

LES CYCLISTES ET LE CODE



IBSR



Institut Belge pour la Sécurité Routière asbl

Chaussée de Haecht 1405
B-1130 Bruxelles
Tél. : 02/244.15.11
Fax : 02/216.43.42
Internet : www.ibsr.be
Courriel : info@ibsr.be

GRACQ - Les Cyclistes Quotidiens asbl

Rue de Londres 15
B-1050 Bruxelles
Tél./Fax : 02/502.61.30
Internet : www.gracq.org
Courriel : info@gracq.org



Rédaction : Sarah CLAEYS (GRACQ)
Anne-Valérie DE BARBA (IBSR)
Philippe DEGAND (GRACQ)

Coordination du projet : Anne-Valérie DE BARBA (IBSR)

Nos remerciements à Marie-Noëlle Collart, Anne-Marie Galloy, Eddy Gilissen, Benoit Godart, Bénédicte Vereecke, Greet De Schrijver, Ria De Geyter

Conception graphique : Mazy Graphic Design sprl, www.mazygraphic.be

Cette brochure a été imprimée en 2013.
Son contenu correspond aux données disponibles à cette date.

Avant-propos

Rouler à vélo, c'est partager la route avec d'autres usagers. Il est donc nécessaire de connaître les droits et devoirs du cycliste.

C'est pourquoi cette brochure explicite les principales règles du code de la route qui s'appliquent aux cyclistes. Elle détaille également une série d'obligations valables pour les autres usagers de la route quand ils sont en présence de cyclistes.

Et, parce que le code ne règle pas tous les problèmes de sécurité routière, vous trouverez aussi dans cette brochure des conseils de conduite préventive. Ils visent surtout à améliorer la visibilité du cycliste et à l'aider à être pris en compte par les autres conducteurs.

Les nouvelles règles introduites ces dernières années figurent naturellement dans cette brochure. D'autres, plus anciennes, sont également mises en valeur parce qu'elles sont encore trop souvent méconnues du grand public.

Ceux qui souhaitent prendre connaissance des textes du code de la route trouveront, au fil des pages, les références aux articles concernés. Ces articles figurent dans *l'arrêté royal du 1/12/1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et l'usage de la voie publique*. La version imprimée de cet arrêté est disponible à l'IBSR (sous le titre "*Législation routière*").

Ce petit guide est constitué de quatre parties. La première répond à la question "où rouler quand il n'y a pas d'infrastructure cyclable?" La deuxième aborde la même question lorsqu'il y a des infrastructures spécifiques pour les cyclistes. La troisième, intitulée "comment rouler?", traite de divers thèmes tels que le contact avec les autres usagers, le comportement aux carrefours et aux ronds-points ou encore la législation applicable aux groupes de cyclistes. La dernière partie est consacrée aux équipements du vélo et du cycliste. Enfin, un lexique relatif aux principaux termes du code de la route utilisés dans ce document, clôture la brochure.

Bonne lecture et bonne route!

Où rouler quand il n'y a pas d'infrastructure cyclable?

Où rouler quand il y a des infrastructures cyclables?

Comment rouler?

Les équipements

Table des matières

Où rouler quand il n'y a pas d'infrastructure cyclable?	4
<i>En règle générale</i>	4
○ Chaussée, zone de stationnement, accotement et trottoir	4
○ Rouler à droite	4
○ Dépasser par la gauche ou par la droite ?	5
<i>Les cas particuliers</i>	5
○ Les chemins réservés	5
○ A vélo dans les zones piétonnes, les zones résidentielles, les zones de rencontre et les rues réservées au jeu	6
○ A vélo dans les bandes bus	8
○ Voie à circulation locale ou desserte locale	9
○ Les itinéraires conseillés	9
Où rouler quand il y a des infrastructures cyclables?	10
<i>La piste cyclable</i>	10
○ Définition et caractéristiques	10
○ A quoi reconnaît-on une piste cyclable ?	10
○ Les pistes cyclables bidirectionnelles aux carrefours	12
○ Dépasser sur une piste cyclable	12
○ Les circonstances particulières	12
○ Quand peut-on quitter la piste cyclable ?	13
<i>Les bandes cyclables suggérées</i>	14
<i>Les chevrons</i>	14
<i>Les passages pour cyclistes</i>	15
<i>Les zones avancées pour cyclistes</i>	15
Comment rouler?	18
<i>Communiquer ses intentions</i>	18
○ Le contact visuel	18
○ Entendre et être entendu	18
○ Tendre le bras	18

<i>Rouler à deux de front</i>	19
<i>Les carrefours et ronds-points</i>	19
○ Le respect des feux	19
○ Les signaux routiers relatifs à la priorité	20
○ Virer à gauche à un carrefour	21
○ Les rues cyclables	21
○ Les ronds-points	23
<i>Le stationnement</i>	24
<i>La position sur le vélo</i>	24
<i>Marcher le vélo à la main</i>	24
<i>Cycliste, piéton - qui a priorité ?</i>	25
<i>Les enfants de moins de 9 ans</i>	25
<i>En groupe à vélo</i>	26
○ La taille du groupe	26
○ Les règles applicables aux cyclistes en groupe	26
○ Capitaines de route et véhicules d'escorte (règles applicables aux cyclistes en groupe)	26
○ Résumés	28
<i>Les sens uniques limités (S.U.L.)</i>	29
Les équipements	32
<i>L'équipement obligatoire du vélo</i>	32
○ Le vélo de course	33
○ Le VTT	34
○ Le vélo à petites roues	35
○ Le tricycle ou quadricycle	36
○ Le vélo ordinaire	37
<i>Les autres équipements importants pour la sécurité</i>	39
○ Les bagages, la remorque et le chargement	39
○ Le siège pour enfant et le transport de personnes	39
○ Les accessoires fluo réfléchissants	40
○ Le casque	41
<i>Quelques définitions</i>	42

Où rouler quand il n'y a pas d'infrastructure cyclable ?

En règle générale

○ Chaussée, zone de stationnement, accotement et trottoir

Quand il n'y a pas de piste cyclable¹, le cycliste roule sur la chaussée. (Art.9.1.1) Mais il peut aussi rouler sur les zones de stationnement et les accotements de plain-pied qui sont à sa droite. (Art.9.1.2.4°) Dans ce cas :

- Il doit céder le passage aux autres usagers qui y circulent.
- Il n'a pas la priorité lorsqu'il réintègre la chaussée (car il effectue une manœuvre).

Hors agglomération, le cycliste peut aussi rouler sur les trottoirs et les accotements surélevés situés à sa droite (avec les mêmes réserves). (Art.9.1.2.4°)



Conseil

Rouler sur les zones de stationnement, c'est intéressant. Mais uniquement si aucune voiture n'y est stationnée sur une longue distance. Dans le cas contraire, il vaut mieux s'abstenir de quitter et réintégrer sans cesse les zones de stationnement. Les zigzags sont à éviter.

○ Rouler à droite

(Art.9.3.1)

Comme pour les autres conducteurs, le code impose au cycliste qui roule sur la chaussée de se tenir le plus à droite possible. Exception à cette règle : sur les places, les ronds-points ou s'il circule sur une bande de circulation où des flèches marquées au sol indiquent la direction qu'il veut suivre.

Par ailleurs, les automobilistes doivent garder une distance latérale d'un mètre minimum entre leur véhicule et le cycliste. (Art.40ter.)



Conseil

Rouler le plus à droite possible, cela ne signifie pas qu'il faut rouler dans le caniveau... Un cycliste qui roule trop à droite risque de heurter la portière d'une voiture en stationnement, d'être frôlé par une voiture qui dépasse... De plus, si vous roulez trop à droite, vous ne pouvez contourner que par la gauche (donc en vous rapprochant du trafic) un obstacle ou un défaut de revêtement. Enfin, rouler un peu plus au centre de la bande permet de mieux voir les usagers qui viennent de droite.

○ Dépasser par la gauche ou par la droite ?

Il faut opérer une distinction selon que les véhicules à dépasser sont en mouvement ou non.

- Si les véhicules qu'on veut dépasser sont en mouvement, il s'agit d'un dépassement. Cela doit toujours se faire par la gauche.
- Si une file de véhicules est arrêtée (à un feu rouge par exemple), on peut remonter (avec prudence) cette file par la droite. On peut le faire tant que les véhicules sont immobiles. Mais dès qu'ils se remettent en mouvement, il faut interrompre la remontée par la droite et s'intercaler entre deux véhicules en mouvement ou dépasser par la gauche.



Conseil

Passer à droite d'un poids lourd arrêté dans une file, c'est toujours dangereux. En effet, à cause de l'angle mort, son conducteur peut démarrer ou manœuvrer, sans même avoir aperçu le cycliste !

Les cas particuliers

○ Les chemins réservés

(Art.2.34, art.22quinquies et octies, art.40)

Ce sont par exemple des chemins agricoles dits "de remembrement", d'anciens chemins de halage ou d'anciennes lignes de chemin de fer désaffectées. Ce sont uniquement les usagers symbolisés sur les signaux placés aux accès qui peuvent circuler sur ces chemins.



Chemins réservés aux piétons, cyclistes et cavaliers.

Chemins réservés aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes et cavaliers.



¹ Voir page 44 la définition de la piste cyclable.

Les usagers de ces chemins agricoles peuvent en utiliser toute la largeur. Sur tous les types de chemins, il ne faut évidemment pas se mettre mutuellement en danger ou se gêner. On doit se croiser à droite et dépasser par la gauche. Il faut redoubler de prudence en présence de piétons. Les piétons eux ne doivent pas entraver la circulation si ce n'est pas nécessaire.

