

## **Conseils pratiques pour une sécurité optimale**

Pour réduire les risques, la Fédération française de cyclotourisme diffuse des recommandations : équipements adaptés, respect du code de la route, visibilité et anticipation des dangers. Ces conseils sont utiles pour tous les cyclistes, jeunes et adultes. Ainsi, chacun peut pratiquer en toute sérénité.

### **UN VELO BIEN EQUIPE, BIEN ECLAIRE ET EN BON ETAT**

#### **Voici vos équipements obligatoires sur le vélo :**

La sonnette qui doit être entendue à au moins 50 m et l'on parle bien de sonnette, pas d'avertisseur sonore tel que trompette,... (Code de la route : R313-33).

Les freins, il est précisé deux freins en bon état ce qui exclut les « fixies ». (Code de la route : R315-3).

Le casque pour les enfants de moins de 12 ans (Code de la route : R431-11).

Si vous transportez un enfant : dans un siège sur le vélo (Code de la route : R431-11) ou dans une remorque (Code de la route : R431-5). Et le casque y reste obligatoire.

#### **Ce qui est fortement recommandé :**

En agglomération l'écarteur de danger, ce dispositif incite les voitures à s'écarter davantage lorsqu'elles vous doublent.

Le rétroviseur : peut vous apporter une meilleure visibilité de votre environnement et vous aider à réagir en cas de danger, deux c'est encore mieux.

#### **Bien éclairé**

Ce qui est obligatoire (Code de la route R313-1 à R313-32):

Une lumière avant orange ou blanche, un catadioptré blanc avant, une lumière rouge arrière ainsi qu'un catadioptré rouge.

Des catadioptrés dans les roues ou des bandes réfléchissantes sur chaque pneu.

Des catadioptrés sur les pédales. Pour les pédales automatiques il existe au moins trois fabricants qui en proposent.

ATTENTION : on parle bien d'éclairage et pas de lumières qui sont visibles de loin mais n'éclairent pas la route. Un éclairage sert à voir la route de nuit ou par mauvaise visibilité.

Les remorques de plus 1.30m doivent aussi être équipées d'éclairage et catadioptrés à l'arrière.

#### **Lorsque vous recevez votre nouveau vélo**

Le décret n° 2016-364 du 29 mars 2016 autorise la livraison des équipements annexes et des accessoires partiellement ou entièrement démontés. En contrepartie il renforce les obligations des professionnels en matière d'information des consommateurs.

En clair, cela veut dire que les lumières, catadioptrés et sonnette ne sont plus obligatoirement montés, mais doivent être fournis avec les outils pour pouvoir les monter, car ils sont obligatoires sur un vélo.

En bon état

Avoir un vélo en bon état c'est l'entretenir régulièrement.

Les saletés dues aux intempéries, aux résidus routiers ou à la poussière en générale, ont une action abrasive sur les pièces du vélo et peuvent altérer les performances de celui-ci. Cela peut devenir dangereux : l'entretien évite le vieillissement prématuré de certaines pièces.

La méthode est simple, il s'agit de nettoyer son vélo selon le rythme de ses sorties et ensuite lubrifier les pièces adéquates avant de repartir. Le nettoyage permet également de vérifier régulièrement l'état du cadre.

### **Avant de partir en randonnée :**

On vérifie que les roues sont bien fixées, le guidon bien serré et que les freins sont en état de fonctionnement.

On s'assure de la pression des pneus, pour avoir un moindre frottement donc un meilleur rendement, et on vérifie ainsi l'usure du pneu qui peut amener une crevaison.

On vérifie régulièrement aussi le fonctionnement de ses vitesses.

## **RESPECTER LE CODE DE LA ROUTE**

C'est bien avant tout un acte de civisme et de respect de l'autre.

Nous utilisons la voie publique pour circuler quel que soit notre mode de transport, piéton, cycliste, automobiliste. Sur la route, des usagers très divers doivent donc cohabiter dans des configurations changeantes suivant l'évolution des conditions météo et la luminosité, par exemple. C'est pourquoi, pour la sécurité de tous, il faut une règle : c'est le Code de la Route.

Tous les usagers doivent le respecter. Dans le cas contraire, ils risquent très fortement de provoquer un accident. Nombreuses sont les personnes responsables et victimes d'accidents mortels à cause du non-respect du Code de la route.

