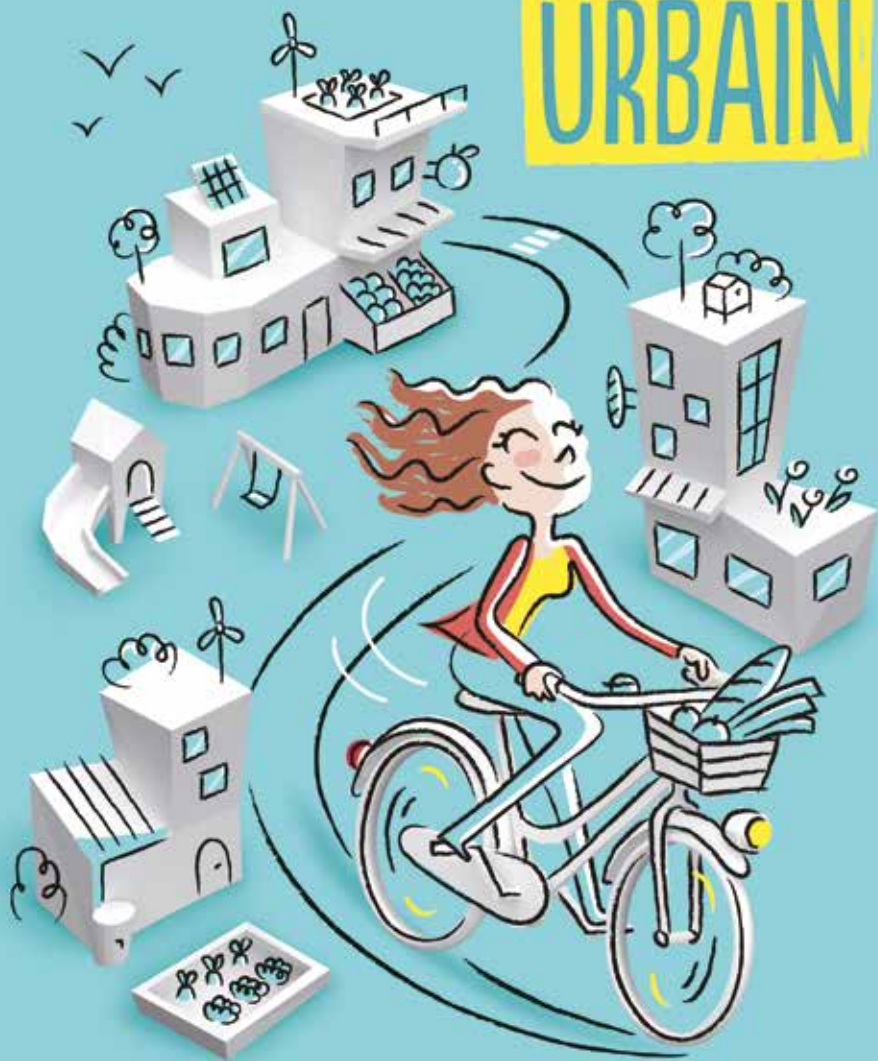


GUIDE DU CYCLISTE

URBAIN



En partenariat avec



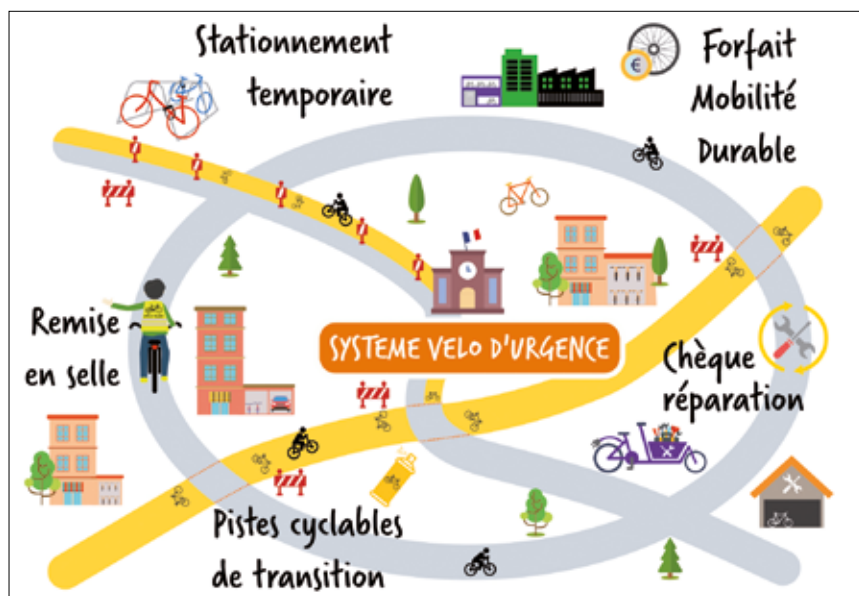
SÉCURITÉ ROUTIÈRE
VIVRE, ENSEMBLE.



alveole
COUP DE POUCE VELG



ÉDITO



ENSEMBLE, PÉRENNISONS L'ÉLAN PRIS EN MAI 2020 !

Le regard sur le vélo change enfin ! Depuis la fin du confinement, on assiste à un véritable engouement pour la petite reine. Longtemps réservé, dans l'imaginaire collectif, aux sportifs ou aux balades du dimanche, la bicyclette s'impose désormais comme un moyen de transport à part entière, parfaitement écologique, économique et bon pour la santé, tout en constituant à elle seule un geste barrière.

C'est un déclic que nous devons à une mobilisation exceptionnelle de tous les acteurs du vélo, et à l'engagement de la précédente ministre de la Transition écologique, Elisabeth Borne. Grâce au coup de pouce vélo qui prend en charge jusqu'à 50 euros de réparation par vélo, mis en place au moment du déconfinement, un million de vélos auront été réparés d'ici la fin de l'année. Ce sont également plusieurs centaines de kilomètres de pistes cyclables de transition qui ont été déployées depuis mai grâce à un effort exceptionnel des collectivités territoriales : l'Etat et la FUB aideront à les pérenniser, avec de l'expertise et du financement.

L'enjeu à présent, c'est de maintenir cet engouement sur le long terme. Le plan de relance massif conçu pour faire face à la crise économique et sociale consacre un tiers de son montant exclusivement à la transition écologique. La France se donne donc les moyens de confirmer cet élan.

Pour faire face aux demandes de réparation, créatrices d'emplois pérennes et non délocalisables, une académie des métiers du vélo a été créée. Il s'agit de soutenir la dynamique vers une société plus sobre, dans laquelle la réparation devient la norme.

Pour faire du vélo son mode de transport quotidien, encore faut-il se sentir à l'aise et en sécurité sur la route. C'est dans ce sens que le dispositif coup de pouce vélo propose des formations gratuites de remise en selle, et que des investissements importants sont réalisés pour améliorer et multiplier les réseaux de pistes cyclables. L'Etat finance également à hauteur de 60% les places de stationnement temporaires (amovibles) installées par les collectivités. Pour lutter contre les vols, le marquage anti-recel des vélos neufs sera obligatoire au 1er janvier 2021, permettant ainsi de les retrouver plus facilement.

Alors que la FUB fête ses 40 ans en 2020, elle incite l'ensemble des acteurs à prendre leur part à l'effort. A commencer par les employeurs, qui pourront se faire labelliser "employeur pro-vélo" grâce à une démarche pilotée par la FUB et soutenue par l'ADEME. Un levier pour aller au-delà du versement du très attendu Forfait Mobilité Durable mis en place grâce à la Loi d'Orientation des Mobilités.

Nous sommes à un moment charnière pour le développement du vélo en France. Si l'Etat et l'ensemble des acteurs vélo font tout pour contribuer à créer un véritable "écosystème vélo", c'est grâce à vous, cyclistes, que nos modes de transport évoluent durablement. Merci à vous !

Olivier Schneider
Président de la FUB
Fédération des Usagers de la Bicyclette

Barbara Pompili
Ministre de la Transition
écologique et solidaire



Handwritten signature of Olivier Schneider.

Handwritten signature of Barbara Pompili.

INTRODUCTION

Trois coups de pouce, une plateforme web :

www.coupdepoucevelo.fr 6

Sept fausses idées sur le vélo 8

Le forfait mobilités durables : une opportunité pour accompagner les trajets domicile-travail 11

1. BIEN S'ÉQUIPER AVANT DE PARTIR

A chaque usage son vélo 13

Un vélo bien équipé 16

Eclairage : voir et être vu 18

Accessoires pas si accessoires ! 20

Transporter vos enfants à vélo 21

Faire vos courses à vélo 22

Vélo et météo 23

Prêts ? Partez ! 24

2. TOUS EN SELLE !

Le vélo pour tous 27

Les vélo-écoles : apprendre à pédaler et progresser 28

Éviter le vol : les règles d'acier 30

Stationner votre vélo chez vous 31

Faites marquer votre vélo avec le BICYCODE® 32

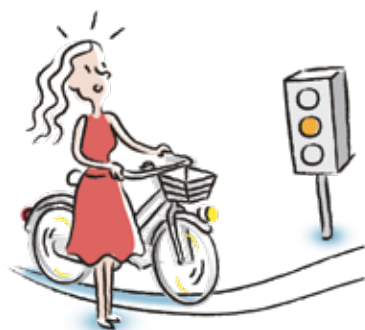
L'identification des vélos devient obligatoire en 2021 34

Réparer votre vélo vous-même 35

Voyager à vélo 36



SOMMAIRE



3. À VÉLO SUR LA CHAUSÉE

Déchiffrer la rue	39
Les aménagements	40
Changer de direction	42
Prendre un giratoire à vélo	43
Risques courants facilement maîtrisables	44
Les pièges à éviter	46



4. COHABITER AVEC LES AUTRES USAGERS

Vélos et piétons	49
Vélos, bus et camions	50
Si vous êtes conducteur de voiture ou de deux-roues motorisés	52
Accidents et assurances	53

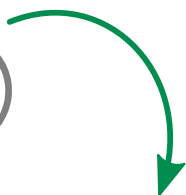
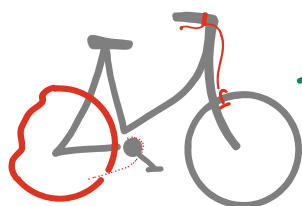
POUR ALLER PLUS LOIN

Rejoignez une asso vélo de la FUB	54
Adresses utiles	56
Cession de droits	57

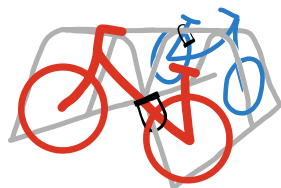
3 COUPS DE POUCE, UNE PLATEFORME



REPARATION



STATIONNEMENT
TEMPORAIRE



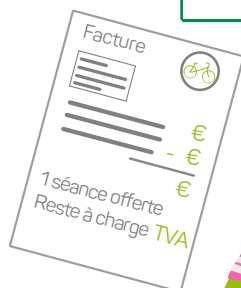
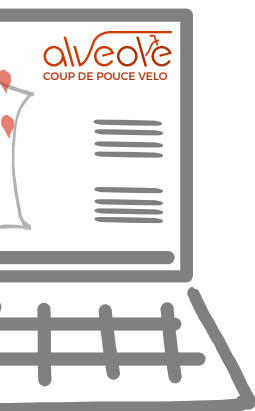
Si vous possédez un vélo que vous n'utilisez pas car vous n'avez jamais pris le temps de le réparer, profitez du **Coup de pouce Vélo Réparation** !