Peuvent également emprunter ces chemins : les véhicules se rendant ou venant de parcelles riveraines, les véhicules d'entretien, affectés au ramassage des immondices, de surveillance, les véhicules prioritaires, les véhicules des riverains et de leurs fournisseurs.

Sur les chemins munis de ce signal, chaque type d'utilisateur utilise la partie de la chaussée qui lui est réservée (délimitation par peinture au sol), mais il peut aussi circuler sur l'autre partie du chemin à condition de céder le passage aux usagers qui s'y trouvent régulièrement.



- A vélo dans les zones piétonnes, les zones résidentielles, les zones de rencontre et les rues réservées au jeu

La zone piétonne

(Art.2.35, art.22sexies et art.40) est reconnaissable à la signalisation suivante



Dans les zones piétonnes le cycliste :

- peut circuler uniquement si le symbole du vélo figure sur le panneau. Si aucune information complémentaire n'accompagne le symbole du cycliste, les cyclistes ont accès en permanence à ces zones. Si des heures et/ou jours d'accès complètent le symbole, le cycliste doit s'y conformer ;



Conseil

Sur ces chemins, il est recommandé de rouler à droite.

! Attention

Les chemins agricoles ont été conçus prioritairement pour les agriculteurs. Des engins imposants y circulent donc. A chacun d'être prudent et respectueux de l'autre !



- doit circuler à l'allure du pas ;
- doit céder le passage aux piétons et, au besoin, s'arrêter ;
- ne peut pas mettre les piétons en danger ni les gêner ;
- doit descendre de sa bicyclette lorsque la densité de circulation des piétons rend difficile le passage.

La rue réservée au jeu

(Art.2.36. et art.40) est identifiable à ses accès pourvus de barrières sur lesquelles sont apposés les panneaux représentés sur l'illustration ci-dessus. L'objectif est de permettre aux enfants de jouer en toute liberté.

Dans les rues réservées au jeu, le cycliste

- a toujours accès ;
- doit circuler à l'allure du pas ;
- doit céder le passage aux piétons qui jouent ;
- doit céder la priorité aux piétons et, au besoin, s'arrêter ;
- doit descendre de bicyclette si nécessaire ;
- ne peut pas mettre en danger les piétons qui jouent, ni les gêner ;
- doit redoubler de prudence en présence d'enfants.



La zone résidentielle et la zone de rencontre

(Art.2.32 et art.40)

L'entrée et la sortie de ces zones sont signalées par les panneaux suivants :



Dans les zones résidentielles et les zones de rencontre

- le cycliste a toujours accès ;
- le cycliste ne peut pas mettre les piétons en danger ni les gêner et doit, au besoin, s'arrêter ;

- le cycliste doit redoubler de prudence en présence d'enfants ;
- la vitesse est limitée à 20 km/h.

○ A vélo dans les bandes bus

(Art.71.2 et art.72.5)

Les cyclistes peuvent rouler dans les bandes bus identifiées par le panneau "bande bus" où le symbole du vélo a été ajouté sur le signal routier.

Dans ces bandes, les cyclistes doivent circuler l'un derrière l'autre.



○ Voie à circulation locale ou desserte locale

(Art.2.47)

Les cyclistes peuvent toujours rouler sur les voies réservées à la circulation locale ou à la desserte locale.

○ Les itinéraires conseillés

Nullement obligatoires, ils indiquent un trajet où la pratique du vélo est plus sûre, confortable et agréable.



Où rouler quand il y a des infrastructures cyclables ?

La piste cyclable



Définition et caractéristiques

- La piste cyclable est la partie de la voie publique réservée à la circulation des cyclistes. Elle ne fait pas partie de la chaussée. Les voitures ne peuvent donc pas y circuler. (Art.2.7)
- Le stationnement et l'arrêt de véhicules sur une piste sont interdits. De même, les véhicules ne peuvent ni s'arrêter ni stationner à un endroit de la chaussée où les cyclistes doivent passer pour éviter un obstacle. (Art.24.2.°)
- Il est obligatoire de rouler sur la piste cyclable lorsqu'elle est praticable. (Art.9.1.2.1°)
- La piste cyclable n'est pas exclusivement réservée aux cyclistes. Les cyclomoteurs de classe A (max. 25 km/h) et, dans certains cas, de classe B (max. 45 m/h) doivent/peuvent l'emprunter, de même que les rollers, les trottinettes et les piétons, dans certaines conditions. (Art.2.7., art.9.7.1° et art.42)
- La piste cyclable peut être unidirectionnelle ou bidirectionnelle.

A quoi reconnaît-on une piste cyclable ?

(Art.9.1.2.1°)

SOIT

Elle est signalée par le panneau D7. Dans la plupart des cas, on roule à droite dans le sens de la circulation. Cette piste est généralement séparée de la chaussée par un terre-plein, une bordure ou un filet d'eau. On ne peut utiliser la piste cyclable dans les deux sens (piste bidirectionnelle) que si le signal routier est placé dans les deux sens.



SOIT

Elle est signalée par le panneau D9. Dans ce cas, les cyclistes et les piétons empruntent chacun la partie de la voie publique qui leur est attribuée par le signal. La séparation est matérialisée par une ligne blanche continue ou une différence de revêtement. La partie réservée aux cyclistes est une piste cyclable. La circulation est permise dans les deux sens uniquement si le panneau est placé dans les deux sens de circulation. Cette piste est généralement séparée de la chaussée par un terre-plein, une bordure ou un filet d'eau.



SOIT

Elle est indiquée par deux lignes discontinues parallèles de couleur blanche marquées au sol, généralement de plain-pied avec la chaussée. Elle n'est pas signalée par un panneau. Le cycliste doit toujours emprunter ce type de piste cyclable située à sa droite par rapport au sens de sa progression. Il est interdit de rouler sur la piste cyclable marquée située à gauche. Il n'existe pas de telles pistes cyclables bidirectionnelles.

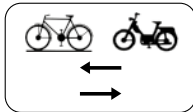


Attention

Le panneau D10 indique une partie de la voie publique réservée aux piétons et cyclistes. Ceux-ci sont obligés de l'emprunter. Le code stipule que les cyclistes ne peuvent pas mettre en danger les piétons qui se trouvent sur ces espaces.



Les pistes cyclables bidirectionnelles aux carrefours



Aux carrefours, les usagers qui vont couper une piste cyclable bidirectionnelle sont prévenus par une signalisation spécifique.



Conseil

Aux carrefours, les usagers sont prévenus que des cyclistes peuvent arriver des deux côtés. Mais il vaut mieux que les cyclistes restent prudents à ces endroits. En effet, les conducteurs risquent malgré tout d'être surpris parce qu'ils n'ont pas l'habitude de voir survenir les cyclistes des deux côtés.

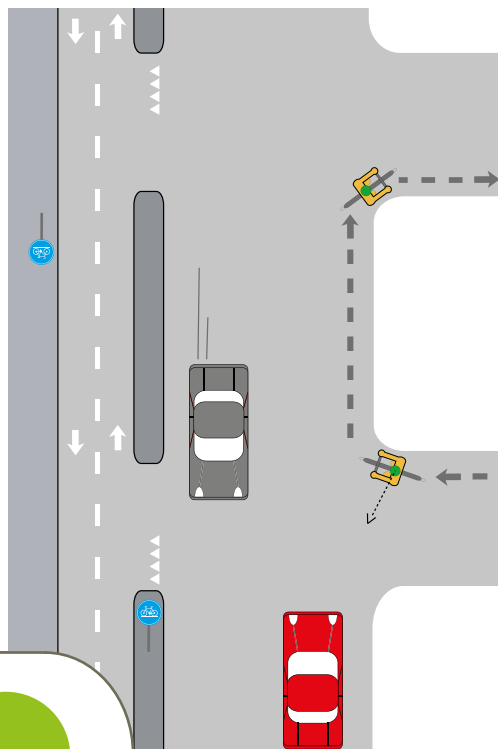
Dépasser sur une piste cyclable

(Art.16)

Un cycliste qui dépasse un autre cycliste doit tenir compte de la circulation, en particulier des usagers qui auraient déjà commencé à le dépasser à ce moment-là. Si la piste est bidirectionnelle, il doit veiller à ne pas gêner ceux qui arrivent en face de lui.

Les circonstances particulières

Quand une piste cyclable bidirectionnelle est située à sa gauche, le cycliste, dans certaines circonstances, n'est pas obligé d'utiliser cette piste. Il peut alors circuler sur la chaussée, à droite par rapport au sens de sa progression. Quand ? Lorsque, pour rouler sur la piste cyclable, le cycliste devrait traverser deux fois la chaussée sur une courte distance.



tionnelle, il doit veiller à ne pas gêner ceux qui arrivent en face de lui.

Quand peut-on quitter la piste cyclable ?

(Art.9.1.2.3°)

Le cycliste peut quitter la piste cyclable :

- pour changer de direction
- pour dépasser
- pour contourner un obstacle (voitures mal garées, poubelles, matériaux, conteneurs...)
- quand la piste cyclable est impraticable (présence de morceaux de verre, de boue, de neige, revêtement en mauvais état...). C'est au cycliste de juger si la piste est praticable ou non.

En fin de piste cyclable, le cycliste qui continue tout droit et qui se retrouve sur la chaussée n'effectue pas une manœuvre et garde la priorité par rapport aux usagers qui circulent sur la chaussée.



Conseil

Quand on quitte la piste cyclable, même si on est prioritaire en fin de piste cyclable, il vaut mieux être prudent. Assurez-vous donc auparavant qu'aucun véhicule n'arrive à votre hauteur et annoncez votre mouvement en tendant le bras. Parfois, il vaut mieux renoncer à sa priorité.



