confort du cycliste

DES ACCESSOIRES PAS SI BÊTES !

- L'**écarteur de danger** : rappelle l'obligation de maintenir une distance de 1 m (1,5 m hors agglomération) aux voitures qui vous doublent.
- Le **casque** : rassure les cyclistes débutants. Conseillé pour un usage sportif (course, VTT) et obligatoire pour les enfants de moins de 12 ans.
- Le **rétroviseur** : utile mais ne dispense pas d'un contrôle visuel direct.
- Le **siège enfant** : se fixe à l'arrière ou à l'avant du vélo. Les limites de poids diffèrent selon les modèles.
- **Sacoques et remorques** permettent de transporter vos courses sans trop d'efforts supplémentaires. Faire ses courses à vélo devient alors plus facile.
- Des **rustines** et une **pompe** peuvent vous éviter bien des soucis. Pensez à retirer les silex et autres objets perçants du pneu avant la réparation.

Pour éviter de vous salir, il existe des accessoires :

- Le **carter de chaîne** protège votre chaîne de la corrosion et évite de salir votre pantalon.
- Les **pincettes à pantalon**.
- Les **garde-boue enveloppants**.
- Le **pare-jupe** évite que vos vêtements se coincent dans les rayons des roues.

ROULEZ AU CHAUD ET AU SEC

Les intempéries servent souvent de prétexte pour ne pas utiliser le vélo ; rappelons qu'il **ne pleut en moyenne que 6% du temps de parcours d'un cycliste**. Une **cape de pluie** spécialement conçue pour le vélo en ville ou un **pantalon imperméable** vous **protégeront efficacement**.

Pédaler réchauffe, optez pour des vêtements légers et coupe-vent tout en étant respirants. En hiver, pensez à protéger vos extrémités : tête, mains, pieds.



Comment éviter le vol de votre vélo ?

Environ 400 000 bicyclettes sont volées chaque année en France. Cela est dû dans la majorité des cas à la négligence de leur propriétaire.

POUR NE PAS FAIRE PARTIE DES VICTIMES, 3 CONSEILS UTILES :

1. **Utiliser un antivol en U** recommandé par la FUB (seuls les antivols en U d'un prix minimum de 30 € offrent une bonne résistance).
2. **Accrocher le vélo à un point fixe** (arceau, mobilier urbain).
3. **L'attacher par le cadre et la roue avant** (la roue avant est plus facile à démonter que la roue arrière).



Attacher son vélo même pour un arrêt de quelques minutes.

Éviter de stationner son vélo dans des endroits peu fréquentés et mal éclairés. Même à l'intérieur d'un immeuble (couloir, hall), il est nécessaire de l'attacher à un point fixe.

Remplacer les attaches rapides des roues et de la selle par des écrous.

Ne laisser aucun accessoire détachable.

Le cadenas étrier de roue arrière est un bon antivol complémentaire.

PENSEZ AU MARQUAGE ANTIVOL

De nombreuses associations membres de la FUB, dont Droit au vélo, peuvent graver sur votre vélo un numéro identifiant répertorié dans un fichier national.

Il vous permettra de retrouver plus facilement votre vélo en cas de vol. Chaque année **100 000 vélos volés sont retrouvés** mais ne peuvent être restitués faute d'identification.



Pour plus d'informations sur le marquage et les tests d'antivol, vous pouvez consulter : www.bicycode.org

Les aménagements

NE ROULEZ PAS SUR LES TROTTOIRS !
La circulation des cyclistes y est interdite à l'exception des enfants de moins de huit ans.

LE DOUBLE-SENS CYCLABLE

Voie à double sens dont un sens est exclusivement réservé à la circulation des cycles. Aménagement très sûr avec un risque de collision frontale quasi nul. Cyclistes et automobilistes se voient mutuellement et ralentissent.

LA BANDE CYCLABLE

Voie de circulation exclusivement affectée aux cyclistes et séparée des autres voies par un marquage. C'est un aménagement très sûr car le cycliste se trouve dans le champ de vision de l'automobiliste.