Certains conducteurs de véhicule ne respectent pas les priorités à droite. D'autres refusent la priorité à un piéton. Le Code de la route mentionne aussi qu'un piéton a l'obligation d'emprunter un passage s'il y en a un à 50 m de lui. Un autre article cite qu'un automobiliste doit la priorité à tous piétons engagés sur la chaussée. Il en est de même pour l'oubli du clignotant : seul moyen pour les conducteurs de communiquer avec les autres.

### **Bien se comporter sur la route**

C'est avant tout comprendre les dangers de la route, prévoir les difficultés et savoir y faire face, avec discernement, respect, anticipation et bienveillance.

Bien conduire quel que soit le véhicule, c'est aussi montrer l'exemple aux autres usagers en étant courtois, mais aussi aux passagers que l'on transporte, en particulier lorsqu'il s'agit d'enfants, qui même très jeunes, seront influencés dans leur conduite par ce qu'ils auront vu.

### **Quelques rappels**

S'arrêter aux feux rouges pour tous, piétons, automobilistes et cyclistes. Sauf certains feux rouges que les cyclistes peuvent franchir sous conditions quand le panneau existe.

S'arrêter au stop, en posant pied à terre.

Ne pas rouler en sens interdit. Là aussi, les cyclistes peuvent être autorisés à circuler dans le sens interdit aux véhicules à moteur, notamment dans toutes les « zones 30 km/h » : il s'agira de double-sens cyclables.

Ne pas circuler sur les trottoirs : seuls les enfants de moins de 8 ans y sont autorisés à condition d'être accompagnés d'un parent, celui-ci étant sur la chaussée s'il est à vélo.

### **S'informer régulièrement**

Avec l'arrivée des engins de déplacement personnel (trottinettes et autres), les règles ont aussi évolué ce qui n'est pas toujours bien compris par les usagers eux-mêmes. Nous recommandons une révision des règles régulièrement. Les cyclistes peuvent demander cela aux « Écoles françaises de vélo » ou au club le plus proche.

## **ÊTRE VU A VELO**

L'éclairage, ainsi que le gilet de haute visibilité, sont obligatoires la nuit ou en cas de mauvaise visibilité (voir fiche 1 « Un vélo bien équipé, bien éclairé et en bon état »). Au-delà de ces obligations, voici quelques bons réflexes à adopter pour une meilleure visibilité.

### **Nos conseils**

Porter des vêtements clairs, si possible avec des bandes réfléchissantes, lors de tous vos déplacements dans un environnement sombre. Pour les clubs et associations, faire confectionner les maillots personnalisés avec ces bandes réfléchissantes peut être une solution.

Associer sur vos habits des accessoires réfléchissants tels que des bracelets autofixants, bien pratiques lorsque vous indiquerez aux autres usagers que vous tournez. Aux chevilles les mouvements des jambes rendent les réflecteurs très visibles. Existente aussi des sur-chaussures et des gants fluorescents ainsi que des brassards et un écarteur de danger lumineux.

Si vous avez un sac à dos, mettez votre gilet de haute visibilité par-dessus ou pensez à un bandeau de visibilité ou un couvre-sac fluorescent. Il existe aussi des « pastilles » autocollantes que vous pouvez installer sur votre sac à dos, garde boue...

Il existe aussi des produits lumineux innovants, qui arrivent sur le marché depuis quelques années. En plus de vous rendre visible, ils peuvent être équipés de clignotants et d'un feu stop. Cela va du simple baudrier lumineux visible sur 360° au sac à dos, en passant par la chasuble avec commande par bouton au guidon ou capteur de freinage. Évidemment, le prix est plus ou moins élevé en fonction de ce qui est choisi.

## **BIEN SE POSITIONNER SUR LA CHAUSSEE**

### **Comment circule-t-on à vélo, sur la chaussée en ville ?**

Les cyclistes peuvent, doivent, emprunter les pistes ou bandes cyclables lorsqu'elles existent. Elles leur sont réservées : panneaux rond (= obligatoire), panneaux carré (= recommandé), avec le dessin d'un vélo en blanc sur fond bleu. Si la chaussée est bordée de chaque côté par l'une de ces voies réservées, les utilisateurs doivent emprunter celles ouvertes à droite de la route, dans le sens de la circulation et respecter les feux de signalisation réglant la traversée des rues.