Attention



A l'entrée et à la sortie d'agglomérations, certaines pistes cyclables présentent une particularité comme sur l'illustration ci-dessus. A l'entrée d'agglomérations, certains cyclistes pourraient penser qu'on les incite à quitter la piste cyclable. En fait, ce n'est pas le cas. Ce marquage est uniquement destiné aux cyclomotoristes de classe B qui, à l'entrée des agglomérations, peuvent quitter la piste cyclable.

Les bandes cyclables suggérées (ou surlargeurs cyclables)



Ces bandes sont, la plupart du temps, situées des deux côtés de la chaussée quand la largeur est insuffisante pour marquer une piste cyclable. Les bandes cyclables ne sont pas des pistes cyclables. Il n'est donc pas obligatoire de les emprunter. Elles ont une couleur différente du reste de la chaussée afin d'attirer l'attention des automobilistes sur la présence des cyclistes. Elles sont destinées, d'une part, à sensibiliser les usagers de la route à la prise en compte des cyclistes et, d'autre part, à encourager les cyclistes à occuper une place à part entière sur la chaussée.

Les chevrons



Ce marquage de teinte verte (parfois blanche) indique la continuité d'un itinéraire cyclable en des lieux où, ni une piste cyclable, ni une bande cyclable, ne peuvent être aménagées.

Le chevron n'est pas une piste cyclable. Il n'en a donc pas les caractéristiques.

Sa fonction est double : suggérer au cycliste un itinéraire et un emplacement sur la chaussée, et attirer l'attention de l'automobiliste sur la présence possible de cyclistes.

Les passages pour cyclistes

(Art.76.4.,art. 43.3.et art.40ter.)

Le cycliste doit utiliser les passages pour cyclistes notamment quand il doit rejoindre une piste cyclable bidirectionnelle située de l'autre côté de la chaussée ou s'il doit quitter la piste cyclable pour rouler sur la chaussée. Il utilise alors ce passage représenté sur la chaussée par des carrés ou des parallélogrammes de couleur blanche.

Le cycliste ne peut s'engager sur un passage pour cyclistes qu'avec prudence et en tenant compte des véhicules qui approchent.



De son côté, l'automobiliste ne peut s'approcher d'un passage pour cyclistes qu'à allure modérée de façon à ne pas mettre en danger le cycliste qui est engagé. Au besoin, il doit s'arrêter pour le laisser passer.

! Attention

Le fait de manifester son intention de traverser ne donne pas priorité au cycliste. Le passage pour cyclistes est en cela très différent du passage pour piétons.

Les zones avancées pour cyclistes

(Art.77.6. et art.77.7)

Des zones avancées pour cyclistes ont été aménagées à certains carrefours à feux. Elles permettent de rendre les cyclistes davantage visibles et elles peuvent être annoncées par ce signal :





La zone avancée pour cyclistes est délimitée par deux lignes de stop. Durant la phase rouge des feux, les cyclistes peuvent se placer entre ces deux lignes, devant les voitures immobilisées. Lorsque le feu est à l'orange ou au rouge, les automobilistes doivent obligatoirement s'arrêter devant la première ligne de stop. Dès que le feu passe au vert, les cyclistes peuvent alors s'engager en premier dans le carrefour.



Conseil

S'il n'est pas possible pour le cycliste de se positionner dans la zone avancée pour cyclistes, il vaut mieux qu'il prenne bien sa place dans la file. En effet, s'il se trouve à droite de la file lorsqu'elle redémarre, il risque de se faire couper la route par un véhicule qui tourne à droite.



Conseil

Un cycliste doit tourner à gauche et il y a une zone avancée pour cyclistes? Il vaut mieux qu'il ne se positionne pas trop à droite dans celle-ci. En effet, s'il se positionne trop à droite, quand la file redémarrera, il risque de se faire couper la route par un véhicule le dépassant par la gauche.

Dans certains cas (voir photo ci-dessous), la zone avancée est réservée uniquement aux cyclistes allant dans certaines directions.



Conseil

Dans les cas les plus fréquents, il n'existe pas de bande de sélection réservée aux cyclistes. Il s'agit donc d'avoir l'oeil. Encore plus quand il n'existe aucune bande de sélection ou quand les usagers se dirigeant dans deux directions différentes partagent la même bande de sélection (par exemple : aller tout droit et tourner à gauche). En effet, dans ces deux cas, certains véhicules risquent de "couper" la route du cycliste qui se dirige dans une autre direction que la leur.



Communiquer ses intentions

Rouler à vélo de manière sûre, cela signifie qu'il faut se rendre visible et prendre sa place dans le trafic, tout en essayant de prévoir les erreurs et inattentions des autres usagers. D'une manière générale, il s'agit d'être aussi visible et prévisible que possible en montrant clairement ses intentions. Pour les communiquer, le cycliste peut notamment avoir un contact visuel, actionner sa sonnette ou tendre le bras.

Entendre et être entendu

A vélo, vous êtes mieux renseigné sur la circulation que celui qui est enfermé dans sa voiture. Ne gâchez pas cette chance par l'usage d'un baladeur!

La sonnette peut parfois être utile, mais le bruit du trafic peut couvrir le bruit de votre sonnette. Prévoyez toujours le mouvement que vous devrez exécuter si on ne vous entend pas.

Tendre le bras

(Art.12.4. et art.13)

Tourner à gauche ou à droite, dépasser quelqu'un ou effectuer un déplacement latéral (pour contourner une voiture stationnée en double file, par exemple) impliquent deux choses:

- S'assurer que le mouvement peut être effectué en toute sécurité et céder le passage, le cas échéant.
- Faire connaître son intention à temps en tendant le bras.

Le cycliste doit tendre le bras chaque fois qu'il change de direction. Ce geste est facultatif s'il risque de compromettre son équilibre (par exemple s'il roule sur des pavés, une chaussée glissante, des rails de tram, dans une forte côte, etc.).



Conseil

Si tendre le bras horizontalement est impossible, d'autres moyens existent pour montrer ses intentions : indiquer de la main qu'on va tourner, se retourner plusieurs fois, chercher à rencontrer le regard du conducteur et effectuer avec calme la manoeuvre...



Conseil

Rouler à deux de front

(Art.43.2)

Les cyclistes qui circulent sur une piste cyclable peuvent toujours y rouler à deux de front, sauf si un autre deux-roues veut les dépasser ou si la piste bidirectionnelle est trop étroite pour permettre le croisement.

Rouler à deux de front est également permis sur la chaussée. Toutefois, les cyclistes doivent toujours se replacer en file indienne lorsque la route est trop étroite pour permettre le croisement. En dehors des agglomérations, les cyclistes doivent en outre se replacer l'un derrière l'autre si un véhicule arrive par l'arrière.

Quand les cyclistes peuvent circuler sur la bande de circulation réservée aux véhicules des services réguliers de transport en commun et aux véhicules affectés au ramassage scolaire ou sur un site spécial franchissable,

ils doivent circuler l'un derrière l'autre. Aussi quand une remorque est attelée à une bicyclette, les cyclistes doivent rouler en file.

Les carrefours et ronds-points

A ces endroits, la situation peut être particulièrement dangereuse pour les cyclistes. Il vaut mieux se placer de manière à être vu et échanger un regard avec les autres conducteurs. Il est parfois préférable de renoncer à sa priorité pour préserver sa sécurité.

Le respect des feux

Les feux s'imposent aux cyclistes comme aux automobilistes. Le cycliste commet une infraction quand il brûle un feu rouge ou orange fixe, même lorsqu'il tourne à droite.

Les panneaux B22 et B23 constituent une exception à la règle (Art. 67.3) : ils autorisent les cyclistes à passer à l'orange ou au rouge pour tourner à droite ou continuer tout droit. Les cyclistes doivent laisser la priorité aux autres usagers qui se déplacent sur la chaussée.

○ Les signaux routiers relatifs à la priorité



Céder le passage



Marquer l'arrêt et céder le passage



Voie prioritaire



Priorité de passage



Carrefour où la priorité de droite est applicable

! **Attention**



Dans certains carrefours, la prolongation de la piste cyclable est signalée par deux lignes discontinues parallèles de couleur blanche.



Les cyclistes peuvent passer à l'orange ou au rouge pour tourner à droite



Les cyclistes peuvent passer à l'orange ou au rouge pour continuer tout droit



Début d'une rue cyclable



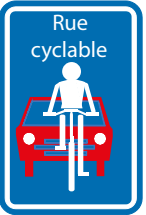
Fin d'une rue cyclable

○ Les rues cyclables

Les cyclistes ont aussi certains droits dans une rue cyclable (Art. 2.61 et Art. 71.2). C'est une rue signalée au moyen du panneau d'indication suivant et qui se termine par le même panneau avec une bande rouge.

Dans les rues cyclables (Art. 22 novies), le cycliste peut utiliser toute la largeur de la voie publique lorsqu'elle n'est ouverte qu'à son sens de circulation et la moitié de la largeur située du côté droit lorsqu'elle est ouverte aux deux sens de circulation.