LA PISTE CYCLABLE

Espace de circulation en site propre affecté aux cyclistes (séparé de la circulation automobile). Cet aménagement offre un sentiment de sécurité accru mais il faut être particulièrement vigilant aux intersections. Le cycliste, ayant momentanément disparu du champ de vision de l'automobiliste, peut surprendre celui-ci par son retour sur la chaussée (vigilance accrue avec les camions).



cyclables



L'AIRE PIÉTONNE

Sauf arrêté contraire de la municipalité, elle est autorisée à la circulation des vélos à la vitesse du pas. Le piéton y est évidemment prioritaire.

LA ZONE 30 ET LA ZONE DE RENCONTRE

Espace de circulation apaisée propice à la pratique du vélo sans aménagement cyclable spécifique.

LE COULOIR BUS-VÉLO

De nombreuses villes autorisent les cyclistes à rouler dans les couloirs réservés aux bus.

LE SAS

Réservé aux cyclistes, il permet de se positionner devant les voitures lorsque le feu est rouge et facilite les mouvements tournants.

Règles de conduite

Un cycliste est un usager de la route. Il doit donc respecter le Code de la route. De manière générale, adaptez toujours votre vitesse à la configuration du terrain et à la densité du trafic. Gardez le plus possible une trajectoire droite et cherchez le regard de l'automobiliste pour vérifier qu'il vous a bien vu.

LES 7 RÈGLES MAJEURES À RESPECTER POUR VOUS DÉPLACER EN SÉCURITÉ

1 • GARDER VOS DISTANCES

Sur la chaussée, **vous devez prendre votre place et laisser un mètre entre vous et les voitures en stationnement**, même si vous roulez sur un aménagement cyclable. Vous anticiperez mieux les portières qui s'ouvrent et les obstacles imprévus.



2 • MAINTENIR VOTRE TRAJECTOIRE

Le cycliste doit prendre la place à laquelle il a droit. Il doit maintenir la trajectoire la plus rectiligne possible et ne pas rouler dans les espaces laissés par les voitures en stationnement.

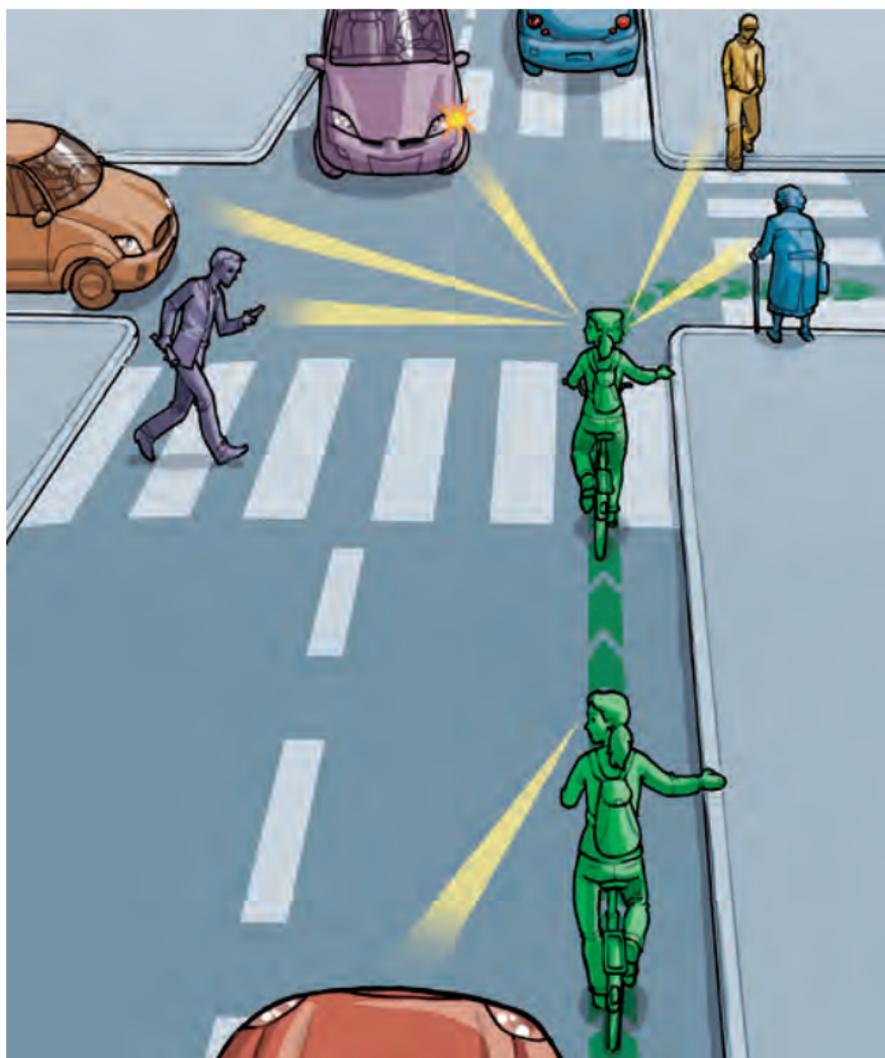
Les zigzags sont un facteur d'accident, les autres usagers de la route étant dans l'impossibilité de comprendre votre trajectoire. Si la largeur d'une voie empêche la voiture de vous doubler, restez sur votre trajectoire et résistez aux manifestations d'impatience des véhicules cherchant à vous doubler.