Pour cela, rien de plus simple : il suffit de vous rendre chez un des réparateurs ou ateliers d'auto-réparation référencés sur coupdepoucevelo.fr. Le partenaire va déduire directement jusqu'à 50 € par vélo sur votre facture (ou votre adhésion dans le cas d'un atelier associatif), pour toutes les prestations qui permettent de remettre en état votre monture (pièces et main d'œuvre). Attention, les accessoires sont exclus de la prime.

Comme la prestation est très demandée, et afin de respecter les gestes barrières, n'hésitez pas à vous renseigner par téléphone pour prendre rendez-vous.

Cerise sur le gâteau, de nombreux partenaires co-financeurs complètent le montant ! Découvrez leur liste sur coupdepouceveloplus.fr... et si vous n'êtes pas encore concerné, parlez-en à vos élus locaux, à votre employeur, aux services sociaux...

WEB : WWW.COUPDEPOUCEVELO.FR



Le **coup de pouce stationnement vélo** permet une prise en charge de 60 % des coûts d'installation de stationnement temporaire vélo, notamment pour les collectivités. N'hésitez pas à en parler à vos élus !

WWW.PROGRAMME-ALVEOLE.COM

Vous n'avez pas utilisé votre vélo depuis longtemps ou ne vous sentez pas à l'aise en pédalant en milieu urbain ? Le **Coup de pouce Vélo Remise en selle** est là pour vous aider à acquérir les BRAVES (Bons Réflexes À Vélo en Situation de trafic dense).

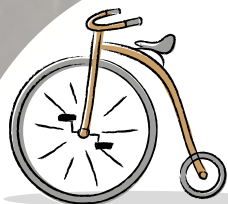
Pour bénéficier du dispositif, il vous suffit de prendre contact avec l'une des vélos-écoles ou moniteurs référencés près de chez vous. Les séances sont effectuées individuellement ou en groupe de deux à trois personnes, en fonction du planning de la structure. Vous trouverez les partenaires les plus proches de chez vous sur coupdepoucevelo.fr

Pour bénéficier d'un des Coups de pouce (réparation ou remise en selle), nous vous recommandons :

- de vous pré-inscrire sur la plateforme afin de faciliter les démarches du réparateur ou de la vélo-école,
- de contacter par téléphone ou par mail le partenaire pour prendre rendez-vous.

Par ailleurs, il est indispensable de venir à votre rendez-vous avec :

- un justificatif d'identité (CNI, passeport, permis de conduire ou titre de séjour),
- un téléphone portable : un code SMS vous sera envoyé pour valider la prestation.



C'EST DÉPASSÉ.

Au contraire, la pratique du vélo gagne du terrain en Europe : à Copenhague,

Amsterdam, Londres, Bâle, Florence, Munich...

Les politiques cyclables ont fini par gagner également les villes françaises : Strasbourg, Nantes, Grenoble, Bordeaux, mais aussi Lyon, Paris...

En réglant le problème de l'entretien et du stationnement, les systèmes de vélos en libre-service ont même rendu le vélo accessible à tous !



C'EST DANGEREUX

Le vélo n'est que très peu dangereux... pour les autres ! Sa pratique est cependant un peu plus risquée pour soi que de

prendre le bus ou l'auto mais elle l'est beaucoup moins que la pratique des deux-roues motorisés qui comporte 7 fois plus de risques d'être blessé et 11 fois plus de risques d'être tué (rapporté au temps passé sur un mode de transport - source : étude AVER, Accidentalité à Vélo et Exposition au Risque).

Selon l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, en 2014, 4,5 % des blessés et 4,7 % des tués étaient des cyclistes.

Les accidents graves et mortels sont plus fréquents en rase campagne et concernent plutôt des pratiquants sportifs.

A noter que plus il y a de cyclistes et plus le risque de chacun diminue et que les avantages en termes de gains de santé sont 20 fois plus importants que les risques. Ce serait donc dommage de ne pas en profiter !

C'EST FATIGANT

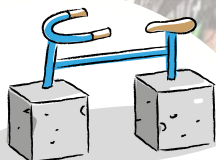


A vélo, je garde la forme ! J'ai longue ma durée de vie et limite mes risques de maladies (cardio-vasculaires, diabète, cancer, stress...) en pratiquant 30 minutes d'activité physique par jour (source : étude ANSES 2016 Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail).

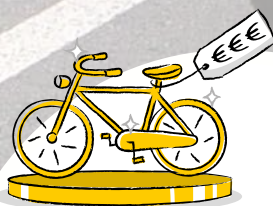
Par ailleurs, opter pour un VAE peut s'avérer très utile en cas de relief ou pour transporter ses enfants ou les courses.

7 FAUSSES IDÉES SUR LE VÉLO

C'EST
LENT



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



ÇA
COÛTE
CHER

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

Contrairement aux nombreuses idées reçues sur le vélo au quotidien, pédaler en ville permet de se déplacer efficacement dans son intérêt comme dans celui de la collectivité.

A VÉLO,
JE SUIS
EXPOSÉ
À LA POLLUTION



A vélo, je me trouve au-dessus des pots d'échappements, contrairement aux bouches de ventilation d'une voiture. Je peux choisir des itinéraires moins fréquentés par les voitures en utilisant par exemple les rues en double sens cyclable. En cas de pic, je ralentis la cadence et j'évite les axes à grand trafic. A noter que rouler en VAE reste bénéfique pour la santé et permet d'éviter l'hyperventilation. Ainsi je vis la ville sans bruit ni pollution, je respire !

IMPOSSIBLE DE FAIRE
SES COURSES À VÉLO...

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



POUR SE PROTÉGER ET PROTÉGER LES AUTRES, LE VÉLO est mon geste barrière



Réduit le risque de contamination
par contact avec les surfaces



Évite l'engorgement de nos villes



Offre une activité physique régulière,
renforce le système immunitaire,
réduit les risques de diabète et de surpoids



Améliore la qualité de l'air



Soulage les axes forts et allège
les transports en commun

LE FORFAIT MOBILITÉS DURABLES : UNE OPPORTUNITÉ POUR ACCOMPAGNER LES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL

Depuis le 11 mai, le « Forfait mobilités durables » est entré en vigueur : il permet à chaque employé de bénéficier jusqu'à 400€ par an de prise en charge des déplacements domicile-travail effectués en "mobilité douce".

Initialement prévu le 1^{er} juillet 2020, le Gouvernement a avancé la date de mise en œuvre du Forfait mobilités durables pour accompagner le déconfinement en vigueur depuis le 11 mai 2020, et ainsi freiner les déplacements en voiture et en transports en commun. L'objectif est double : limiter l'engorgement de nos villes et appliquer la distanciation physique nécessaire pour lutter contre la propagation du Covid-19.

POUR QUI ?

Tous les salariés, qu'ils soient du secteur privé ou public, sont concernés.

COMMENT EN BÉNÉFICIER ?

Pour percevoir la prime, le salarié devra fournir chaque année à son employeur un justificatif de paiement ou une attestation sur l'honneur qu'il effectue son trajet domicile-travail :

- en vélo (électrique ou non),
- en covoiturage,
- avec des engins de déplacement personnel (motorisés ou non) en location ou en libre-service,
- avec des titres de transports en commun (hors abonnement).

A l'inverse de l'ex-indemnité kilométrique vélo, le salarié n'aura plus à justifier le nombre de kilomètres parcourus pour bénéficier du forfait.

Cette prime est facultative pour les entreprises. La FUB encourage chacun à la solliciter auprès de son employeur pour en faire bénéficier l'ensemble des salariés de sa structure.

Pour plus d'informations, rendez-vous sur le site internet legifrance.gouv.fr pour lire le décret n° 2020-541 du 9 mai 2020 relatif au « forfait mobilités durables »

QUEL EST LE MONTANT DE LA PRIME ?

Pour les salariés du secteur privé, la prime peut aller jusqu'à 400€ par an. Quant aux salariés du secteur public, celle-ci est plafonnée à 200€ par an.

MODE ET FRÉQUENCE DE VERSEMENT ?

La prise en charge des frais prend la forme d'un versement annuel de la part de l'employeur dans la limite de 400€. Ce forfait mobilités durables remplace l'indemnité kilométrique vélo. Il est également cumulable avec la participation de l'employeur à l'abonnement de transport en commun.

FISCALITÉS ET CHARGES SOCIALES DU FORFAIT ?

La somme versée par l'employeur sera entièrement exonérée d'impôt et de cotisations sociales dans la limite de 400 € par an et par employé, dont 200 € au maximum pour les frais de carburant.

MODALITÉS DE MISE EN PLACE ?

- Soit mise en place par accord d'entreprise (ou de branche),
- Soit par décision unilatérale de l'employeur, après consultation du Comité social et économique.



1. BIEN S'ÉQUIPER AVANT DE PARTIR

A CHAQUE USAGE SON VÉLO

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

LE VÉLO HOLLANDAIS — DE VILLE

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

Doté de 3 à 8 vitesses intégrées dans le moyeu (sans dérailleur), il est équipé de bons freins à tambour, d'un éclairage efficace et complet (avec souvent une dynamo intégrée dans le moyeu avant) ainsi que de multiples accessoires pratiques (garde-boue, béquille, antivol de cadre en complément de l'antivol "classique"...).

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



LE VÉLO TOUT CHEMIN (VTC)

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

Il a un cadre rigide en acier ou en aluminium, dispose de nombreuses vitesses (15 à 21) pour grimper les côtes plus facilement et est équipé de grandes roues à pneus à crampons plus larges que ceux d'un vélo de ville.

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

Il pourra aussi s'avérer adapté à la randonnée ou aux voyages à vélo. Robuste, il pourra rouler sur de longues distances avec vos sacoches s'il est équipé d'un porte-bagage.

LE VÉLO TOUT TERRAIN (VTT)

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

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

LE VÉLO PLIANT



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

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

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

En termes de stationnement, il est très pratique puisqu'il tient sous votre bureau au travail.

LE VÉLO DE ROUTE

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

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

LE VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE (VAE)

Le vélo à assistance électrique (VAE) est doté d'un moteur électrique et d'une batterie fournissant l'énergie nécessaire pour assister le pédalage du cycliste mais ce n'est pas une mobylette : vous n'avancez que si vous pédalez ! Le moteur se coupe à 25 km/h.

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

Avec les avantages du vélo (dont le côté pratique), un moindre effort pour atteindre la vitesse de déplacement souhaitée, une facilité de circulation en cas de relief et un transport de charges (courses ou enfants) plus aisé, l'utilisation du VAE peut être étendue, en particulier pour les déplacements domicile-travail ou professionnels. D'après l'enquête FUB menée pour le Groupe La Poste en 2015, 68 % des usagers de VAE parcourent des distances de plus de 10 km.

Le VAE favorise également le report modal, notamment depuis la voiture : en effet, d'après cette même enquête, 1/3 des personnes ayant acheté un VAE ne se déplaçaient pas à vélo initialement et 2/3 d'entre elles sont même d'anciens automobilistes. Pendant les pics de pollution, il évite l'hyperventilation.