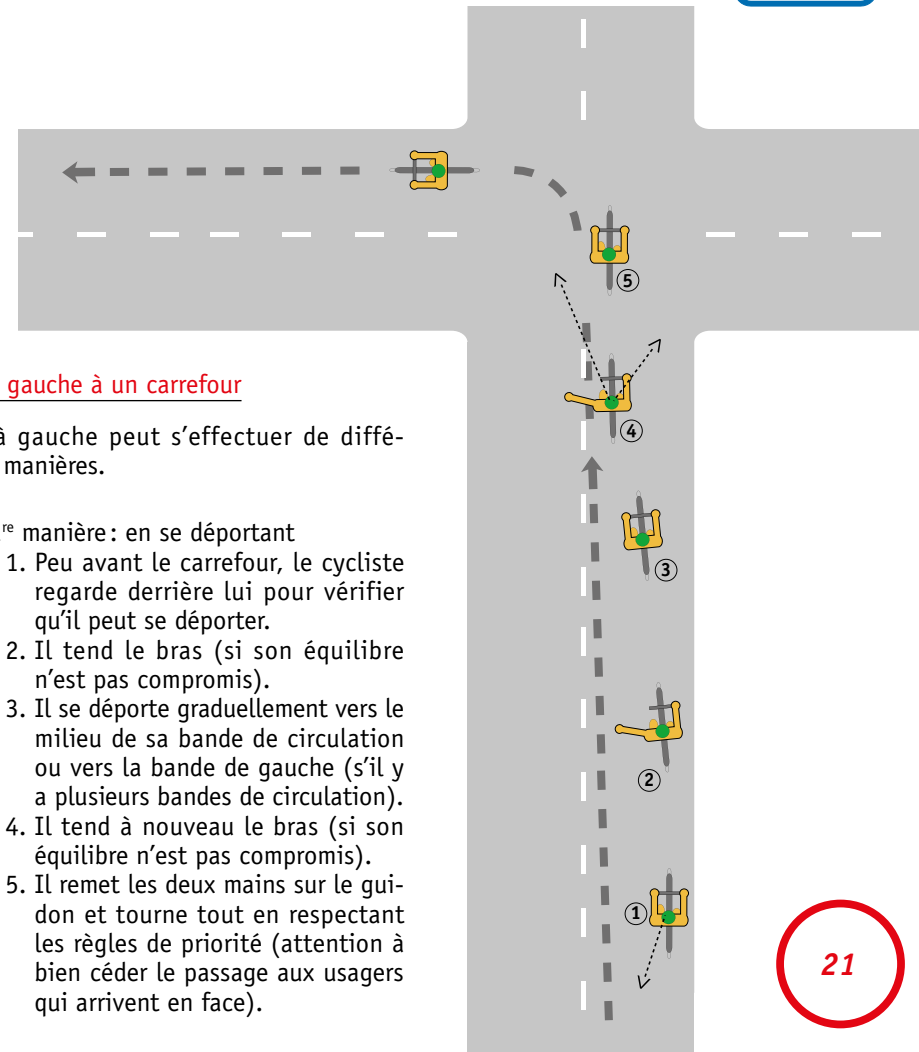
Toute rue cyclable est accessible aux véhicules à moteur. Ils ne peuvent toutefois pas dépasser les cyclistes. La vitesse ne peut jamais y être supérieure à 30 km/h.

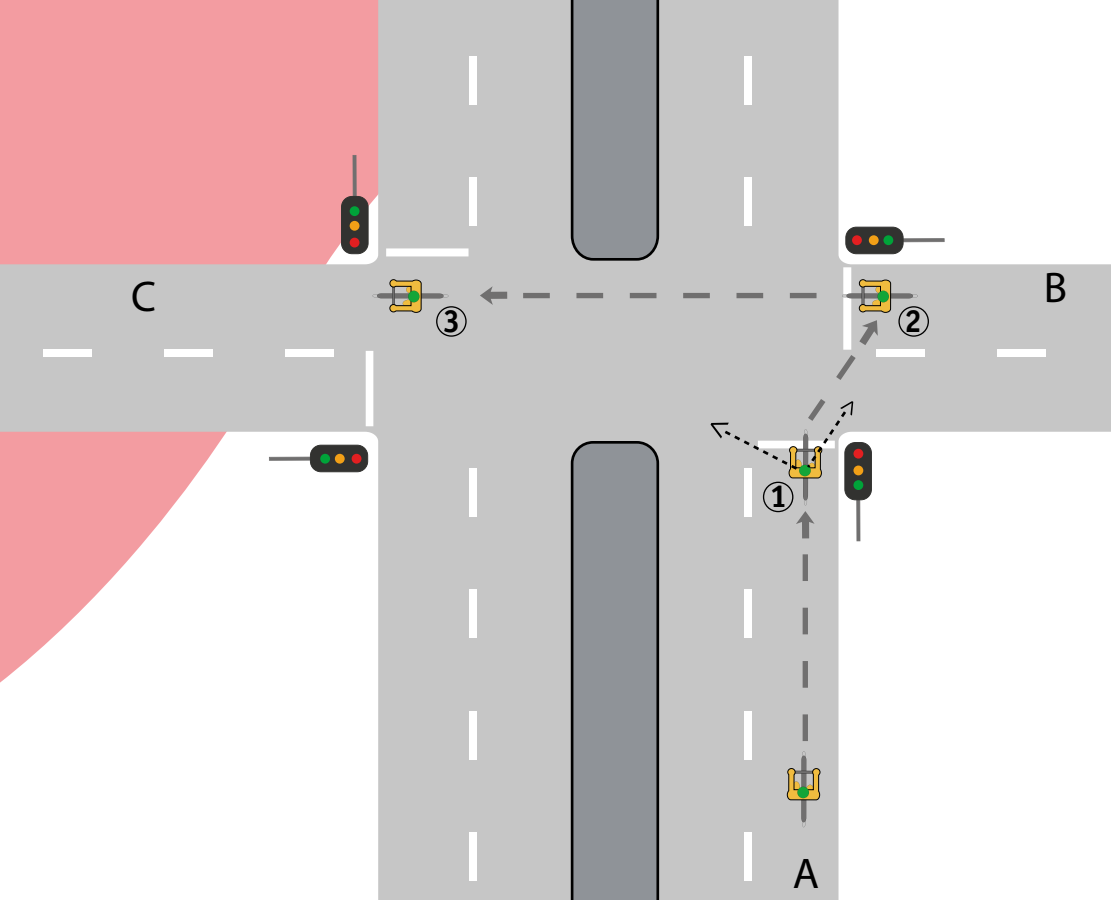


○ Virer à gauche à un carrefour

Virer à gauche peut s'effectuer de différentes manières.

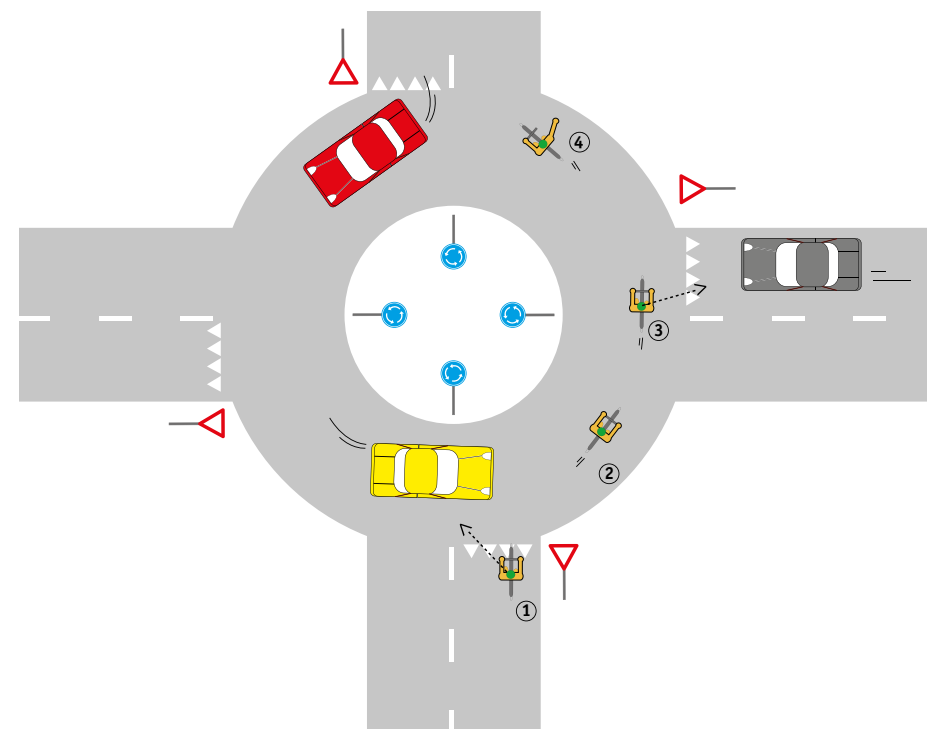
- 1^{re} manière : en se déportant
 1. Peu avant le carrefour, le cycliste regarde derrière lui pour vérifier qu'il peut se déporter.
 2. Il tend le bras (si son équilibre n'est pas compromis).
 3. Il se déporte graduellement vers le milieu de sa bande de circulation ou vers la bande de gauche (s'il y a plusieurs bandes de circulation).
 4. Il tend à nouveau le bras (si son équilibre n'est pas compromis).
 5. Il remet les deux mains sur le guidon et tourne tout en respectant les règles de priorité (attention à bien céder le passage aux usagers qui arrivent en face).





• 2^e manière : en angle droit²

1. Le cycliste venant de la branche A continue sur sa trajectoire jusqu'à l'endroit où il doit traverser la chaussée.
2. Là, il respecte les règles de priorité (ou feux de signalisation). Il traverse le carrefour pour aller se positionner dans la branche B.
3. Il traverse le carrefour en allant tout droit vers la branche C, en respectant toujours les règles de priorité (ou feux de signalisation).



○ Les ronds-points

(Art.2.39 et art.12.3.1)

1. Le cycliste cède le passage aux conducteurs qui viennent de gauche et qui circulent déjà dans l'anneau. Ils ont priorité ! Tendre le bras à l'entrée du rond-point n'est pas nécessaire.
2. Il s'engage dans le rond-point autant que possible à une vitesse approchant celle du trafic dans lequel il s'insère. Une fois dans le rond-point, il se tient au milieu de l'anneau (si 1 bande de circulation) pour rester dans le champ de vision du conducteur qui le suit. Il fait attention aux conducteurs qui sont à sa gauche. Ils

risquent de lui couper la route subitement afin de quitter le rond-point.