Règles de conduite (suite)

3 • ANALYSER LA SITUATION

En règle générale, tout changement de direction ou tout croisement doit faire l'objet d'un échange de regard entre vous et le conducteur qui vous suit ou vous croise.

Vous devez anticiper les mouvements des véhicules devant et derrière vous et rechercher le contact visuel avec les autres usagers, piétons inclus.



N'oubliez pas de signaler votre changement de direction en tendant le bras du côté où vous voulez tourner.

Ne forcez pas le passage car il vaut mieux attendre un peu que de risquer un accident.

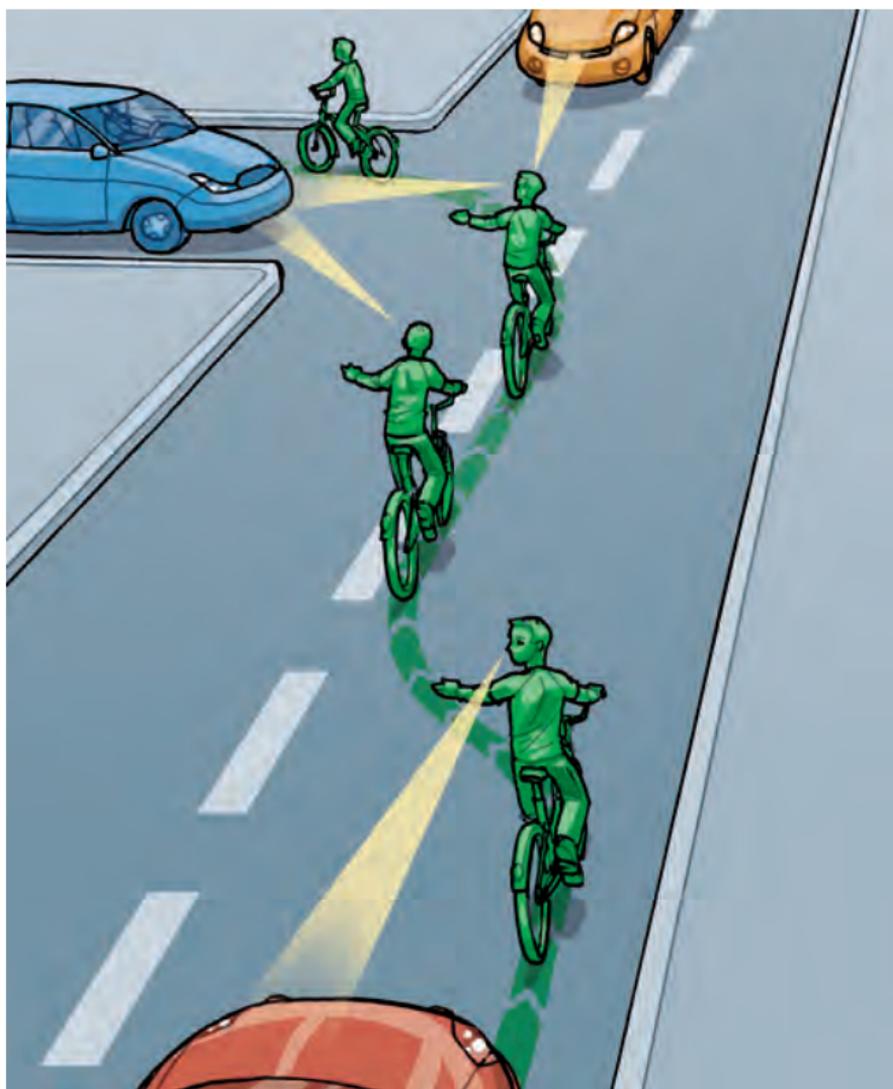
Règles de conduite (suite)

4 • TOURNER À GAUCHE

Une des principales difficultés est de tourner à gauche.