TÉMOIGNAGE

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

Un utilisateur du vélo au quotidien

LE SAVIEZ-VOUS ?

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

LE VÉLO-CARGO

La dénomination de « vélo-cargo » regroupe tous les vélos qui permettent de transporter des enfants ou charges lourdes et/ou volumineuses qu'il serait difficile d'emporter avec un vélo « classique ». Les plus connus sont les biporteurs et triporteurs mais il en existe bien des sortes et de toutes les formes.

Ces vélos peuvent être équipés d'assistance électrique.

Leur prix d'achat varie entre 1 500 et 4 000€ : une belle somme pour un vélo mais il peut aisément remplacer la deuxième voiture d'un foyer.

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

A noter : l'obligation de port du casque pour les enfants de moins de 12 ans s'applique aussi au transport sur ce type de vélo.



LE FIXIE

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

Il est recommandé, toutefois, de garder les équipements réglementaires pour le freinage et l'éclairage afin d'assurer sa sécurité.

A NOTER



La complémentarité vélo/transports publics

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

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

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

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

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

UN VÉLO BIEN ÉQUIPÉ

Un bon vélo est un vélo bien équipé, qui s'adapte à vos besoins. Voici quelques conseils pour bien choisir votre vélo du quotidien.

UN VÉLO PRATIQUE

- Assis en position droite, on voit mieux et c'est plus confortable.
- Avec un cadre bas, on monte et on descend plus facilement de vélo (et on peut pédaler en jupe).
- Un bon porte-bagage et un tendeur, voire une sacoche ou un panier, sont très utiles.
- La selle est bien réglée quand on peut toucher le sol avec les pointes de pied de chaque côté et quand la jambe est tendue sans excès, le pied à l'horizontal lorsque la pédale est en bas.
- Avec des garde-boue et un carter protégeant la chaîne, pas besoin de se changer à l'arrivée !

UN VÉLO SÛR

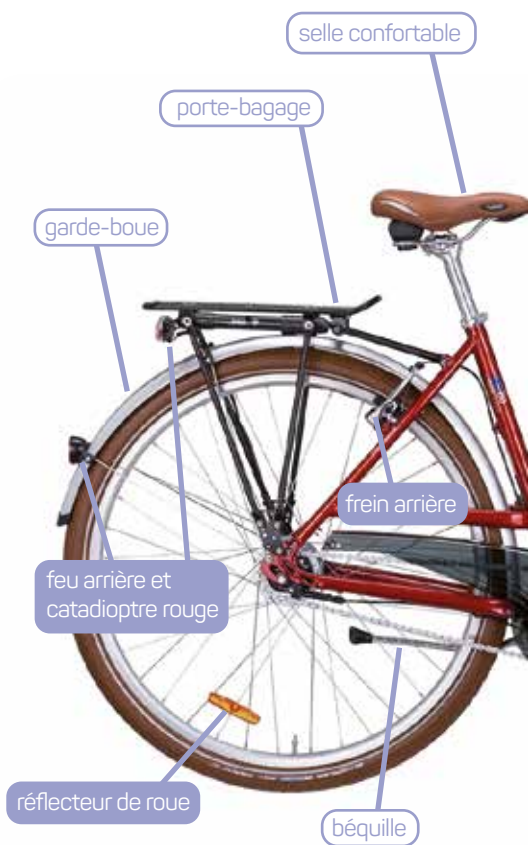
- Freins efficaces, bon éclairage.
- Pneus ni lisses ni craquelés.

UN VÉLO ROBUSTE

- Mieux vaut un vélo solide que des tas de petits ennuis... chers à réparer !

UN VÉLO EFFICACE

- Avec au moins 3 vitesses, on peut éviter de forcer ou de mouliner.
- Avec une chaîne bien lubrifiée et des pneus bien gonflés, on va plus vite (et on a moins de crevaisons !).
- Avoir accès à un gonfleur avec un cadran indiquant la pression est très pratique.



A NOTER

Veillez régulièrement à l'état de votre bicyclette et entretenez-la : freins, dispositifs d'éclairage, pneus... Retrouvez plus d'infos dans la rubrique "Réparez votre vélo vous-même", p. 32



sacoches



panier



antivol U

La sonnette est obligatoire, notamment en cas de danger immédiat ou pour signaler sa présence auprès des piétons, de manière anticipée pour ne pas les aggraver.

équipements obligatoires

équipements facultatifs

ECLAIRAGE : VOIR ET ÊTRE VU

Cyclistes, brillez !

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

Les cyclistes croient souvent être vus parce que l'éclairage public est allumé. Or, un cycliste sans éclairage est peu visible.

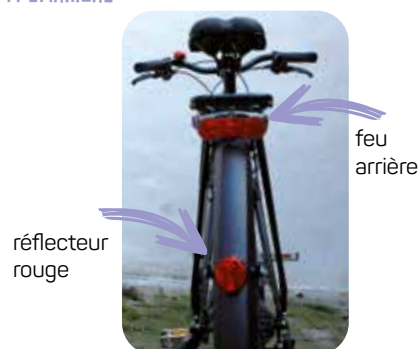
La nuit ou lorsque la visibilité est insuffisante, je ne circule donc jamais sans éclairage (avant et arrière) ou avec un éclairage défectueux.

Ces équipements sont obligatoires (code de la route art. R313-4, 5, 18, 19, 20).

A L'AVANT



A L'ARRIÈRE



DE CÔTÉ

Catadioptres (réflecteurs) oranges visibles latéralement et sur les pédales



ÉCLAIRAGE ACTIF

Le feu avant blanc ou jaune et le feu arrière rouge sont des éclairages actifs obligatoires.

Ils émettent une lumière qui permet de voir et d'être vu.

ÉCLAIRAGE PASSIF

Les catadioptres (réflecteurs) avant, arrière, sur les roues et sur les pédales sont des éclairages passifs obligatoires.

Ils réfléchissent la lumière et permettent d'être vu. Il existe également des pneus avec flancs rétro-réfléchissants qui dispensent d'avoir des catadioptres de roue (ou possibilité d'ajouter des bandes réfléchissantes autocollantes).

LE SAVIEZ-VOUS ?

Rouler éclairé = moins de danger

On limite fortement les risques en roulant bien éclairé la nuit (1/3 des tués n'était pas visible).

PILES OU DYNAMO ?

Si le vélo est utilisé régulièrement, il est préférable que la lampe fonctionne à l'aide d'une dynamo. Les dynamos présentent des avantages appréciables : autonomie, poids modeste, durabilité, pas de problème de recyclage, coût moindre à l'usage. Principal inconvénient : l'éclairage se coupe quand vous êtes à l'arrêt !

Cependant certains éclairages sont équipés de la fonction « feu de position » qui permet de maintenir la lumière allumée même lorsque le vélo est à l'arrêt, grâce à un petit accumulateur.

Idéalement, la dynamo sera intégrée au moyeu de la roue avant pour un meilleur fonctionnement et moins d'entretien.

DES ÉQUIPEMENTS QUI ACCROISSENT VOTRE VISIBILITÉ



gilet haute visibilité

écarteur de danger

Hors agglomération, depuis le 1^{er} octobre 2008, tout conducteur et passager d'un cycle doivent porter un gilet de haute visibilité la nuit ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante (pluie, neige, brouillard).

Article R. 431-1-1 du code de la route

A NOTER

Privilégiez les diodes (LEDs)

Les LEDs deviennent de plus en plus puissantes et ont pris la place des ampoules à incandescence grâce à leur fiabilité et à leur faible consommation d'énergie.



BIEN CHOISIR SON ÉCLAIRAGE

Chaque année, la commission Eclairages de la FUB effectue des tests sur les éclairages du commerce. Pour un choix éclairé, rendez-vous sur www.fub.fr/tests-eclairages

LE SAVIEZ-VOUS ?

Campagne Cyclistes, brillez !

La FUB invite ses associations, ses partenaires et tous les défenseurs des modes actifs à se mobiliser et à sensibiliser les cyclistes à l'importance d'un bon éclairage : en effet, en automne et en hiver, les cyclistes sans éclairage ni accessoire renforçant leur visibilité sont particulièrement vulnérables.

Quelques idées d'actions possibles : balade lumineuse à vélo, stand d'information et de sensibilisation, diagnostic des vélos et conseils aux cyclistes aux abords des gares ou des écoles, distribution de gilets réfléchissants, de kits d'éclairage ou de bons d'achats... Rapprochez-vous de votre association locale pour connaître ses actions.

ACCESSOIRES PAS SI ACCESSOIRES !

Quelques accessoires facultatifs mais très utiles permettent de gagner en sécurité et en confort.

L'ÉCARTEUR DE DANGER



Il n'est pas cher et apporte plus de sécurité. L'écarteur de danger rappelle à l'automobiliste qui double un cycliste qu'il faut respecter la distance réglementaire d'1 mètre en ville, (1,50 mètre hors agglomération).

LE CASQUE



Depuis le 22 mars 2017, le port du casque à vélo est obligatoire pour les enfants de moins de 12 ans. Au delà, le port du casque n'est pas obligatoire en France. En cas d'accident, la proportion de traumatismes crâniens n'est pas plus importante à vélo qu'à pied ou en voiture. Cependant, il peut rassurer les cyclistes débutants, peu à l'aise, empruntant des itinéraires avec un trafic important.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Sécurité et dépassement

Les automobilistes ont tendance à laisser plus d'espace quand ils doublent un cycliste dont le vélo est muni d'un écarteur de danger.

LA MANETTE DES VITESSES AU GUIDON



La manette au guidon ou la poignée tournante offre plus de sécurité et de confort.

« Descendre » de vitesse est recommandé pour franchir un carrefour, pour ralentir et pour démarrer. Par ailleurs, les vitesses dans le moyeu permettent de changer de vitesse à l'arrêt.

LA BÉQUILLE



Confortable, elle facilite les arrêts de courte durée.

Si elle est double, elle assure une meilleure stabilité du vélo, surtout s'il est chargé.

LE RÉTROVISEUR



Il est pratique, mais il ne doit pas vous dispenser de jeter un coup d'œil vers l'arrière avant de vous déporter vers la gauche.

TRANSPORTER VOS ENFANTS À VÉLO

LES SIÈGES ENFANT



Un siège devant ou un siège derrière voire les deux car l'un n'empêche pas l'autre !

Il existe différents types de sièges homologués.

- Choisissez un siège avec des repose-pieds réglables.
- Préférez les sièges qui enveloppent bien l'enfant et qui soutiennent sa tête.
- Vérifiez régulièrement que le siège enfant reste solidement fixé au vélo.
- A l'arrêt, ne laissez jamais un enfant seul dans son siège.

• Prévoyez une béquille solide pour stabiliser le vélo lorsque vous installez l'enfant dans le siège et le détachez après le déplacement.

A l'arrière, les sièges attachés sur le tube de selle permettent d'amortir les secousses, en comparaison aux sièges posés sur le porte-bagage. Les pieds de l'enfant ne doivent en aucun cas toucher la roue arrière (à ce titre une jupe sur la roue arrière est un plus). En fonction des sièges, le poids maximal de l'enfant oscille entre 25 et 35 kg.

Contrairement aux idées reçues, transporter un enfant à l'avant est facile et stable. Pour cela, l'enfant doit se tenir droit tout seul (à partir de 9 mois environ) et peser moins de 15 kilos.