3. Même s'il est prioritaire quand il est dans le rond-point, il se méfie des véhicules qui entrent dans le rond-point.
4. Si c'est possible, il tend le bras droit avant de quitter le rond-point.
5. Quand il quitte le rond-point, il respecte les piétons qui traversent.

! **Attention**

Si le rond-point est bordé d'une piste cyclable praticable, le cycliste doit rester sur la piste.

² Surtout intéressant pour tourner à gauche à un gros carrefour équipé de feux de signalisation. La manoeuvre est plus lente (surtout s'il faut attendre 2 fois que le feu devienne vert) mais plus sûre.

Le stationnement

(Art.23.3 et art.70.2.1.3°.f)

Il est interdit de garer son vélo sur la chaussée, y compris dans les zones de stationnement, sauf si un signal routier le permet de manière explicite (voir ci-dessous).



Par contre, le vélo peut être stationné sur les autres parties de la voie publique, telles que le trottoir ou l'accotement. Une bicyclette stationnée sur le trottoir ou sur un accotement que les piétons doivent emprunter, ne peut en aucun cas gêner les piétons.



Conseil

Il est conseillé de laisser aux piétons un passage libre d'au moins 1m50 de largeur, du côté extérieur de la voie publique (le plus près possible des façades). Cet espace d'1m50 est nécessaire pour un fauteuil roulant qui doit faire demi-tour, pour deux fauteuils ou poussettes qui se croisent...

La position sur le vélo

(Art.43.1)

Avoir une position correcte sur son vélo, c'est un atout pour rouler en sécurité.

- Il est interdit de rouler sur la voie publique sans tenir le guidon. Rouler à une main n'est pas interdit. Mais le cycliste doit toujours être en mesure d'exécuter les mouvements nécessaires à la conduite et au respect du code de la route. Or, celui qui tient son guidon d'une main et porte un sac de l'autre main ne pourra pas indiquer ses changements de direction.
- De même, il est interdit (et dangereux) de ne pas garder les pieds sur les pédales.
- Un cycliste ne peut pas se faire remorquer par un autre usager, qu'il soit cycliste ou non.
- Il est interdit de rouler à vélo en tenant un animal en laisse.

Marcher le vélo à la main

(Art.42.2.1.3° et 42.2.2.2°)

Quand un cycliste marche le vélo à la main, il devient un piéton et emprunte

donc le trottoir. Toutefois, s'il y gêne les piétons ou s'il n'y a ni trottoir, ni accotement, ni piste cyclable, il doit marcher sur le côté droit de la chaussée.

Cycliste, piéton, qui a priorité ?

- Comme n'importe quel autre conducteur, le cycliste doit redoubler de prudence en présence d'usagers plus vulnérables tels que des piétons, surtout lorsqu'il s'agit d'enfants, de personnes âgées ou de personnes handicapées. (Art.7.1)
- Le cycliste doit céder le passage aux piétons qui sont engagés ou sur le point de traverser sur un passage pour piétons sans feu ni agent. (Art.40.4.2)
- Le cycliste opère une manœuvre lorsqu'il traverse une partie de la voie publique qui ne lui est pas réservée, telle que le trottoir traversant³. Il doit donc y céder le passage aux piétons. (Art.12.4)
- Lorsqu'il tourne, le cycliste doit céder le passage aux piétons qui traversent la voie qu'il aborde. (Art.19.5)
- Le cycliste a priorité sur le piéton lorsqu'en l'absence de trottoir ou d'accotement praticable,

les piétons empruntent la piste cyclable. Ceux-ci doivent alors céder le passage aux cyclistes. (Art.42.2.2.1°)

- Dans certaines circonstances, le cycliste doit partager une partie de la voie publique avec les piétons, c'est notamment le cas en présence du signal D10 ci-dessous. Dans ce cas, le cycliste ne peut pas mettre en danger les piétons qui circulent sur cette partie de la voie publique.



Les enfants de moins de 9 ans

(Art.9.1.2.5°)

Seuls les enfants de moins de 9 ans qui circulent sur un vélo équipé de roues d'un diamètre maximal de 50 cm ne sont pas obligés d'emprunter la piste cyclable ni la chaussée et peuvent **toujours** rouler sur le trottoir et les accotements surélevés, à condition de ne pas mettre en danger les autres usagers.

³ Le trottoir en saillie qui traverse toute la chaussée est communément appelé "trottoir traversant".

En groupe à vélo

(Art.43bis)

La taille du groupe

Si le groupe comporte moins de 15 cyclistes, les participants suivent les mêmes règles que celles applicables au cycliste isolé.

Si le groupe comporte entre 15 et 150 cyclistes, deux possibilités s'offrent aux participants :

- soit ils suivent les mêmes règles que celles applicables au cycliste isolé.
- soit le groupe suit les règles applicables aux cyclistes en groupe. Dans ce cas, le groupe dispose de certaines facilités, mais il devra aussi respecter certaines obligations.

Si le groupe comporte plus de 150 cyclistes, il doit être scindé.

Les règles applicables aux cyclistes en groupe⁴

- Ils ne sont pas obligés d'emprunter les pistes cyclables.
- Ils peuvent rouler en permanence à deux de front sur la chaussée, à condition de rester groupés.

- Sur une chaussée sans bande de circulation, ils ne peuvent pas dépasser l'équivalent de la largeur d'une bande (+ 3 m) et, en aucun cas, la moitié de la chaussée.
- Sur une chaussée divisée en bandes de circulation, ils doivent circuler uniquement sur la bande de droite.

Capitaines de route et véhicules d'escorte (règles applicables aux cyclistes en groupe)⁵

De 15 à 50 cyclistes :

- Le groupe **peut** être accompagné de 2 capitaines de route au moins.
- Le groupe **peut** être précédé et suivi, à une distance de 30 mètres environ, par un véhicule d'escorte. S'il n'y a qu'un seul véhicule d'escorte, celui-ci doit suivre le groupe.

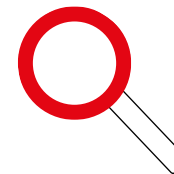
De 51 à 150 cyclistes :

- Le groupe **doit** être accompagné de 2 capitaines de route au moins.
- Le groupe **doit** être précédé et suivi, à une distance de 30 mètres environ, par un véhicule d'escorte.



Les capitaines de route :

- Les capitaines de route veillent au bon déroulement de la randonnée. Ils doivent être âgés de 21 ans au moins et porter au bras gauche un brassard aux couleurs nationales disposées horizontalement et indiquant en lettres noires dans la bande jaune la mention « capitaine de route ».
- Aux carrefours sans signaux lumineux, au moins un des capitaines de route peut immobiliser la circulation dans les voies transversales durant la traversée du groupe (y compris les véhicules d'escorte), au moyen d'un disque représentant le signal C3 (voir ci-dessous) et donner des indications aux autres usagers. Ces indications doivent respecter la signalisation routière en place et les règles de circulation.



- Si le carrefour est équipé de feux, le groupe et les voitures ne peuvent franchir le carrefour que lorsque le feu est vert.

Les véhicules d'escorte :

- Sur le toit des véhicules d'escorte doit être monté un panneau à fond bleu comportant la reproduction du signal A51 en dessous duquel figure en blanc le symbole d'une bicyclette.



- Ce panneau doit être placé de façon bien visible, sur le véhicule précédant le groupe, pour la circulation venant en sens inverse et, sur le véhicule fermant le groupe, pour la circulation qui suit.

⁴ Si le groupe choisit de suivre les règles applicables aux cyclistes en groupe.

⁵ Si le groupe choisit de suivre les règles applicables aux cyclistes en groupe.

Groupes	Capitaines de route	Voitures d'escorte
moins de 15 cyclistes	ne sont pas considérés comme un groupe	
de 15 à 50 cyclistes	au moins deux autorisés (un seul interdit)	une ou deux autorisées
de 51 à 150 cyclistes	au moins deux obligatoires	deux obligatoires
plus de 150 cyclistes	ne sont pas considérés comme un groupe	

Les capitaines de route peuvent-ils immobiliser la circulation durant la traversée du groupe ?	Le groupe adopte les règles pour le cycliste isolé	Le groupe se comporte comme un groupe
A un carrefour avec feux	NON	NON
A un carrefour sans feux	NON	OUI Mais ils doivent respecter la signalisation routière en place et les règles de circulation.

Les sens uniques limités (S.U.L.)

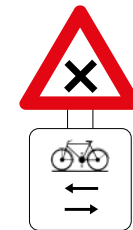
Pour éviter les longs détours ou des voiries ou carrefours dangereux, les cyclistes peuvent s'engager à contresens dans une rue à sens unique si un panneau additionnel le permet.



Les autres conducteurs qui s'engagent dans une rue à sens unique sont prévenus de la circulation des cyclistes à contresens.



Les conducteurs qui traversent une telle rue sont avertis que les cyclistes circulent dans les deux sens grâce à un panneau additionnel.



Dans un sens unique en agglomération, les cyclistes peuvent rouler à deux de front. A contresens, ils peuvent aussi rouler à deux de front, mais ils doivent se remettre en file indienne à l'approche d'un véhicule en sens inverse si rouler de front gêne le croisement.



Conseil

Il arrive qu'un conducteur distrait oublie qu'il s'engage dans une rue à sens unique excepté pour les cyclistes. Il roule alors beaucoup trop à gauche... En conséquence, le mieux à faire pour le cycliste est de toujours garder sa droite... et de redoubler de prudence aux carrefours.