Pour cela, avant de changer de trajectoire et de vous déporter sur le côté gauche de la voie, vous devez signaler du bras gauche que vous allez tourner.

Vous devez **vérifier en vous retournant qu'il n'y a personne derrière vous et changer de direction progressivement en gardant le bras tendu.**



Dans les secteurs denses ou inconnus, il peut être préférable de mettre pied à terre et d'utiliser les passages piétons.

Ce conseil s'adresse particulièrement aux cyclistes débutants.

Règles de conduite (suite)

5 - LE DOUBLE-SENS CYCLABLE

Les avantages du *double-sens cyclable** sont :

- une réduction sensible des distances ;
- une meilleure lisibilité des itinéraires ;
- une plus grande perméabilité des quartiers ;
- une sécurité accrue, car les double-sens cyclables permettent d'éviter les grands axes et des tourne-à-gauche dangereux.



Le double-sens cyclable est très sûr (cf. schéma page centrale). **Le danger peut toutefois venir des usagers qui surgissent sur les côtés en ne regardant que du côté d'où viennent les voitures** : un automobiliste qui débouche d'une rue perpendiculaire ou d'une cour privée, un piéton qui traverse...

N'hésitez pas à donner un petit coup de sonnette amical pour rappeler votre présence et, au besoin, **préférez céder le passage plutôt que de risquer l'accrochage**.

Enfin, **méfiez-vous des voitures qui quittent leur stationnement**.

* Par décret n°2008-754 du 30 juillet 2008, le double-sens cyclable est généralisé dans les rues à sens unique des zones 30 et des zones de rencontre sauf si un arrêté contraire est pris. En l'absence de signalisation verticale, il n'est pas autorisé.

Règles de conduite (suite)

6 • LES GIRATOIRES

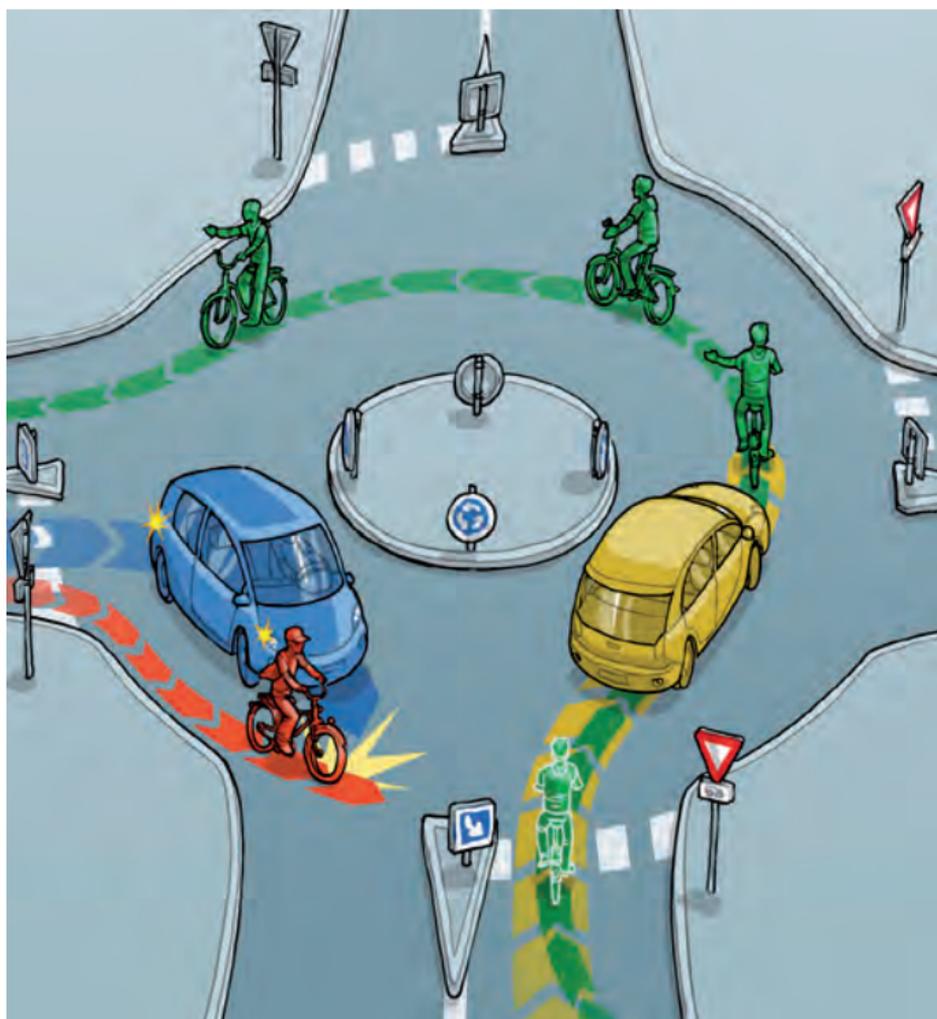
Les giratoires sont des secteurs où votre positionnement est capital (voir schéma).