LA REMORQUE

C'est une alternative intéressante, sûre et confortable pour l'enfant. Les modèles avec un fond en toile pèsent une dizaine de kilos, ce qui rend le vélo moins maniable.

Les remorques avec un bac rigide sont plus résistantes au quotidien.

Cette solution peut permettre à un parent de déposer l'enfant et la remorque le matin (crèche, école) et à l'autre de le récupérer à vélo le soir.

LES VÉLOS-CARGOS

Les vélos-cargos font une apparition très remarquée dans le paysage urbain, aussi bien pour le transport des personnes que des marchandises.

Plusieurs choix s'offrent à vous :

Le biporteur permet de transporter deux à trois enfants. Il est muni à l'avant d'une caisse ou d'une cabine. Ce vélo à deux roues roule de la même façon qu'un vélo traditionnel, sauf que le point de conduite se trouve plus à l'avant. Le rayon de braquage est un peu plus grand que pour un vélo ordinaire. Il peut servir également pour le transport de marchandises (jusqu'à 100 kg de charge).

Il existe aussi les triporteurs, qui ont trois roues, soit deux roues à l'avant et une à l'arrière. L'espace et la stabilité en sont les principales caractéristiques. Il permet de transporter jusqu'à quatre enfants (selon les modèles). Le pédalage reste facile, même en pleine charge, surtout si c'est un modèle VAE.

LA TROISIÈME ROUE

A signaler aussi la troisième roue qui s'attache au tube de selle et permet à l'enfant de pédaler derrière l'adulte en tandem.

L'enfant se familiarise ainsi avec un dérailleur et apprend les règles de base de la circulation.



Barre de remorquage, une variante de la troisième roue.

FAIRE VOS COURSES À VÉLO

Il est possible de transporter jusqu'à 30 kg à pied et donc aussi à vélo avec le concours de quelques accessoires. Dans le cas de volumes plus importants, la livraison à domicile peut s'avérer utile et complémentaire. Suivez le guide !



LES SACOCHES MÉTALLIQUES OU IMPERMÉABLES

Elles peuvent rester sur le vélo en permanence ou être installées rapidement en fonction de vos besoins.

Les sacoches avec une fixation au porte-bagage permettent de faire les courses en toute tranquillité et d'éviter les sacs accrochés au guidon qui déséquilibrent la direction et rendent plus difficile le pilotage du vélo.

LA REMORQUE-CADDY

Elle est utilisable à la fois à pied et à vélo.

C'est une excellente solution pour faire ses courses alimentaires pour la semaine (jusqu'à 30 kg).



Il suffit de remplir la sacoche ou le bac de la remorque dans le magasin, de le ramener à vélo puis de le vider directement chez soi !

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

Pensez à la livraison à domicile !

Achats lourds ou encombrants ? Pas encore équipés ? La livraison à domicile existe en complément. Elle peut être effectuée par des véhicules non polluants. Un nombre grandissant de magasins proposent ce type de service à vélo ou triporteur.



VÉLO ET MÉTÉO

**On peut rouler à vélo en ville par tous les temps.
Mais cela nécessite quelques précautions.**

PAR TEMPS DE PLUIE



La chaussée peut devenir glissante. Attention en particulier aux pavés et aux bandes peintes au sol.

Si la visibilité est insuffisante, j'allume mon éclairage. On appréciera la dynamo de moyeu, qui ne risque pas de tomber en panne sous la pluie.

Des vêtements imperméables adaptés existent : cape, bottines, pantalon et veste de pluie.

- Adoptez une tenue de couleur vive, plus facilement visible par un automobiliste gêné par un pare-brise sale ou embué.
- Préférez une capuche avec des côtés transparents pour améliorer la vision latérale.
- Une casquette à visière protège les lunettes des gouttes de pluie et la chevelure si on la choisit imperméable.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Pluie et sécurité

Une flaque d'eau peut cacher un trou profond et donc dangereux. Des obstacles ou débris de verre peuvent échapper à votre œil gêné par la pluie. On peut crever plus facilement car les gravillons acérés sont lavés par la pluie.

PAR TEMPS FROID

Pensez à bien protéger les extrémités. Investissez par exemple dans une paire de gants confortables et chauds.

Nos amis québécois, danois ou hollandais ne sont pas mieux lotis que nous. Alors faites comme eux :

- Anticipez le freinage.
- Évitez les mouvements brusques, notamment lorsque vous tournez.
- Gardez vos distances par rapport aux autres véhicules.
- Portez des vêtements adaptés.



PRÊTS ? PARTEZ !

A l'aise sur ma selle !

UNE VISION À 360°

Une bonne position vous assure une bonne vision. Ne vous penchez pas trop sur le vélo. Plus vous êtes droit, plus vous avez une vision large de ce qui vous entoure.

Les yeux dans le dos n'ont pas encore été inventés : un rétroviseur peut donc s'avérer très utile.

SOYEZ À L'ÉCOUTE

Vos oreilles sont les yeux que vous n'avez pas derrière la tête. Servez-vous en ! Sachez que le port des écouteurs et oreillettes, *a fortiori* d'un casque audio fermé, qui coupent le cycliste de son environnement, est interdit sur tous types de véhicules, y compris le vélo, depuis le 1^{er} juillet 2015. Si vous ne pouvez pas rouler sans musique, prévoyez une enceinte portable.

PRÉPAREZ VOTRE ITINÉRAIRE !

Quand vous empruntez un itinéraire inconnu, repérez au préalable votre itinéraire sur un plan, sur votre GPS, sur Openstreet map ou grâce à certaines applications mobiles spécialisées vélo (Geovelo...). Pour ceux qui ont une mémoire visuelle, le plus efficace consiste à effectuer le trajet virtuellement avec Streetview car on repère beaucoup plus facilement une devanture de boulangerie qu'une plaque de rue...

Pensez également à vous faire accompagner sur un trajet par une association de promotion du vélo qui saura vous conseiller le meilleur itinéraire.

PAS DE GÊNE DANS LES MOUVEMENTS

A proscrire absolument :

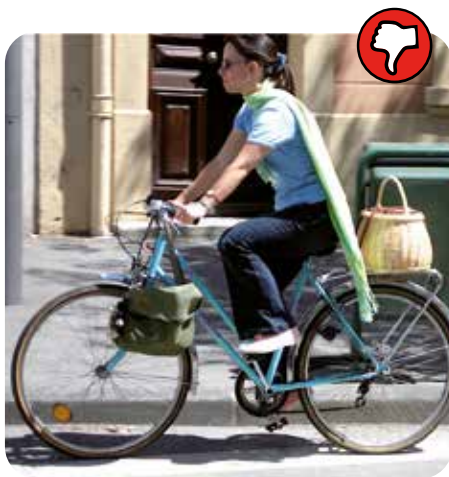
- Les vêtements trop serrés ou trop amples qui gênent les mouvements de jambe, de bras ou de tête.

- Les charges lourdes ou encombrantes sur le guidon.

- Le pilotage d'une main parce que vous avez l'autre occupée par un objet long ou volumineux : carton à dessin, instrument de musique, parapluie...

Soyez prudent !

Tout ce qui traîne peut être dangereux : sac à main, écharpe trop longue, chargement mal arrimé...



A NOTER

Privilégier le temps de réaction

Laissez vos mains sur le guidon et vos doigts sur les freins. Pas de téléphone, de parapluie ou de cigarette à la main...

Vélocité

La revue du cycliste au quotidien



- Des dossiers et des conseils pratiques
- Tout savoir sur les politiques cyclables, la législation, les aménagements, la sécurité routière...
- Suivre l'actualité du vélo urbain, ses enjeux et son développement

L'actualité du cycliste urbain
4 numéros par an

Individuels et associations

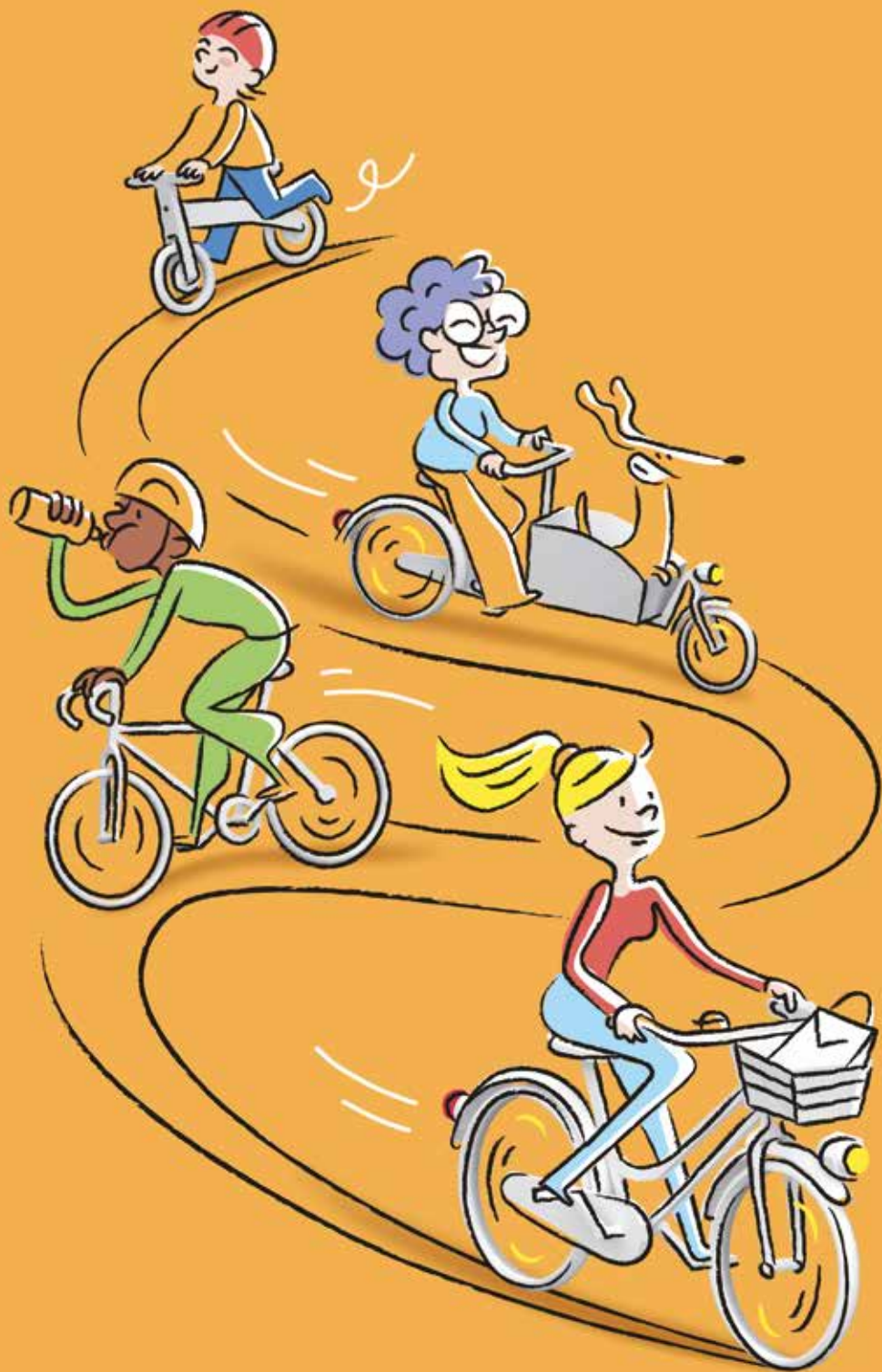
☐ 1 an • 16 € (4 n°) - ☐ 2 ans • 32 € (8 n°)

Administrations, collectivités et entreprises

☐ 1 an • 30 € (4 n°) - ☐ 2 ans • 60 € (8 n°)



Abonnez-vous en ligne sur www.fub.fr/velocite



2. TOUS EN SELLE !

LE VÉLO POUR TOUS

Il n'y a pas d'âge pour faire du vélo.