Les piétons peuvent aussi être distraits. Ils ne s'attendent pas toujours à voir arriver un cycliste à contresens. En tant que cycliste, il est donc préférable d'anticiper les comportements du piéton (s'apprête-t-il à traverser ? A-t-il regardé dans ma direction ?).

! Attention

Dans certains SUL, une piste cyclable à contresens est marquée au sol. Les cyclistes qui circulent dans le même sens que les voitures ne peuvent évidemment pas l'emprunter car ils rouleraient complètement à gauche !



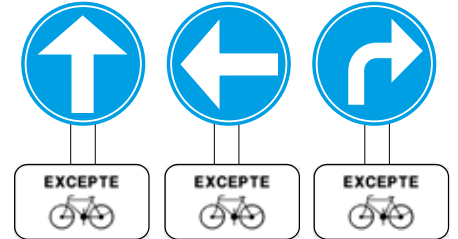
Dans certains accès interdits dans les deux sens de circulation, le passage peut être autorisé aux vélos :



A un carrefour où il est interdit de tourner à gauche ou à droite, une exception peut être faite en faveur des cyclistes. Ils peuvent donc tourner à droite ou à gauche ou se diriger dans une autre direction :



Il peut en être de même quand il faut suivre la direction indiquée par une flèche. Ici les cyclistes ne sont pas obligés de suivre la direction indiquée :



L'équipement obligatoire du vélo

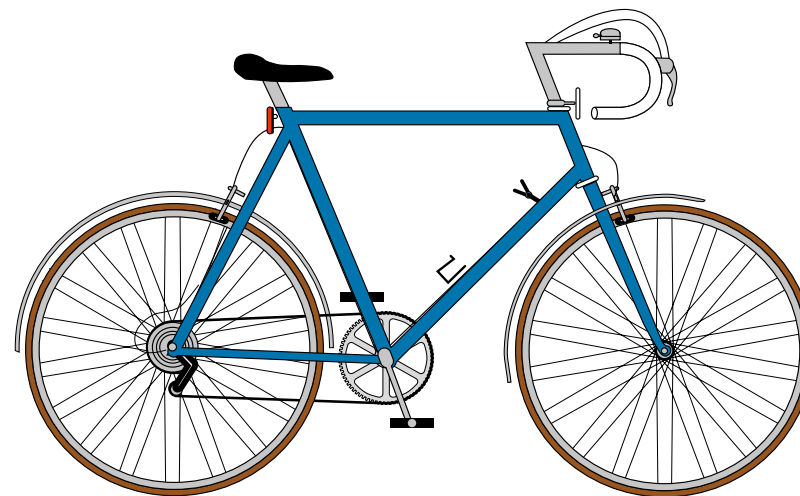
(Art.82)

Les éléments obligatoires diffèrent selon la catégorie à laquelle le vélo appartient. Ces catégories ont été définies par le code de la route. Pour connaître l'équipement que doit comporter un vélo, il convient donc d'abord d'identifier sa catégorie : vélo de course, VTT, vélo à petites roues, tricycle ou quadricycle ou vélo ordinaire ?

! Attention

Depuis mai 2006, les cyclistes doivent utiliser la nuit et quand la visibilité est inférieure à environ 200 m (par exemple en cas de brouillard), des feux fixes ou clignotants. Un feu blanc ou jaune à l'avant et un feu rouge à l'arrière. Le feu rouge doit être visible la nuit par temps clair à une distance minimale de 100m. Les deux feux peuvent être installés sur le vélo ou être portés par le cycliste lui-même.

○ Le vélo de course



Il se reconnaît à :

- son guidon de course
- ses pneus d'une section⁶ maximale de 2,5 cm⁷
- l'absence de porte-bagages à l'arrière.

Il doit obligatoirement comporter :

- une sonnette (audible à 20 m)
- 2 freins (un à l'avant et un à l'arrière)
- des catadioptres comme pour le vélo ordinaire⁸ MAIS ceux-ci ne sont obligatoires que s'il circule la nuit ou si la visibilité est réduite à moins de 200 m.

EXCEPTION :

Si le vélo de course est équipé d'un ou de deux garde-boue, il doit **toujours** avoir un catadioptre blanc à l'avant et un rouge à l'arrière.

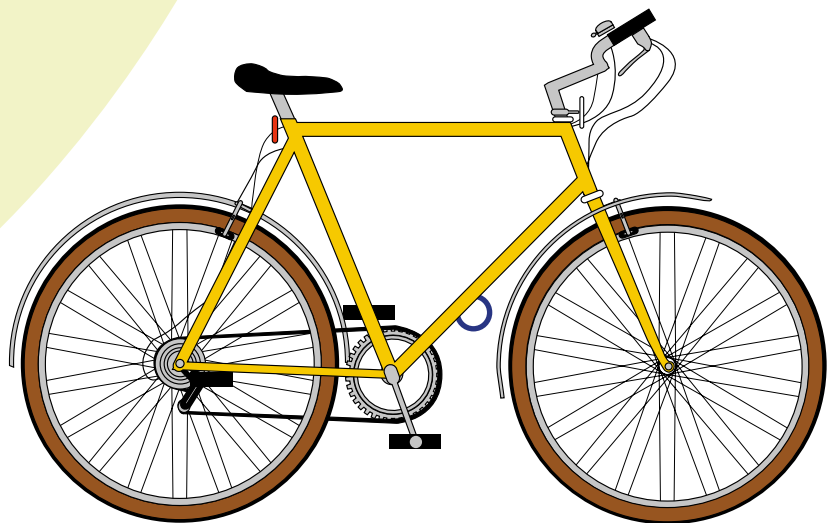


6 Par section, on entend ici la largeur du pneu.

7 Un pied à coulisse peut être utile pour mesurer la largeur du pneu. Il doit être mesuré à l'endroit le plus large.

8 Voir p.37.

Le VTT



Il se reconnaît à :

- ses deux dérailleurs (au minimum) commandés à partir du guidon
- ses roues d'un diamètre de
- 65 cm (les pneus ont alors une section d'au moins 3,8 cm)
- 70 cm (les pneus ont alors une section d'au moins 3,2 cm)
- l'absence de porte-bagages à l'arrière.

Il doit obligatoirement comporter :

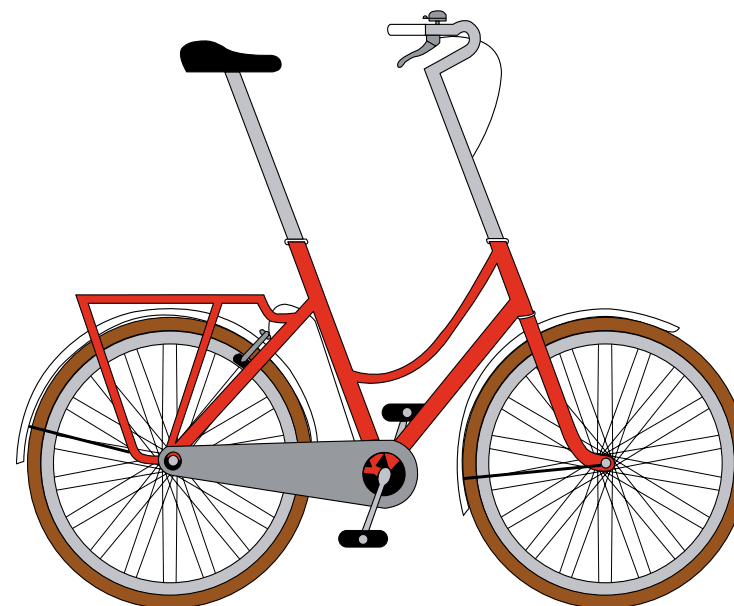
- une sonnette (audible à 20 m)
- 2 freins (un à l'avant et un à l'arrière)
- des catadioptres comme pour le vélo ordinaire⁹ MAIS ceux-ci ne sont obligatoires que s'il circule la nuit ou si la visibilité est réduite à moins de 200 m.

EXCEPTION :

Si le VTT est équipé d'un ou de deux garde-boue, il doit **toujours** avoir un catadioptré blanc à l'avant et un rouge à l'arrière.

Le vélo à petites roues

(ex : vélo d'enfant, mini-vélo, vélo pliable...)



Il se reconnaît légalement à :

- ses roues dont le diamètre (pneus non compris) ne peut dépasser les 50 cm.

Il doit obligatoirement comporter :

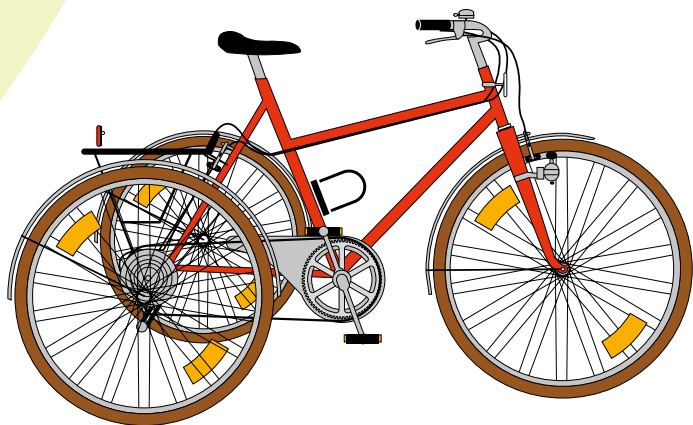
- une sonnette (audible à 20 m)
- un frein (au minimum)
- des catadioptres comme pour le vélo ordinaire¹⁰

MAIS ceux-ci ne sont obligatoires que s'il circule la nuit ou si la visibilité est réduite à moins de 200 m.

⁹ Voir p.37.

¹⁰ Voir p. 37.