### **Et en l'absence de pistes ou bandes cyclables ?**

Les cyclistes doivent circuler sur le côté droit de la chaussée. En cas de stationnement, le cycliste peut s'éloigner des véhicules pour sa sécurité jusqu'à un mètre du stationnement. Ne roulez pas trop près du caniveau pour éviter les ornières, les gravillons et les avaloirs ou les bouches d'égout.

Nous rappelons qu'il est interdit de circuler sur les trottoirs. Seuls les enfants de moins de huit ans sont autorisés à emprunter les trottoirs à condition de rouler à une allure raisonnable et de ne pas gêner les piétons ; ils doivent être accompagnés d'au moins un parent qui circule, quant à lui, sur la chaussée.

Les cyclistes sont autorisés à rouler sur les voies vertes, dans les zones de rencontre (circulation à moins de 20 km/h et priorité aux piétons), dans les zones 30 et dans les aires piétonnes : circulez à l'allure du pas !

### **Les sens de circulation ?**

Dans les zones 30 et les zones de rencontre, les vélos peuvent circuler dans les deux sens (ces double-sens sont automatiquement indiqués). Le double sens vous permet de bénéficier d'une meilleure visibilité, d'éviter les grands axes de circulation et de simplifier les itinéraires.

Un arrêté du gestionnaire de voirie peut toutefois interdire le double sens cyclable en zone 30 et de rencontre. Il doit alors le préciser en mettant ou pas la signalisation adéquate.

### **Quelques indications sur le comportement à vélo**

Tout changement de direction doit être signalé et anticipé, le bras doit rester tendu tout le long de la manœuvre.

Les Feu rouge et stop doivent être respectés. Le feu avec cédez-le-passage vélo doit être abordé avec prudence en laissant la priorité aux piétons et véhicules qui traversent le carrefour.

Si vous souhaitez traverser sur un passage piéton, vous devez impérativement descendre de votre vélo et traverser à pied, sauf si des chevrons ou/et des pictogrammes vélos sont entre les bandes ou à côté en parallèle du passage piéton.

Les vélos doivent être stationnés aux emplacements indiqués ou bien sur la chaussée.

### **Comment circule-t-on à vélo, sur la chaussée hors agglomération ?**

Déjà, sachez que les mêmes règles s'appliquent.

#### **Quelques conseils complémentaires**

Ne roulez pas trop près de l'accotement pour éviter les ornières ou gravillons, roulez à droite notamment dans les virages car les automobilistes ne vous voient qu'au dernier moment.

Soyez particulièrement prudent lors du passage d'un camion : l'appel d'air risque de vous déséquilibrer.

Pensez également à prendre votre place sur la chaussée pour être visible et empêcher des dépassements qui peuvent être dangereux pour vous par exemple dans une écluse ou un rétrécissement de chaussée.

Toujours se garer sur le bas-côté et si vous devez coucher le vélo, pas côté dérailleur.

Si vous roulez en groupe

Vous pouvez rouler à deux de front mais vous devez vous mettre en file indienne à l'approche d'un véhicule ou lorsque les circonstances l'exigent (chaussée étroite, etc.). La nuit ou en cas de mauvaise visibilité, placez-vous systématiquement en file indienne !

N'hésitez pas à diviser votre groupe entre 4 et 8 personnes maximum, en fonction de la visibilité et à laisser la place pour qu'un camion avec remorque puisse se rabattre entre chaque groupe. Ralentissez pour permettre le dépassement dans certaines circonstances.

## **UTILISER LES ESPACES CYCLABLES**

### **Des espaces de plus en plus multimodaux**

En respectant le Code de la route, nous pouvons partager l'espace facilement avec les autres usagers : piétons, rollers, personnes à mobilité réduite... Aujourd'hui, les territoires sont de plus en plus nombreux à penser cet espace de façon multifonctionnelle, c'est-à-dire en incluant tous les usagers dans leur stratégie d'aménagement.