Un apprentissage précoce est néanmoins recommandé.

DÈS 3 ANS

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

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



AUTOUR DE 7 ANS

Choisissez au début des itinéraires cyclables sans voiture.

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

DE 7 À 77 ANS

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

APRÈS 77 ANS

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



Les tricycles pour adultes permettront de poursuivre sa pratique du vélo en cas de problème d'équilibre !

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

Le vélo, c'est bon pour la santé !

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

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

LES VÉLO-ÉCOLES : APPRENDRE À PÉDALER ET PROGRESSER

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

POUR LES ENFANTS



Suivre des cours au sein d'une vélo-école permet à l'enfant de perfectionner la maniabilité et d'apprendre à se déplacer en autonomie et en sécurité, dans son quartier ou sa ville. L'idéal est qu'il soit capable d'aller au collège à vélo à l'issue du CM2.

Des vélo-écoles interviennent dans le cadre du programme Savoir Rouler à Vélo à destination du public scolaire. Plus d'infos sur sports.gouv.fr/savoir-rouler-a-velo

POUR LES ADULTES AUSSI

La plupart des vélo-écoles dispensent auprès des adultes des cours pratiques d'apprentissage du vélo pour les débutants, ou de remise en selle pour ceux qui ne se sentent pas à l'aise dans la circulation et qui veulent apprendre à se diriger dans leur ville.

Les cours comprennent la transmission de compétences techniques (équilibre, trajectoire...) et de

savoir-être (cohabitation d'usagers, règles de sécurité...). La vélo-école est un excellent moyen pour vaincre ses peurs, reprendre confiance et goûter à la liberté de circuler à vélo !

COMMENT ÇA SE PASSE ?

Les séances de vélo-école permettent d'apprendre l'équilibre, le freinage et à suivre une trajectoire. Quelques sessions de perfectionnement favoriseront l'habileté et la réactivité dans des situations complexes.



Les motivations fréquentes

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

TÉMOIGNAGE

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

Samiatte, vélo-école de Pignon sur Rue à Lyon

Nouveauté

Bénéficiez d'une séance de remise en selle financée dans le cadre de l'opération coupdepoucevelo.fr (de mai à décembre 2020).

Les moniteurs de la vélo-école établiront avec vous un cursus d'apprentissage adapté à votre niveau et à vos besoins (voir www.fub.fr/velo-ecoles).

Ainsi, il est possible de circuler dans la rue après avoir acquis de bons réflexes et intégré les règles du Code de la route. Le vélo en ville n'aura plus de secret pour vous pour vous permettre de vous positionner, anticiper, s'orienter et interagir avec les autres usagers de l'espace public.



DANS LE MILIEU PROFESSIONNEL

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

DES ANIMATEURS FORMÉS

Les vélo-écoles FUB ont développé une pédagogie adaptable à chaque public. Les moniteurs de vélo-école, bénévoles ou salariés, sont expérimentés et compétents. Les moni-

teurs sont invités à suivre la formation au Brevet « initiateur mobilité à vélo » ou également le CQP « éducateur mobilité à vélo ».

UNE VÉLO-ÉCOLE PRÈS DE CHEZ VOUS



Le réseau FUB compte un large réseau de vélo-écoles dans toute la France. Des moniteurs vous transmettront les compétences dont vous aurez besoin pour vous déplacer à vélo au quotidien ! Retrouvez la vélo-école proche de chez vous : www.fub.fr/reseau-fub/velo-ecoles

TRUCS ET ASTUCES POUR COMMENCER

Confiance et équilibre

Commencez par l'apprentissage de l'équilibre (en draisienne). Pour cela, réglez la hauteur de selle afin que vos pieds touchent le sol et patinez.

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



Des conditions plaisantes

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

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

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

TÉMOIGNAGE

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

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

ÉVITER LE VOL : LES RÈGLES D'ACIER

La prévention d'abord !

Je prends l'habitude de respecter ces quelques règles, simples mais efficaces.

J'ACHÈTE UN BON ANTIVOL.

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



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

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

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

J'ATTACHE TOUJOURS MON VÉLO.

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

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

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

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

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



Antivol traînant à terre.



Cadre non attaché.

CONSEILS PRATIQUES :

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

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

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

LE SAVIEZ-VOUS ?

Bien choisir son antivol

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

STATIONNER VOTRE VÉLO CHEZ VOUS

La peur du vol et l'absence de place au domicile sont aujourd'hui parmi les principaux freins à l'usage du vélo comme mode de déplacement. Outre les conseils pour bien attacher son vélo, le remède est connu : il faut des locaux équipés et sécurisés dans les immeubles d'habitat et de bureaux pour que garer son vélo ne soit plus un véritable casse-tête !

Obligatoire depuis 2012 dans les immeubles collectifs neufs d'habitation et de bureau (article R111-14-4 et R111-14-5 du Code de la Construction et de l'Habitation), le stationnement « sécurisé » des vélos reste un combat du quotidien.



La réglementation impose de réserver un (ou des) espace(s) équipé(s) d'une fermeture sécurisée et de dispositifs fixes pour stabiliser et attacher les vélos. La superficie du ou des locaux dépend du nombre et du type de logements : a minima 0,75 m² par logement pour les studios, T1 et T2 ; 1,5 m² par logement pour les supérieurs au T2. Pour les bureaux neufs, la superficie minimale du local vélo est 1,5 % de la surface de plancher.

L'espace doit être clos, couvert, éclairé, être situé au rez-de-chaussée du bâtiment, à défaut au premier sous-sol, ou en dehors du bâtiment mais en restant sur la même unité foncière (facilement accessible depuis les points d'entrée du bâtiment).

ET DANS L'ANCIEN ?

Même si la réglementation ne s'applique pour l'instant qu'aux logements neufs, rien n'empêche les bailleurs ou les syndicats de copropriété d'aménager un local à vélos dans l'habitat existant.

Il est souvent possible de réaménager des locaux de parties communes peu ou pas utilisés : loge de concierge, studio, cour, local à poubelles... La loi ALUR a imposé que la création d'un local à vélos soit mise à la discussion en assemblée générale de copropriétaires.

Cependant, les travaux de création d'un local vélo sont soumis à un vote à majorité simple des copropriétaires et ils devront se faire aux frais des co-proprétaires qui le demandent. Parmi les arguments pour emporter la décision des récalcitrants, citez la valorisation apportée à la copropriété puisque ce local est obligatoire dans le neuf, la réduction des dégradations des parties communes dues au transport des vélos dans les étages (y compris ceux des enfants)...



Et sur l'espace public ?

Lorsque c'est possible, je stationne mon vélo sur les emplacements qui lui sont réservés.

Sinon, cela peut gêner les piétons et les personnes à mobilité réduite (déficients visuels, personnes en fauteuil roulant...). Je laisse libre autant que possible une bande passante d'1 m 40. J'attache mon vélo à un point fixe, en priorité le cadre et si possible la roue avant, pour éviter les risques de vols.

FAITES MARQUER VOTRE VÉLO AVEC LE BICYCODE®

Plus de 350 000 vélos sont probablement volés par an. Chaque année, des milliers de vélos retrouvés abandonnés ne peuvent être restitués, faute d'identification. En l'absence de marquage, très peu de victimes de vol récupèrent leur vélo.

Le BICYCODE® est un système de marquage de vélos par un identifiant unique par vélo enregistré dans un fichier national sur www.bicycode.org.



marquage BICYCODE®



identifiant unique par vélo

www.bicycode.org

En cas de vol, il permet la restitution des vélos volés à leurs propriétaires par les services de police et de gendarmerie. Il a aussi un effet dissuasif pour les voleurs car il en limite la revente frauduleuse et le recel.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Gardez votre facture

Conservez toujours la facture d'un vélo acheté neuf ou d'occasion. En cas de vol, elle vous sera utile dans vos démarches auprès de votre compagnie d'assurances ou comme preuve de propriété auprès de la police. Si vous vendez votre vélo, transmettez-la avec le « Passeport BICYCODE® » ou en 2021 avec le « relevé d'identification » à votre acqureur !

Le BICYCODE® a été créé et mis en place par la FUB en 2004 et repose sur un réseau d'opérateurs de marquage répartis dans toute la France. Retrouvez les coordonnées des opérateurs sur le site www.bicycode.org > Où faire marquer son vélo ?.

Marquer son vélo coûte environ 5 à 15 euros (prix conseillé - tarif en vigueur en 2020) en fonction de l'opérateur (association, collectivité, vélociste).

LE PASSEPORT BICYCODE

A chaque marquage, l'opérateur vous fournit un passeport rappelant l'identifiant unique et le mot de passe associé à ce marquage.

Ce numéro et ce mot de passe sont indispensables pour inscrire le vélo et vos coordonnées sur la base de données www.bicycode.org.

Ce passeport est votre preuve de propriété. Il comprend aussi le mode d'emploi du service. Veillez à le conserver et à le transmettre à tout nouveau propriétaire ! En 2021 il sera remplacé par le « relevé d'identification » (lire p.32).

A NOTER

Un partenariat avec la police / gendarmerie

En juin 2015 le ministère de l'Intérieur et la FUB ont signé une convention de partenariat pour lutter contre le vol de vélos avec le marquage BICYCODE®. Cette convention généralise l'accès de la police et de la gendarmerie aux données du registre BICYCODE®, pour faciliter la restitution des vélos volés à leurs propriétaires.

En 2021, cet accès des forces de l'ordre sera transféré au Fichier national des cycles identifiés (FNUCI), auquel la base de données BICYCODE® sera reliée (lire p. 32).

COMMENT FAIRE ?



En savoir plus, consultez la FAQ sur www.bicycode.org.

COMPTE UTILISATEUR



Le compte utilisateur vous permet de rattacher plusieurs vélos à votre nom. Ainsi vous pouvez faire marquer les vélos de toute la famille et les gérer depuis un même compte.

C'est en accédant à votre compte utilisateur que vous pourrez déclarer que le vélo a été volé le cas échéant. Ces démarches sont indispensables pour permettre la restitution de votre vélo en cas de vol. La Police ou toute personne retrouvant le vélo pourra alors vous avertir. Pensez-y !

EN CAS DE VOL

Déposer plainte en indiquant l'identifiant BICYCODE® à la Police ou à la Gendarmerie.

Déclarer le vol sur bicycode.org > compte utilisateur pour permettre la restitution du vélo s'il est retrouvé.

IMPORTANT

En 2021, La Loi d'orientation sur les mobilités (du 24 décembre 2019), apporte des nouveautés dans le fonctionnement de l'identification des vélos. Pour les connaître, lire p.32.