Le tricycle ou quadricycle



Entre la tombée et le lever du jour ainsi qu'en toute circonstance où il n'est plus possible de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 200 mètres, les personnes qui circulent sur un tricycle ou un quadricycle doivent utiliser à l'avant et à l'arrière un feu fixe ou clignotant non éblouissant. A l'avant, le feu doit être blanc ou jaune, à l'arrière, rouge.

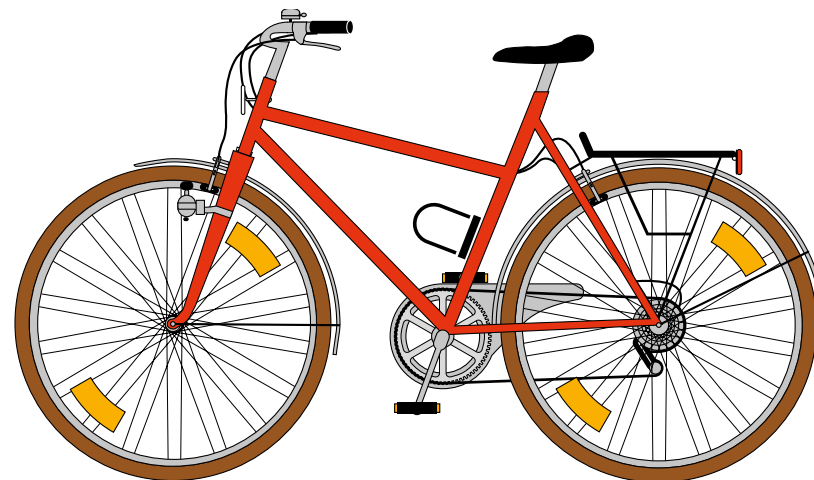
Les tricycles avec une roue à l'avant doivent être munis en permanence d'un catadioptre blanc à l'avant et de deux catadioptres rouges à l'arrière. Les tricycles avec deux roues à l'avant doivent être munis en permanence de

deux catadioptres blancs à l'avant et d'un catadioptre rouge à l'arrière.

Les quadricycles doivent être munis en permanence de deux catadioptres blancs à l'avant et de deux catadioptres rouges à l'arrière. Les pédales des tricycles et quadricycles doivent être munies en permanence de catadioptres jaunes ou orange.

Les remorques tirées par des cycles doivent être munies en permanence de deux catadioptres rouges à l'arrière. Elles doivent en outre être munies d'un feu rouge dès que leur encombrement rend invisible le feu rouge utilisé pour le cycle.

Le vélo ordinaire



Il se reconnaît:

au fait qu'il ne peut être classé dans aucune des quatre catégories présentées ci-avant. Le vélo qui ne répond pas à TOUTES les caractéristiques d'une des catégories de vélos citées (VTT, vélo de course, vélo à petites roues, tricycle ou quadricycle) doit être équipé de tous les éléments obligatoires du vélo dit ordinaire.

Il doit obligatoirement comporter:

- une sonnette (audible à 20 m)
- 2 freins (un pour l'avant et un pour l'arrière)
- des catadioptres

- à l'avant: un blanc
- à l'arrière: un rouge (sa plage éclairante doit être distincte de celle du feu rouge).
- sur les pédales: jaunes ou orange (ils doivent être visibles à l'avant et à l'arrière de la bicyclette)
- aux rayons et/ou sur les pneus: au moins 2 catadioptres jaunes ou orange à double face disposés symétriquement aux rayons de chaque roue ET/OU une bande réfléchissante blanche de chaque côté des pneus.



Conseils

Il n'est décrit en page précédente que l'équipement minimum légal. Cela ne signifie pas qu'il est suffisant pour assurer la sécurité et le confort du cycliste. Pensons par exemple aux VTT et vélos de course pour lesquels les catadioptrés ne sont obligatoires que s'ils circulent quand la visibilité est réduite à 200 m ou la nuit. Quel cycliste peut être sûr à 100% qu'il ne circulera jamais dans ces circonstances ?

L'éclairage est un des éléments "vitaux" du vélo. Il sert surtout à être vu par les autres usagers et particulièrement par les automobilistes et conducteurs de poids lourds¹¹. En effet, ceux-ci concentrent leur regard dans la zone éclairée par les phares de leur véhicule. Par conséquent, les yeux "se règlent" sur cette forte luminosité : leurs pupilles se resserrent et ils ne perçoivent plus les nuances de gris situées en dehors du faisceau de leurs phares. C'est pourquoi ils ne peuvent pas voir à temps un cycliste non éclairé.



! Attention

Depuis le 18 mai 2006, les vélos ne doivent plus être équipés en permanence de feux.

L'utilisation de feux fixes ou clignotants est obligatoire uniquement la nuit et chaque fois qu'il n'est pas possible de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 200 m (par temps de brouillard par exemple). Ces feux peuvent être installés sur le vélo ou être portés par le cycliste lui-même. Attention, ces feux doivent toujours être parfaitement visibles et dégagés (ils ne doivent pas être cachés par une partie d'un sac à dos ou d'une veste par exemple). A l'avant, le feu utilisé doit être blanc ou jaune, à l'arrière, il doit être rouge. Le feu rouge doit être visible par temps clair à une distance de 100m (Art. 82.1).

Les autres équipements importants pour la sécurité

○ Les bagages, la remorque et le chargement

- En aucun cas, les bagages ne peuvent cacher les catadioptrés et feux.
- Lorsqu'une remorque est attelée à un vélo, les cyclistes doivent rouler en file. (Art.43.2)
- Une remorque peut transporter au maximum deux passagers, de n'importe quel âge. Elle doit être équipée de sièges qui offrent une protection efficace des mains, des pieds et du dos. (Art. 44.4)
- La largeur d'un vélo chargé ou de sa remorque est limitée à 1 m. Le chargement ne peut dépasser l'extrémité arrière du vélo ou de la remorque de plus de 0,5 m. Et la remorque attelée au vélo ne peut dépasser, chargement compris, une longueur totale de 2,5m. La hauteur maximale autorisée d'un vélo est 2,5 m. (Art.46.1.4°, art.46.2.2. et art.46.3)
- La masse maximale d'une remorque attelée à un vélo est fixée à 80 kg, chargement et passagers compris. Toutefois, une remorque d'une

masse de plus de 80 kg peut être utilisée si elle dispose d'un système de freinage qui s'actionne automatiquement lorsque le cycliste freine. (Art. 82.5)

- Le cycliste ne peut tracter qu'une seule remorque. (Art. 44.4)



Conseils

Il est possible de transporter bien des choses à vélo. Mais suspendre des charges au guidon peut déséquilibrer le vélo et gêner la conduite. Les vélos équipés d'un porte-bagages sont les plus pratiques et se prêtent le mieux à une multitude d'usages. On peut y fixer des sacoches ("fontes") de modèles très variés. Le transport d'un cartable bien fixé au porte-bagages est plus confortable qu'un sac à dos.

○ Le siège pour enfant et le transport de personnes

(Art. 44.4 et 44.5)

On ne peut transporter un passager à vélo que si une place assise est aménagée pour lui. Par place assise, on entend un siège et deux repose-pieds. En conséquence, le passager ne pourra jamais prendre place sur le seul porte-bagages. De plus, il ne pourra pas adopter la position dite "en amazone".

¹¹ Voir aussi p. 40.



Conseils

Quand on transporte un passager, il faut tenir compte du fait qu'il est plus difficile de contrôler son vélo.

Lors de l'achat d'un siège pour enfant, il est utile de vérifier que :

- Le siège corresponde au poids de l'enfant.
- Des sangles retiennent l'enfant par la taille et les épaules.
- Les pieds de l'enfant ne puissent pas entrer en contact avec les rayons. Il vaut mieux choisir un siège avec des repose-pied (ajustables en hauteur) équipés de parois entre lesquelles l'enfant devra placer ses jambes.

- Le siège soit homologué selon la norme européenne EN 143 44. Par ailleurs, il est préférable d'opter pour un siège à fixer au cadre, car ce dernier est plus solide que le porte-bagages. Par ailleurs, un tel siège peut se placer sur différents types de bicyclettes (même sans porte-bagages).

Un seul passager à transporter ? En plaçant l'enfant à l'arrière du vélo, on opte pour plus de sécurité. En effet, l'avant est la partie la plus exposée en cas de chute ou d'accident. De plus, le siège installé à l'avant rend la conduite plus difficile.

Enfin, il est vivement recommandé que l'enfant porte un casque !

De jour, les éléments fluorescents accroissent encore la visibilité. Un brassard fluorescent sera encore plus utile si, placé à la cheville gauche, l'automobiliste le voit bouger. Quand il fait sombre et si le brassard comprend des éléments rétro réfléchissants, il sera plus visible dans la lueur des phares en étant placé à la cheville.

Les éléments rétro réfléchissants sont nombreux : gilet fluorescent à bandes rétro réfléchissantes, autocollants

ou pièces à coudre, éléments réfléchissants intégrés dans les vestes ou chaussures de sport... Il sont utiles quand il fait sombre : en les portant, on peut être repéré à 150 mètres (contre 50 mètres en portant simplement des vêtements de couleur claire).

Les vestes fluorescentes intégrant des éléments réfléchissants répondent aussi à des normes européennes. Vérifiez qu'elles portent bien les labels EN 471 ou EN 1150.

Etre bien vu n'est pas incompatible avec le confort : veillez à utiliser des vêtements qui vous donnent une liberté de mouvement suffisante sans être trop amples. En cas de pluie, vous pouvez utiliser une cape qui recouvre le guidon. Un fil de plomb¹² intégré dans l'ourlet de la cape permet d'éviter qu'elle ne se retourne sur le visage du cycliste par temps venteux.