De nouveaux outils encouragent à de telles démarches : Code de la rue, plans piétons et/ou vélos communaux et intercommunaux, zones de circulation apaisées... Le concept porte même un nom : la « ville apaisée ». Mais le passage à l'acte n'est pas toujours simple. Les éventuels obstacles politiques, la nécessité d'outils pédagogiques et de financements doivent être anticipés ; et aussi le comportement des usagers.

Parfois l'aménagement est aussi si mal pensé que là où une séparation des flux a été envisagée avec une piste cyclable et un trottoir séparés, le revêtement du trottoir se trouve être impraticable par les personnes en fauteuil roulant ou les personnes avec poussette. De fait, tout le monde circule sur la piste cyclable et le partage devient donc la règle d'usage... Nous cyclistes devons en permanence nous adapter à ce genre de situation.

Nous devons maîtriser notre vitesse dans tous les cas et plus particulièrement sur une voie verte qui est définie comme espace de partage piétons-cycles et que trop de personnes confondent avec une piste cyclable. La priorité sur ces espaces est aux piétons.

### **Les pistes et voies cyclables**

Nous sommes obligés de prendre une piste ou une bande cyclable quand la signalétique la rend obligatoire même si elle est en mauvaise état : panneau rond avec cycliste blanc sur fond bleu.

Par contre, si l'aménagement est recommandé (panneau carré avec cycliste blanc sur fond bleu) et qu'il est en mauvais état, vous pouvez rouler sur la voirie partagée avec les véhicules motorisés. Transmettez autant que possible les alertes aux gestionnaires pour que les voiries soient entretenues afin que les cyclistes puissent circuler en sécurité.

### **Les aménagements facilitateurs**

Évidemment, les double-sens cyclables se développent et sont la règle dans les zones 30 et espaces partagés. Toutefois, soyez toujours vigilant au sens de circulation : le sens interdit s'applique ailleurs pour les cyclistes. Ne faisant pas de bruit nous pouvons dans ce cas surprendre et percuter un piéton se sachant dans un sens unique, qui traverserait donc en ne regardant que dans le bon sens.

D'autres aménagements permettent de rendre les cyclistes plus visibles en les positionnant en sécurité à un feu tricolore : le SAS vélo. La loi oblige à les mettre en place, c'est facile à faire et peu coûteux car ce n'est que de la peinture, mais peu de communes ont la volonté de le faire rapidement compte tenu du fait que l'obligation est pour 2026. Et quand il existe, encore faut-il avoir une ligne budgétaire d'entretien.

### **Un travail à amplifier**

Vous le voyez, un certain nombre d'outils existent pour développer ces espaces cyclables, mais nous sommes aussi face à des enjeux d'investissement, de qualité d'aménagements, et d'entretien. La Fédération française de cyclotourisme pousse à la réalisation de ces aménagements favorisant le vélo et la marche au sein des communes, intercommunalités, métropoles et départements en demandant des plans cyclables et des financements à hauteur de l'enjeu. Nous vous invitons à rejoindre le mouvement pour l'amplifier encore.

## **QU'EST-CE QU'UN GIRATOIRE ?**

Par abus de langage, le rond-point est souvent associé au carrefour à sens giratoire, mais il s'agit bien de deux intersections différentes. Le premier donne la priorité aux véhicules arrivant dans l'anneau en appliquant la règle de la priorité à droite. Tandis que le carrefour à sens giratoire accorde la priorité aux véhicules déjà engagés. Les conducteurs souhaitant s'engager dans l'aménagement doivent céder le passage aux véhicules dans l'aménagement.

### **Nos conseils pour traverser le carrefour giratoire**

À l'approche d'un carrefour giratoire, il s'agit de bien se positionner et d'anticiper. De préférence, gardez toujours une main sur le frein.

D'abord positionnez-vous sur la chaussée afin de ne pas être doublé ce qui vous rendra bien visible. Ensuite, adaptez votre allure pour, si c'est possible, ne pas avoir à vous arrêter et redémarrer. Il est dommage que parfois les giratoires ne permettent pas d'avoir une vision correcte pour anticiper : ce qui n'est pas grave pour un automobiliste le devient pour un cycliste.