SI LE VÉLO EST RETROUVÉ

Dès notification par courriel ou par téléphone, se manifester pour récupérer le vélo.

Déclarer le vélo retrouvé sur bicycode.org > compte utilisateur, afin de ne pas être soupçonné de recel.

EN CAS DE VENTE OU DE DON DU VÉLO

Remettre le passeport ou le « relevé d'identification » du vélo (2021) au futur propriétaire et si possible la facture d'achat du vélo, pour qu'il enregistre ses coordonnées et bénéficie à son tour du service.

L'IDENTIFICATION DES VÉLOS DEVIENT OBLIGATOIRE EN 2021

Grâce notamment au plaidoyer de la FUB mené depuis 2004 et dans le cadre du plan Vélo & des mobilités actives, la Loi d'orientation sur les mobilités (LOM) rend obligatoire l'identification des cycles, neufs et d'occasion, vendus par des commerçants, à compter de 2021.

L'objectif de cette mesure de lutte contre le vol et le recel de vélos, est de lever ce frein majeur à la pratique du vélo, qu'est la peur du vol. En généralisant le marquage, cela permet aussi de sécuriser l'achat et la revente de vélos d'occasion en créant un réflexe : avant d'acheter un vélo, je vérifie qu'il est marqué et qu'il n'est pas déclaré « volé ».

celui-ci, en cas de cession ou de revente, de le mettre à jour et de le transmettre, au prochain propriétaire.

Chaque propriétaire devra le cas échéant mettre à jour le « statut » de son vélo : « volé », « retrouvé », « en vente », « détruit » et ses coordonnées.



LES NOUVEAUTÉS

La LOM crée un Fichier unique des cycles identifiés (FNUCI) qui centralisera tous les cycles identifiés, et les coordonnées de leurs propriétaires. Le FNUCI sera accessible par les services de police afin de pouvoir vous restituer votre vélo en cas de vol.

Le FNUCI sera géré par l'APIC, une association créée par la FUB et l'Union Sport & Cycle qui comprendra, en son sein, l'ensemble des représentants des usagers, des professionnels agissant pour le développement de l'usage du vélo et les opérateurs d'identification agréés par l'Etat.

Dès l'achat d'un vélo chez un commerçant, celui-ci devra être identifié et enregistré au sein de la base de données d'un opérateur d'identification agréé (ex : BICYCODE®). Les données strictement nécessaires à la restitution de vélos en cas de vol seront transmises au FNUCI.

Un relevé d'identification sera remis par l'opérateur agréé à chaque propriétaire. Charge à



A NOTER

Si votre vélo, acheté avant 2021, n'est pas encore identifié, mais que vous voulez le protéger du vol et du recel, vous pourrez choisir un opérateur agréé et aller le faire identifier.

Si votre vélo a été marqué avec un BICYCODE® avant 2021, le marquage est toujours valide. Vous êtes invités à mettre vos coordonnées et le statut de votre vélo à jour dans www.bicyclecode.org.

En cas d'achat d'un vélo d'occasion, ayez systématiquement le bon réflexe : assurez-vous qu'il porte un identifiant, que son statut (au sein du FNUCI) porte la mention « en vente » ou qu'il n'est pas déclaré « volé » !

RÉPAREZ VOTRE VÉLO VOUS-MÊME

Le vélo est un objet qui s'use et subit des pannes mécaniques. Un bon entretien de son vélo repousse le moment de changer les pièces.

Nous recommandons de :

- Contrôler régulièrement la pression des pneus et de les gonfler à la pression indiquée sur le flanc du pneu.
- Ne pas « croiser » la chaîne en veillant toujours à utiliser le plateau le plus proche du pignon sur lequel passe la chaîne.
- Nettoyer régulièrement la chaîne avec un chiffon sec et d'y appliquer une fine couche d'huile.
- Contrôler l'état des câbles (oxydation, tension) et l'usure des patins de freins.

La panne la plus fréquente reste la crevaison ! Veillez à toujours avoir sur vous au minimum une pompe, une clé pour dévisser la roue (si besoin), deux ou trois démonte-pneus et une chambre à air en bon état. Sachez qu'il existe aujourd'hui des pneus très résistants à la crevaison mais qui sont un peu plus chers. Anticipez ! La crevaison intervient souvent en cas d'usure excessive du pneu et... toujours au plus mauvais moment !



Vous souhaitez apprendre à réparer votre vélo vous-même ? Vous perfectionner en mécanique ? Participer au réemploi et à la revalorisation des vélos ? Les ateliers vélo participatifs et solidaires mettent à disposition des outils, des pièces détachées et des conseils pour permettre aux cyclistes d'entretenir et de réparer eux-mêmes leurs vélos. Leurs activités, volontairement accessibles à tous, sont développées dans une démarche locale, solidaire et conviviale.

Vous pouvez retrouver l'adresse de l'atelier de réparation membre du réseau de L'Heureux Cyclage le plus proche sur www.heureux-cyclage.org.



Certains ateliers proposent des ateliers mobiles, se déplaçant dans différents quartiers à la rencontre des habitants.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Recycler les vélos inutilisés !

En France, on évalue à 9 millions le nombre de vélos inutilisés, soit un tiers du parc total de vélos, par manque de connaissances mécaniques et d'outils. La durée de vie moyenne d'un vélo en France est de 7 ans, c'est la plus faible d'Europe ; chaque année, 1,5 millions de vélos sont détruits.

Dans l'intérêt de tous, n'encombrez pas votre immeuble ou les stationnements de vélos qui ne roulent pas.

Réparez-les, faites-les réparer ou redonnez-leur une seconde vie en les cédant à une association ou un atelier.

Ils seront réutilisés suite à une remise en état ou en pièces détachées.

VOYAGER À VÉLO

Grâce au réseau de véloroutes et voies vertes, la France se positionne comme une destination privilégiée pour le voyage à vélo.



Petites routes à faible circulation, chemins de halage, anciennes voies ferrées ou routes forestières, les véloroutes ou voies vertes sont reconnues comme itinéraire cyclable.

Accessibles à tout âge, elles offrent un support idéal pour s'évader en utilisant le vélo comme un moyen de transport agréable et écologique.

Cependant, avant de partir, il vaut mieux se préparer, pour éviter des imprévus.

LE VÉLO

Un VTC ou un VTT de moyenne gamme est souvent suffisant pour un premier voyage. Veillez à ce qu'il dispose de pneus bien gonflés, pas trop fins, et de roues solides avec jantes résistantes, de freins efficaces, et d'un développement vous permettant de ne pas mettre pied à terre à la première montée. Il est nécessaire de bien le réviser avant de partir afin de limiter les pannes. La selle doit être réglée à la bonne hauteur.

L'ÉQUIPEMENT DU VÉLO

Il est possible d'apporter de légères modifications : remplacer les pneus par d'autres éventuellement plus adaptés ou rajouter des accessoires utiles (porte-bagages solides, porte-bidon, fixation pour pompe et antivol, éclairage, garde-boue) ou plus facultatifs (cale-pieds, cornes de guidon, sacoches de selle ou de guidon avec porte-carte, rétroviseur...).

LES BAGAGES

Voyagez léger pour ménager le cycliste et sa monture ! Évitez le sac à dos, dangereux pour l'équilibre et inconfortable à la longue. Adaptez d'abord des sacoches à l'avant sur des porte-bagages surbaissés pour un meilleur équilibre car il est plus facile de pousser son chargement que de le tirer. Il existe aussi la solution de la remorque à bagages, alternative intéressante aux sacoches et porte-bagages, excepté peut-être si vous devez prendre le train. Pensez à emporter un matériel de petite réparation (kit de réparation de crevaisons, pièces de rechange : câbles, chambre à air neuve...).



POUR PRÉPARER VOS DÉPLACEMENTS

L'IGN et l'AF3V (association française des véloroutes et voies vertes) ont édité ensemble la première carte des voies vertes et véloroutes de France. Vous y retrouverez 250 itinéraires cyclables, soit plus de 18 000 km de véloroutes ou de voies vertes à travers toute la France, 7 grands itinéraires européens traversant la France et 49 grands itinéraires nationaux. Plus de 750 QR Codes vous permettent d'accéder aux fiches détaillées et à l'itinéraire de chaque parcours.

Sur la route, préférez les cartes de la collection TOP100, dont quinze viennent d'être mises à jour avec les tracés des véloroutes et voies vertes fournis par l'AF3V.

Vélo et Territoires édite également la carte du schéma national des véloroutes et voies vertes. Elle apporte un éclairage sur les schémas régionaux et met en perspective 18 grands itinéraires européens et nationaux.

A NOTER



Pensez train + vélo

La combinaison du train et du vélo est idéale pour rejoindre le point de départ à l'aller ou au retour ou bien pour raccourcir une étape. La plupart des TER et de

nombreux autres trains acceptent les vélos non démontés en nombre limité. Se renseigner auprès de la SNCF.

LES LIEUX IDENTIFIÉS ACCUEIL VÉLO

France Vélo Tourisme met à jour un site web, www.francevelotourisme.com, pour découvrir la France à vélo. Complet, il vous permettra de préparer vos balades, parcours, vacances, voyages, randonnées ou week-end à vélo sur les pistes cyclables, voies vertes et véloroutes de France. Il recense notamment des prestataires identifiés par la marque Accueil Vélo.

Accueil Vélo est une marque nationale qui garantit un accueil et des services de qualité auprès des cyclistes le long des itinéraires cyclables (hébergements, loueurs de vélo, lieux de visites, offices de tourisme).

Si les accueils vélo n'ont pas de place, il existe souvent d'autres listes de prestataires sur les sites des offices de tourisme locaux.



3. A VELO SUR LA CHAUSSEE

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

En ville, le risque d'être gravement blessé ou tué est du même ordre à vélo qu'à pied ou en voiture. C'est en rase campagne que le risque d'accident cycliste grave est plus élevé (à cause des vitesses plus importantes des véhicules motorisés).

Une conduite adaptée, le respect du Code par l'ensemble des usagers de la route et le respect des règles de priorité réduisent de façon significative les principaux risques d'accidents.

DÉCHIFFRER LA RUE

Sur la route, le cycliste est un conducteur de véhicule, au même titre que l'automobiliste. Même s'il n'a pas le permis de conduire, il est tenu de respecter le Code de la route et la signalisation. Il existe cependant des espaces réservés aux cyclistes.

Sauf exception indiquée par un panneau, les cyclomoteurs y sont interdits tout comme les VAE dont la puissance est supérieure à 250W.

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES FACULTATIFS



La grande majorité des voies cyclables n'est pas obligatoire, laissant ainsi la possibilité au cycliste plus expérimenté de circuler aussi sur la chaussée avec les voi-

tures. Si la signalisation est à jour, le panneau vélo sur fond bleu est carré.

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES OBLIGATOIRES

Quand une piste ou une bande est indiquée par un panneau rond sur fond bleu, elle est obligatoire.

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES LOCAUX

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

VOIES VERTES

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



LES AMÉNAGEMENTS

DOUBLES SENS CYCLABLES



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



Panneau vu par les automobilistes, dans leur sens de circulation

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

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

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



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

LES ZONES DE RENCONTRE

Deux panneaux de signalisation permettent d'indiquer l'entrée et la sortie des « zones de rencontre ». Situées en agglomération, ces dernières prévoient une cohabitation apaisée entre les piétons et les véhicules (automobiles, vélos...) dans un même espace. Le double sens cyclable y est la règle. Les piétons peuvent circuler sur la chaussée et ont la priorité sur les cyclistes et sur les autres véhicules dont la vitesse est limitée à 20km/h.