Si vous mettez une capuche, vérifiez qu'elle n'entrave pas votre champ de vision et qu'elle suive le mouvement de la tête (sinon, quand vous tournerez la tête, vous ne verrez que l'intérieur de votre capuche!).

Le casque

Le port du casque n'est pas obligatoire pour les cyclistes, mais il est cepen-

dant vivement recommandé. Qui peut dire qu'il n'aura jamais d'accident ? Le casque offre une protection de la tête en cas de chute ou de collision, en particulier chez les enfants qui tombent plus souvent.



Conseils

Comment choisir un casque ?

- Vérifiez qu'il porte le label d'homologation européenne EN 1078 ou 1080.
- Essayez le casque : serrez bien la jugulaire et remuez la tête. Si le casque bouge ou serre trop fort, prenez une autre taille. Attention : un casque n'est réellement efficace que si les sangles sont correctement tendues sous le menton.



Attention

Si le casque a subi un choc important, il faut le remplacer. Car, même s'il a l'air intact, la matière destinée à absorber les chocs a perdu de son efficacité.

¹² En vente dans les merceries.

Quelques définitions

Tous les articles de loi renvoient à l'arrêté royal du 1/12/1975 portant Règlement général sur la police de la circulation routière et l'usage de la voie publique.

Accotement de plain-pied : espace distinct du trottoir et de la piste cyclable, compris entre la chaussée et un fossé, un talus, des limites de propriétés et situé au même niveau que la chaussée. L'accotement de plain-pied est généralement revêtu d'un matériau meuble difficilement praticable par les piétons. (Art. 2.41)

Accotement en saillie (désigné aussi par le terme "surélevé" dans le présent manuel) : espace surélevé par rapport au niveau de la chaussée, distinct du trottoir et de la piste cyclable, compris entre la chaussée et un fossé, un talus ou des limites de propriétés. L'accotement en saillie est généralement revêtu d'un matériau meuble difficilement praticable par les piétons. (Art. 2.42)

Agglomération : espace qui comprend des immeubles bâtis et dont les accès sont indiqués par les signaux F1 et les sorties par les signaux F3. (Art. 2.12)



F1



F3



F1a



F3a



F1b



F3b

Bande bus : une des bandes de circulation d'une chaussée peut être réservée aux autobus. Dans ce cas, le mot "BUS" y est inscrit et un signal de préavis l'annonce. Les bandes BUS sont accessibles aux cyclistes si le symbole de la bicyclette est reproduit sur le panneau F17. Dans ce cas, le symbole de la bicyclette peut être inscrit dans la bande de circulation. (Art. 71.2 et 72.5)

Bande de circulation : toute partie de la chaussée divisée, dans le sens longitudinal par une ou plusieurs lignes de couleur blanche soit continues, soit discontinues. (Art. 2.2)

Bande de sélection pour cyclistes : à l'approche d'un carrefour, des bandes de sélection pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues peuvent être délimitées au moyen de lignes continues de couleur blanche. Dans ces bandes, le symbole de la bicyclette et la flèche indiquant la direction qui doit être suivie, sont reproduits en couleur blanche. Ces bandes de sélection sont réservées aux cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues. (Art. 77.7)

Chaussée : partie de la voie publique aménagée pour la circulation des véhicules en général. (Art. 2.1)

Chemin réservé à la circulation des piétons, cyclistes et cavaliers : voie publique dont le commencement est indiqué par le signal F99a ou F99b et dont la fin est indiquée par le signal F101a ou F101b. (Art. 2.34)



F99b



F99a



F101b



F101a

Desserte locale/excepté circulation locale : voie publique qui n'est accessible qu'aux véhicules des riverains de cette rue et des personnes se rendant ou venant de chez l'un d'eux y compris les véhicules de livraison. Y sont aussi admis les cyclistes. (Art 2.47)

Manœuvre : le conducteur qui veut exécuter une manœuvre doit céder le passage aux autres usagers. Sont notamment considérées comme manœuvres : changer de bande de circulation ou de file, traverser la chaussée, traverser une partie de la voie publique qui ne lui est pas réservée telle qu'un trottoir traversant, une piste cyclable, quitter un emplacement de stationnement ou y entrer, déboucher d'une propriété riveraine, effectuer un demi-tour ou une marche arrière, remettre son véhicule en mouvement. N'est pas considérée comme manœuvre le fait d'emprunter la chaussée à la fin d'une piste cyclable en continuant à circuler tout droit. (Art. 12.4)

Passage pour cyclistes : passage que les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs à deux roues doivent utiliser pour traverser la chaussée. Le passage pour cyclistes est délimité par deux lignes discontinues constituées par des carrés ou des parallélogrammes de couleur blanche. (Art. 76.4)

Piéton : personne qui se déplace à pied. Sont assimilées aux piétons les personnes qui conduisent à la main une bicyclette. (Art. 2.46)

Piste cyclable : partie de la voie publique réservée à la circulation des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues classe A

- par le signal D7 ou
- par le signal D9 ou
- par deux lignes discontinues parallèles de couleur blanche et n'ayant pas une largeur suffisante pour permettre la circulation des véhicules automobiles.

La piste cyclable ne fait pas partie de la chaussée. (Art. 2.7)



D9



D7

Rond-point : voirie où la circulation s'effectue en un seul sens autour d'un dispositif central matérialisé, signalé par des signaux D5 et dont les voies d'accès sont pourvues des signaux B1 ou B5. (Art. 2.39 et art. 12.3.1)



B5



B1



D5

Rue : voie publique en agglomération, bordée en tout ou partie d'immeubles et donnant accès à des activités riveraines, caractérisée par le partage de l'espace entre les différents usagers. Les voiries, situées dans une zone 30 ou dans une zone résidentielle ou de rencontre, sont des rues. (Art. 2.38)

Rue cyclable : une rue qui est aménagée comme une route cyclable, dans laquelle des règles de comportement spécifiques sont d'application à l'égard des cyclistes, mais dans laquelle les véhicules à moteur sont également autorisés. Une rue cyclable est signalée par un signal indiquant son début et un signal indiquant sa fin.

Rue réservée au jeu : voie publique qui est temporairement et à certaines heures pourvue à ses accès de barrières sur lesquelles est apposé le signal C3 complété par un panneau additionnel portant la mention "rue réservée au jeu". (Art. 2.36)

Trottoir : partie de la voie publique en saillie ou non par rapport à la chaussée, qui est spécifiquement aménagée pour la circulation des piétons, revêtue de matériaux en dur et dont la séparation avec les autres parties de la voie publique est clairement identifiable par tous les usagers. Le fait que le trottoir en saillie traverse la chaussée ne modifie pas l'affectation de celui-ci¹³. (Art.2.40)

Usager : toute personne qui utilise la voie publique. (Art.2.45)

Véhicule à l'arrêt : véhicule immobilisé pendant le temps requis pour l'embarquement ou le débarquement de personnes ou de choses. (Art 2.22)

Véhicule en stationnement : véhicule immobilisé au-delà du temps requis pour l'embarquement ou le débarquement de personnes ou de choses. (Art. 2.23)

Zone avancée pour cyclistes : zone où aboutit une piste cyclable et qui est délimitée par deux lignes d'arrêt et dans laquelle le symbole d'une bicyclette est reproduit en couleur blanche. Les cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues peuvent s'y ranger uniquement pendant la phase rouge des signaux lumineux de circulation. Pendant la phase rouge des signaux lumineux de circulation, les autres conducteurs doivent s'arrêter devant la première ligne d'arrêt. (Art. 77.6)

Zone de stationnement : une large ligne continue de couleur blanche peut être tracée sur la chaussée pour marquer le bord fictif de celle-ci. La partie de la voie publique située au-delà de cette ligne est réservée à l'arrêt et au stationnement, sauf sur les autoroutes et les routes pour automobiles. Le début et la fin de cette zone de stationnement peuvent être indiqués par une ligne transversale continue de couleur blanche. (Art. 75.2) Les cyclistes peuvent y circuler. (Art. 9.1.2.4°)

Zone résidentielle/zone de rencontre : une ou plusieurs voies publiques dont les accès sont indiqués par les signaux F12a et les sorties par les signaux F12b. La zone résidentielle est celle dans laquelle la fonction d'habitat est prépondérante. La zone de rencontre est une zone dont les caractéristiques sont similaires à celles de la zone résidentielle mais où les activités peuvent être étendues à l'artisanat, au commerce, au tourisme, à l'enseignement et aux activités récréatives. (Art.2.32)



F12a



F12b

Zone piétonne : une ou plusieurs voies publiques dont l'accès est indiqué par le signal F 103 et dont la sortie est indiquée par le signal F105. (Art 2.35)



F103



F105

¹³ Le trottoir en saillie qui traverse toute la chaussée est communément appelé "trottoir traversant".



Vous circulez à vélo ?
Vous souhaitez refaire du vélo pour vos déplacements quotidiens ?
Vous voulez en savoir un peu plus sur les règles du code de la route qui s'appliquent au cycliste ?

Ce guide est pour vous.
Illustré de nombreuses photos, il vous informe sur les principaux droits et devoirs du cycliste dans la circulation. Il comprend également des conseils pour être visible dans le trafic, éviter quelques pièges de la route, avoir un vélo bien équipé et pédaler avec davantage de confort.

Bref, un maximum d'infos sur un mode de déplacement à découvrir ou redécouvrir !

Les cyclistes et le code

- *Où rouler quand il n'y a pas d'infrastructure cyclable ?*
 - *Où rouler quand il y a des infrastructures cyclables ?*
 - *Comment rouler ?*
 - *Les équipements*
- Quelques définitions*

IBSR Institut Belge pour
la Sécurité Routière