Engagez-vous en vous positionnant dans l'axe médian de la voie la plus à droite. De cette manière vous resterez bien visible tout en indiquant avec votre bras votre direction, à gauche puis à droite pour sortir. Quand vous sortez, restez encore un peu dans l'axe médian pour éviter de vous faire percuter par un chauffeur qui ne vous verrait pas si vous êtes trop à droite.

Trois trajectoires possibles en fonction de votre pratique

Il existe trois possibilités de trajectoire en fonction de l'expérience et la dextérité sur un vélo.

La trajectoire centrale, au plus court, est surtout utilisée par des cyclistes expérimentés ou sportifs. Mais elle est aussi pratiquée par presque tous sur les mini-giratoires et, quelle que soit la configuration, lorsque le trafic est faible.

La trajectoire qui emprunte l'extérieur de l'anneau est pratiquée par les cyclistes qui manquent d'expérience ou ne se sentent pas assez rapides ou habiles. C'est aussi la trajectoire à adopter lorsque le cycliste emprunte la première sortie. Lorsque, en revanche, il franchit une ou plusieurs branches, cette position multiplie les situations de conflit. Ceux-ci sont d'autant plus dangereux que le trafic (lourd notamment) est important et que la géométrie (taille, rayon, déflexion) ne permet pas une modération efficace des vitesses.

La trajectoire intermédiaire, sur l'axe médian le plus à droite, est celle qui est le plus souvent choisie par les cyclistes sur les giratoires de taille moyenne ou lorsque le trafic est relativement peu important. C'est cette trajectoire qui permet au cycliste d'être perçu par les autres usagers, qui limite les risques de dépassement et de cisaillement par les véhicules en sortie de l'anneau.

## **C'EST QUOI L'ANGLE MORT ?**

L'angle mort est une zone inaccessible au champ de vision pour le conducteur d'un véhicule depuis les différents rétroviseurs. En effet, en vue directe, le conducteur d'un véhicule voit principalement devant lui et partiellement sur les deux côtés en tournant la tête. Le rétroviseur intérieur central ainsi que les deux rétroviseurs extérieurs latéraux sont indispensables pour compléter sa vision latérale et celle au niveau de la lunette arrière du véhicule... mais ils ne sont pas suffisants pour tout couvrir, d'autant plus s'il est conducteur d'une camionnette, d'un camion ou d'un bus. Il existe 4 angles morts : à l'avant, à l'arrière et sur les côtés.

Les voitures ne sont pas les seuls véhicules qui pâtissent des angles morts. Les deux-roues ont également des angles morts qui varient environ entre 15 à 30° en fonction de la vitesse (le champ de vision diminue à mesure que la vitesse augmente).

A savoir : un cycliste devient invisible pour un autre cycliste s'il est placé juste derrière lui !

### **Quel est le risque ?**

L'angle mort étant l'espace situé autour du véhicule qui n'est pas visible par le conducteur, les camions ont les angles morts les plus dangereux car les plus importants du fait de leur dimension et de leur hauteur.

Les premières victimes des angles morts sont les piétons et les cyclistes : 40% des cyclistes accidentés par un poids lourd se trouvaient dans l'angle mort.

### **Quel comportement adopter ?**

Une astuce très simple : si vous croisez le regard du conducteur, il vous a vu !

Lorsque vous circulez sur une bande ou piste cyclable, méfiez-vous à chaque intersection des véhicules qui pourraient vous couper la route. Observez la plus grande prudence vis-à-vis des véhicules qui, en raison de leur hauteur, ne vous voient pas forcément.

Vous ne devez jamais vous coller derrière un camion, vous ne pourrez pas réagir s'il recule brusquement (cela a été un cas de décès en 2019). Et il ne faut absolument pas le doubler sur sa droite ! Le plus essentiel est se décaler au contraire sur la gauche et chercher le regard du conducteur dans le rétroviseur.

Idem si vous êtes dans un SAS à vélo, retournez-vous pour être sûr d'avoir été vu, trop de livreurs consultent leurs bons de livraisons ou leur téléphone à l'arrêt au feu...

Le clignotant est un outil important de prévention de l'angle mort. Si vous êtes cyclistes ne vous engagez pas : un chauffeur de poids lourd peut être amené à mettre son clignotant à gauche pour se déporter avant de tourner à droite.