Panneau d'entrée de zone



Panneau sortie de zone

LE CÉDEZ-LE-PASSAGE CYCLISTE AU FEU



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

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



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

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

Il existe également des endroits où le cycliste doit être particulièrement attentif.

INTERDICTION AUX CYCLISTES

Sur certaines voies, la circulation des cyclistes est interdite.



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



Route à accès réglementé

FIN D'AMÉNAGEMENT CYCLABLE

Attention à la réinsertion !

A ces endroits, les accidents sont fréquents.



ATTENTION CYCLISTES !

Dans certaines conditions de visibilité réduite ou à l'approche du croisement d'un axe à forte circulation cycliste, il peut y avoir ce panneau.

Il incite les automobilistes à faire attention aux cyclistes pouvant déboucher. Je reste moi même vigilant.



CHANGER DE DIRECTION

A tout changement de direction, je m'assure que les autres usagers m'ont vu.

TOURNER À DROITE

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

TOURNER À GAUCHE

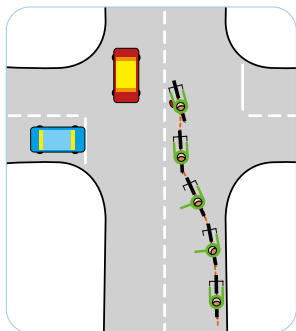
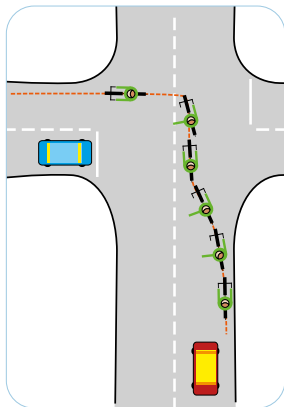
Ce mouvement est plus difficile. En effet, je dois couper la trajectoire des voitures qui me suivent et qui me croisent. Le tourne-à-gauche est de ce fait une situation à risques.

TOURNE-À-GAUCHE DIRECT

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

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

Pour tourner à gauche, je tends le bras gauche et je change progressivement de direction.



Pour tourner à gauche, si un véhicule est engagé en face, je m'arrête pour le laisser passer.

TOURNE-À-GAUCHE INDIRECT : POUR ALLER À GAUCHE, TOURNEZ À DROITE !

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

BANDE DE PRÉSÉLECTION

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

LE SAS VÉLO

Un espace de 3 à 5 m réservé aux vélos est parfois aménagé avant le feu. Son usage est réservé aux seuls vélos et assimilés.



Il permet au cycliste de se placer devant les voitures arrêtées et de démarrer avant elles, notamment pour des manœuvres de « tout droit ou de tourne-à-gauche » en limitant les risques. Le sas est fréquemment précédé d'une portion de bande cyclable ou de dessin de vélo au sol qui permettent de remonter les files de véhicules arrêtées.

PRENDRE UN GIRATOIRE À VÉLO

Lorsque vous quittez les aménagements cyclables, vous retrouvez la circulation générale. Restez prudent, en particulier aux intersections. Suivez nos conseils.

GIRATOIRES

Les automobilistes roulent lentement, ce qui réduit les risques et la gravité des accidents. Dans un giratoire (de faible diamètre dont l'anneau circulaire comporte une seule voie), le cycliste ne doit pas hésiter à rouler au milieu de la voie

Une fois sur le giratoire le cycliste est prioritaire sur les véhicules entrants sur sa droite.

Ne roulez pas trop à gauche sinon certains automobilistes seront tentés de vous doubler par votre droite, ce qui rend votre sortie périlleuse, pas trop à droite sinon des véhicules vous doubleront par votre gauche au risque de couper votre trajectoire en sortant.

Les giratoires sont là pour diminuer la vitesse des voitures, qui devient très proche de celle des vélos.

GRANDS GIRATOIRES

C'est l'aménagement le plus difficile à franchir, mais fréquent en zone périurbaine.

Toutefois, dans les plus grands giratoires, des aménagements cyclables périphériques ont parfois été prévus. Si ce n'est pas le cas, soyez très prudent : surveillez attentivement les automobilistes devant et derrière vous pour éviter d'être coincé par une voiture quittant le giratoire.

S'il y a plusieurs files, roulez au centre de la voie de droite si vous empruntez la première ou les deux premières sorties sinon, gagnez le bord de l'îlot central ou le centre de la voie de gauche en indiquant clairement votre intention chaque fois que vous changez de file.



Règles dans tout giratoire

- Priorité au piéton engagé sur les passages.
- Un véhicule n'est jamais prioritaire quand il change de file dans un giratoire.
- Montrez la direction que vous allez prendre : tendez le bras à droite si vous sortez du giratoire mais aussi à gauche si vous continuez dessus, ne changez pas de direction au dernier moment, regardez les conducteurs entrants pour être sûr qu'ils vous voient.

A NOTER

Pas tranquille ?

Si vous n'osez pas franchir le giratoire à vélo, en dernier recours, empruntez le passage piétons en tenant votre vélo à la main. Surveillez particulièrement les véhicules qui vont sortir du giratoire.

RISQUES COURANTS FACILEMENT MAÎTRISABLES

En ville, le nombre d'accidents où la voiture heurte le cycliste par l'arrière est faible. Les accidents se produisent plutôt quand les trajectoires se rencontrent. Voici quelques exemples de risques courants facilement maîtrisables.

TOURNE-À-DROITE VOITURE, VÉLO TOUT DROIT SUR PISTE SUR TROTTOIR

Lorsque l'automobiliste tourne à droite et doit couper une piste cyclable ou une piste sur trottoir, le cycliste est toujours prioritaire, l'automobiliste perd la priorité en tournant. C'est la même chose pour les conducteurs tournant à gauche.

Abordez néanmoins ce type d'intersection avec prudence.



TOURNE-À-DROITE VOITURE, VÉLO TOUT DROIT SUR BANDE CYCLABLE OU CHAUSÉE

A la différence du cas précédent, l'automobiliste double le cycliste. Ce dernier est plus visible pour le conducteur. Restez prudent.

Même si le cycliste est prioritaire, il doit bien regarder avant de franchir toute intersection.



Ici, l'automobiliste marque son intention de tourner à droite. Anticipez une éventuelle queue de poisson.

LES INTERSECTIONS

Aux intersections, il faut non seulement faire attention aux voitures venant de la droite, mais aussi et surtout anticiper le fait qu'une voiture qui vous longe par la gauche peut tourner à droite. Vérifiez que l'automobiliste vous a vu.

Attention : l'absence de clignotant ne signifie pas forcément que l'automobiliste ne tourne pas ! Surveillez son attitude, ses trajectoires, son changement de régime moteur... Ne cherchez pas à passer coûte que coûte. Le rapport de force ne vous est pas favorable.

INTERSECTION D'UNE PISTE BIDIRECTIONNELLE AVEC UNE RUE

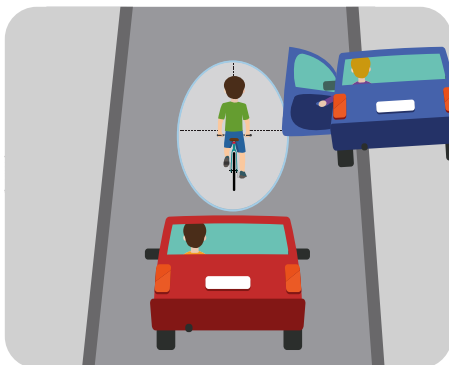


Dans le cas de ce carrefour, l'automobiliste veut tourner à droite. Instinctivement, il va regarder si un éventuel cycliste arrive de la gauche. Il ne prêter pas forcément attention au cycliste venant de la droite. Le cycliste doit donc s'assurer que l'automobiliste l'a vu.

L'OUVERTURE DES PORTIÈRES

Avant de descendre, l'automobiliste et tous les occupants du véhicule doivent s'assurer qu'ils peuvent ouvrir leur portière sans risque pour le cycliste.

Mais pour diverses raisons (inattention, mauvaise visibilité...), cette précaution n'est pas toujours respectée.



Sur les voies où la vitesse maximale autorisée n'excède pas 50 km/h, vous pouvez vous écarter du bord droit de la chaussée ou des véhicules en stationnement pour vous prémunir de l'ouverture des portières.

A NOTER

Sorties d'immeubles ou de garage : prudence

De manière générale, soyez particulièrement attentif lorsque vous passez devant une porte cochère ou une sortie de garage. Prêtez également attention aux sorties de piétons quand vous rasez des immeubles.

UNE RÈGLE SIMPLE : PRENEZ VOTRE PLACE

Le cycliste est plus en sécurité en laissant 1 mètre sur sa droite (piétons qui surgissent, voitures qui débouchent, caniveaux mal joints, bouches d'égout...).

En roulant trop près du trottoir, vous incitez les automobilistes à vous doubler en vous frôlant.

Prenez la place à laquelle vous avez droit dans la circulation : le cycliste est un usager comme les autres.

L'automobiliste qui me suit s'impatiente ? Mieux vaut ne pas réagir plutôt que de l'énerver plus encore.

Ne rasez jamais les voitures en stationnement, laissez toujours un espace d'1 mètre environ, même quand vous contournez une voiture en double file.

UNE SITUATION ME FAIT PEUR ?

N'hésitez pas à descendre de votre vélo et de passer à pied en le poussant. Ça vaut mieux que de prendre des risques.

LES PIÈGES À ÉVITER

Lorsque vous quittez les aménagements cyclables, vous retrouvez la circulation générale. Restez prudent, en particulier aux intersections.

Voici quelques pièges à éviter.

LE PASSAGE D'OBSTACLES

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

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

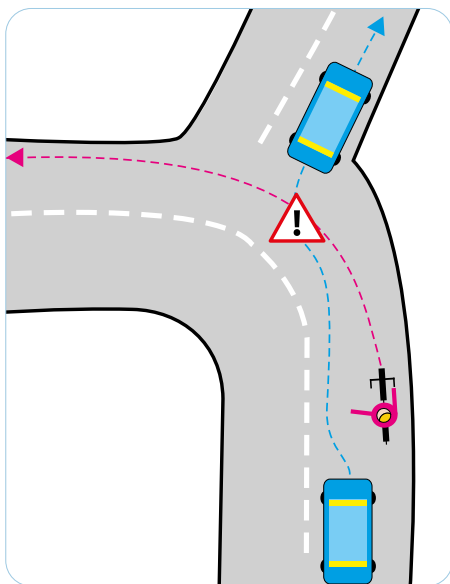
On peut aussi chercher à les éviter, mais il faut toujours se méfier des écarts brusques qui peuvent surprendre les autres usagers.

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



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

LE CARREFOUR EN « Y » : MÉFIANCE !



Le cycliste veut poursuivre vers la gauche.

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

Signalez toujours votre intention : une bonne position sur la chaussée et une indication du bras feront comprendre à l'automobiliste votre intention.