Sachez observer : fiez-vous plus à la trajectoire et à la vitesse d'un véhicule qu'à son clignotant pour connaître son intention.

Signalez du bras la direction que vous allez prendre.

Dans un petit giratoire (une seule voie), le cycliste ne doit pas hésiter à **rouler au milieu de la voie** (s'il y a plusieurs voies, le milieu de la voie de droite).

Vous éviterez les risques de « **queue-de-poisson** ».



Dans un grand giratoire, des aménagements cyclables périphériques ont parfois été prévus. Utilisez-les !

Si ce n'est pas le cas, soyez vigilant car les véhicules et particulièrement les camions ont tendance à couper votre trajectoire.

Règles de conduite (suite)

7 • CAMIONS + VÉLO = DANGER DE MORT !

Tous les véhicules, les camions en particulier, sont ainsi faits que leur conducteur n'a pas un champ de vision total quand il conduit : c'est ce que l'on nomme cruellement les « **angles morts** ». **Dans ces zones, le cycliste est invisible pour le conducteur.**



- visibilité complète
- visibilité limitée en hauteur
- visibilité assurée par les rétroviseurs (norme UE)
- pas de visibilité
- visibilité déformée et réduite par le rétroviseur panoramique

Aussi, à une intersection, **ne vous arrêtez jamais le long d'un véhicule**, en dehors du champ de vision du conducteur.

Les 4 règles impératives pour éviter ce risque sont :

1. Ne jamais dépasser un camion par la droite.
2. Ne jamais s'arrêter le long du camion et dans les zones d'angles morts (le long du camion, devant la cabine et derrière la remorque).
3. Ne pas chercher à dépasser un camion lorsqu'il effectue une manoeuvre ou à l'approche d'un carrefour.
4. Garder le contact visuel car si vous voyez le regard du conducteur dans son rétroviseur, lui vous voit aussi.

Pour pédaler plus loin... pensez intermodalité

Le stationnement pour les déplacements quotidiens

Pour rejoindre l'arrêt de transport en commun, j'utilise un vélo que je stationne à la gare ou dans un pôle multimodal équipés d'un parking vélos sécurisé. À l'arrivée, je peux rejoindre ma destination à pied ou à vélo (second vélo personnel, de location ou en libre service).



L'embarquement pour les déplacements occasionnels



Je peux transporter mon vélo gratuitement dans tous les TER, dans certains TERGV (sous conditions), dans les tramways de la Métropole Européenne de Lille et de Valenciennes Métropole. Si l'embarquement des vélos classiques est interdit, je peux utiliser un vélo pliant.

Lorsque la complémentarité vélo + transport en commun n'est pas possible, l'autopartage et le co-voiturage peuvent être la solution.



Le Centre ressource régional en écomobilité, à l'échelle des Hauts-de-France, intervient auprès des collectivités, des associations et établissements scolaires pour leur apporter des conseils en matière de mobilité alternative à la voiture individuelle. Son animation a été confiée par la Région Hauts-de-France et l'Ademe à *Droit au vélo* et à *En savoir plus*.

03 20 52 97 58
ecomobilite.org



FUB (Fédération française des Usagers de la Bicyclette)
www.fubicy.org
Vous trouverez notamment sur ce site un banc d'essai d'antivols et la liste des opérateurs de marquage.



AF3V (Association Française pour le développement des Véloroutes et Voies Vertes) : www.af3v.org