### **Les conseils en vidéo**

Il existe des vidéos qui expliquent l'angle mort, nous partageons deux vidéos, l'une un peu ancienne : <https://www.youtube.com/watch?v=ea7t7bWLAxk>

Et l'autre plus récente : [https://www.youtube.com/watch?v=iLgrJ-Z\\_Y9k&feature=emb\\_logo](https://www.youtube.com/watch?v=iLgrJ-Z_Y9k&feature=emb_logo)

Ces outils sont utilisés lors des formations organisées par la Fédération française de cyclotourisme.

## **PORTER UN CASQUE**

DétailsAujourd'hui, 98 % des licenciés de la Fédération française de cyclotourisme portent un casque sans qu'il ait été rendu obligatoire. La pédagogie et le bon sens ont suffi. Notre tête n'est pas plus dure que le bord d'un trottoir, et c'est notre seule protection sur la route en cas de choc. Pour finir un rappel, le casque est obligatoire pour les enfants de moins de 12 ans qu'ils pédalent ou soient passagers sur un siège vélo ou dans une carriole.

### **Une aide face à la gravité des accidents**

L'efficacité du port du casque pour les utilisateurs de vélo n'est pas discutable. Sa reconnaissance se fonde sur des arguments biomécaniques et accidentologiques. Plusieurs études accidentologiques ont prouvé la réduction de la fréquence et de la gravité des traumatismes crâniens chez les cyclistes porteurs de casques.

Nous mettons une ceinture de sécurité en montant dans un véhicule, ce qui n'empêche pas que l'on peut être blessé en cas d'accident... Il en va de même pour le port du casque sur un vélo, il n'empêchera pas les blessures mais atténuera les chocs à la tête qui peuvent être irréversibles.

### **Un outil aujourd'hui plus confortable**

L'acceptabilité du port du casque s'est accrue avec les progrès techniques réalisés ces dernières années. Le poids des casques pour cyclistes s'est réduit, il est maintenant couramment autour de 200 grammes. La ventilation a été l'objet d'une attention particulière, permettant de l'utiliser par temps chaud sans que cela soit une contrainte réduisant le plaisir de faire du vélo.

### **Choisir le bon casque**

Le choix d'un bon casque ne doit en aucun cas se baser uniquement sur ses critères de forme et de couleur.

L'un des tous premiers critères à prendre en considération lors de l'achat d'un casque est le confort. Si tous les casques protègent efficacement contre les chocs et disposent d'une homologation CE, depuis plusieurs années des brevets de sécurité innovants apparaissent pour accroître cette protection.

Par exemple, la technologie MIPS désigne une fine membrane intérieure indépendante située entre la coque intérieure et les mousses de protection. Son principe est simple : imiter et jouer le rôle du liquide céphalo-rachidien dans lequel « flotte » notre cerveau. Ainsi, lors d'un choc, le système MIPS absorbera l'énergie de l'impact en faisant glisser le crâne le long de la calotte. Les forces rotationnelles seront ainsi mieux dissipées et le cerveau ne tapera pas contre la boîte crânienne et sera de fait mieux protégé contre les impacts obliques.

Il existe aussi des casques lumineux, avec indicateurs de changement de direction, ce qui est aussi intéressant car c'est le point le plus haut du cycliste sur le vélo donc le point le plus visible.

Pour obtenir une protection optimale, le casque doit être acheté neuf, et adapté à la taille de la tête du porteur (il ne doit ni bouger ni comprimer les tempes).

Il sera changé après un choc ou une chute même en l'absence de fissure visible. Même sans choc, la durée de vie d'un casque est d'environ 5 et 6 ans.

Le vététiste aura le choix d'un casque avec visière ou l'adjonction de cet élément à un casque classique pour protéger ses yeux et le visage des branches basses.

L'utilisation d'un couvre casque ou d'un filet intégré dans le casque empêche également l'introduction de branches ou d'insectes dans les interstices prévus pour la ventilation.

### **Bien régler son casque**

Il doit être incliné légèrement vers l'avant (trois doigts au-dessus des yeux) de manière à ce qu'il protège le front. Ne portez jamais le casque relevé, découvrant le front.

Il est maintenu par sa jugulaire, correctement réglée pour qu'il ne se déplace pas en cas de chute. Les branches des lunettes doivent passer sur les sangles.