Quelques rappels et conseils

ÊTRE VU AVANT MÊME DE VOIR

Une des premières préoccupations du cycliste est d'être vu. Vérifiez votre éclairage régulièrement et signalez systématiquement vos intentions.

GARDER SON ÉQUILIBRE

Restez vigilant aux causes de chute (trou imprévu, gravillons, rencontre inopinée).

Méfiez-vous des chaussées humides ou glissantes notamment si c'est de l'huile...

Enfin, plus le centre de gravité de l'équipage est bas plus l'équilibre est aisé : préférez les sacoches au sac à dos.

ÊTRE ATTENTIF EN PERMANENCE

Vos oreilles sont les yeux que vous n'avez pas derrière la tête ! Ne vous laissez pas distraire en roulant !

A vélo, il est facile de s'arrêter pour lire son GPS, lire ses messages, regarder une vitrine ou saluer un ami, profitez-en !

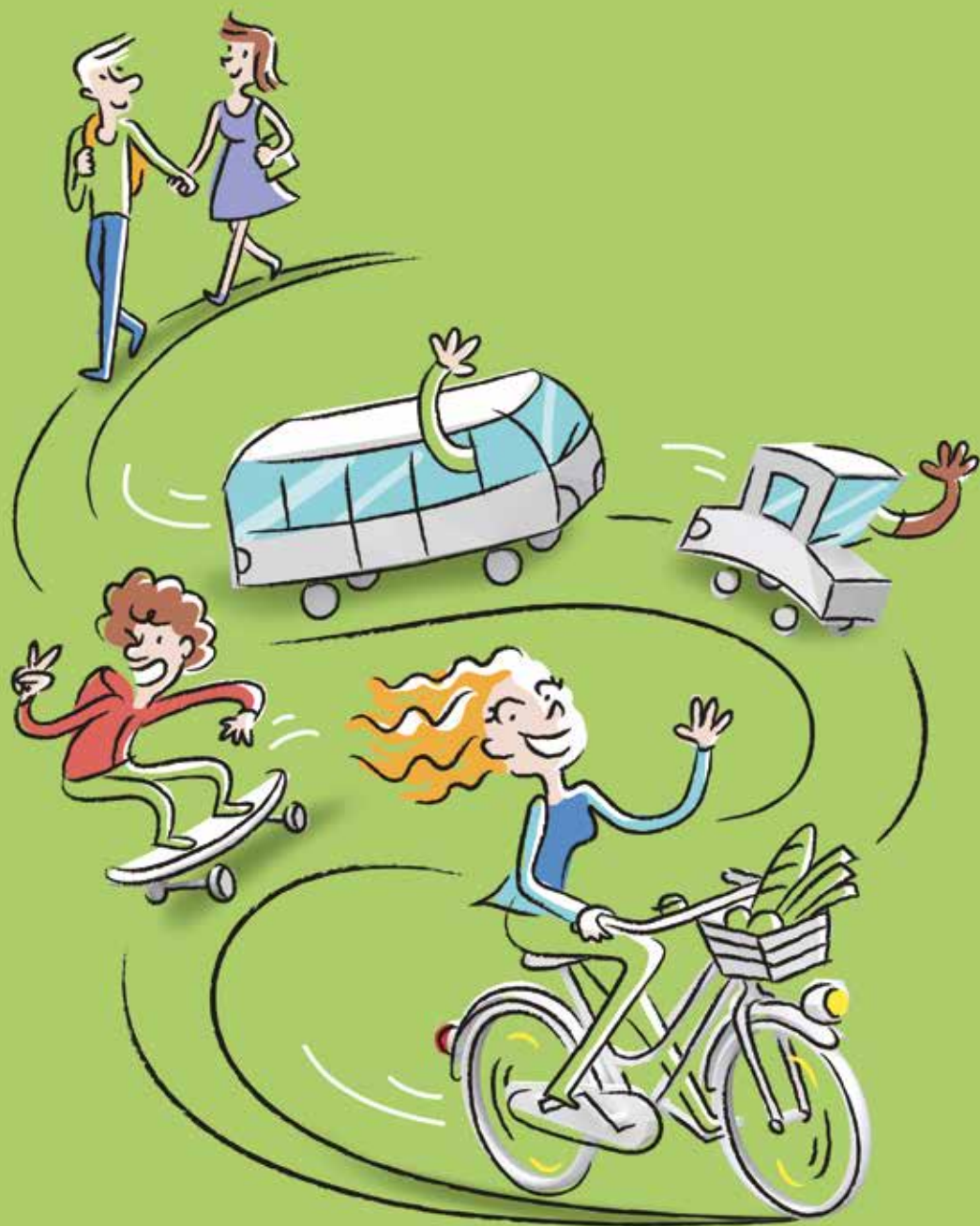
RESPECT DES PIÉTONS

Sur un passage piéton, la personne qui manifeste son intention de traverser est prioritaire. Soyez attentifs aux enfants, aux animaux qui, du trottoir, peuvent échapper à la vigilance de ceux qui les accompagnent.

CODES DE LA ROUTE ET DE LA RUE

Respectez les panneaux « stop » et « cédez-le-passage ». Ne roulez pas en sens interdit : si toutes les rues ne sont pas en double sens cyclable, c'est qu'il y a des raisons.

Le « slalom » entre les voitures (embouteillages) comme entre les piétons (zones piétonnes) est à proscrire absolument.



4. COHABITER AVEC LES AUTRES USAGERS

VÉLOS ET PIÉTONS

Le piéton est l'usager de la rue le plus vulnérable.

Il arrive que les cyclistes et les piétons partagent le même espace.

Respectez toujours les piétons et ne roulez jamais sur les trottoirs (sauf si vous avez moins de 8 ans).

Dans certaines zones l'espace vélos et l'espace piétons peuvent être bien délimités, ce qui ne doit pas vous empêcher d'être prudent. Si aucun espace n'est matérialisé, limitez votre vitesse.

Il existe aussi des traversées cyclables contiguës aux passages piétons : le cycliste doit alors respecter le feu piétons. En cas de franchissement au rouge piétons, l'amende est la même que pour un feu rouge normal (4^{ème} classe 135 €).

Quand vous arrivez derrière un piéton qui vous tourne le dos, pensez à faire usage de votre sonnette (ou de votre voix) suffisamment tôt afin pour qu'il tienne compte de votre présence, rattrape son enfant ou son chien... Manifestez franchement votre intention de le dépasser, le plus souvent par la gauche. Dans tous les cas, tenez compte du fait que sa mobilité peut être réduite par un handicap, une valise, une poussette, un chariot à provisions...



Un piéton peut surgir, masqué par la camionnette en stationnement.

Circulez sans raser les façades pour ne pas heurter ou effrayer un piéton qui sort d'un immeuble.

DANS LES AIRES PIÉTONNES

Les cyclistes sont autorisés à circuler sur un territoire qui appartient aux piétons. Prudence et civilité s'imposent. Le cycliste est invité à mettre pied à terre ou à rouler à l'allure du pas (6 km/h en France). Une allure trop rapide pourrait effrayer les piétons, notamment les très jeunes enfants et les personnes âgées.



Quand le cycliste va dans le même sens que le piéton, un léger coup de sonnette ou un « pardon » gentiment déclamé seront appréciés.



Aire piétonne :
espace dédié aux piétons.
Les cyclistes peuvent y circuler
sous conditions.
Prudence et civilités s'imposent.

VÉLOS, BUS, CAMIONS

Les conducteurs de bus et de camions ne voient pas certaines parties de la route situées autour de leur véhicule. Voici quelques pièges à éviter.



PORTE-À-FAUX

Lorsqu'ils tournent à gauche ou à droite, le bus et le camion ont besoin d'un espace supérieur à leur largeur.

Le cycliste doit éviter cet espace afin de ne pas être bousculé par l'arrière de ce type de véhicule à gros gabarit.

Le cycliste doit rester à l'arrière et ne doit pas chercher à le dépasser par la droite (ou par la gauche...).

A un feu rouge ou à un stop, si vous ne supportez pas les gaz d'échappement émis par le poids lourd, dépassez-le et placez-vous bien en évidence. Au besoin, redevenez piéton en le doublant par le trottoir.

ANGLE MORT

L'angle mort d'un véhicule est la partie de la chaussée que le conducteur ne voit pas dans ses rétroviseurs.



zone rouge = zone dangereuse.



zone rouge = zone dangereuse.

Règles face à un véhicule de gros gabarit

- Gardez le contact visuel avec le conducteur,
- Ne vous arrêtez jamais sous les rétroviseurs ni à leur hauteur,
- Ne dépassez jamais un camion par la droite,
- Ne cherchez pas à dépasser un bus ou un camion qui manœuvre, ni par la gauche, ni par la droite.
- Tenez-vous toujours éloigné d'un poids-lourd car son conducteur n'a pas les yeux rivés en permanence sur ses rétroviseurs



zone d'angles morts

LES ARRÊTS DE BUS

Avant un arrêt de bus, le cycliste doit vérifier s'il n'est pas suivi par un bus.

A proximité d'un arrêt, un bus ne peut pas dépasser un cycliste sous peine de le coincer contre le trottoir. Dans ce cas, pour ne pas inciter le bus à vous doubler, éloignez-vous légèrement de la bordure du trottoir et si possible, augmentez votre vitesse.

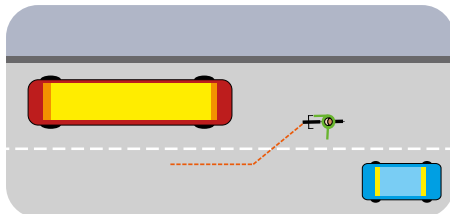


Le cycliste s'est éloigné de la bordure du trottoir. Pour s'arrêter, le bus reste derrière le cycliste.

A NOTER

Arrêt du bus

Si vous roulez derrière un bus et s'il marque son intention de s'arrêter, anticipez votre dépassement.



LES COULOIRS

Il est très dangereux pour un cycliste de se retrouver coincé entre une voiture à gauche et un bus à droite. La plupart des villes ont donc décidé d'autoriser les cyclistes à rouler dans les couloirs de bus.

Dans ces couloirs, les cyclistes doivent continuer à rouler à droite (pour que les taxis puissent éviter les encombrements, par exemple).

Tous ces conseils sont aussi valables vis-à-vis des autres véhicules à grand gabarit : les camions, les véhicules utilitaires...



Quand un camion tourne, sa remorque se déplace vers l'extérieur et ses roues coupent le virage à l'intérieur. Ne cherchez donc pas à dépasser un camion, ni par la droite, ni par la gauche.

A NOTER

Vélos et trams

De manière générale, la majorité des voies de tramway est interdite aux autres véhicules, y compris aux vélos (risque de chute à cause des rails).

Attention aux croisements avec une ligne de tramway :

- Les tramways sont généralement prioritaires,
- Mieux vaut croiser les rails le plus perpendiculairement possible lorsque je traverse une voie ferrée (passage à niveau ou tramway).

SI VOUS ÊTES CONDUCTEUR DE VOITURE OU DE DEUX-ROUES MOTORISÉS

Se déplacer à vélo en toute sécurité implique un meilleur respect des aménagements cyclables par les autres usagers. Voici quelques conseils à destinations des automobilistes et des conducteurs de deux-roues motorisés.

TOUS LES DEUX-ROUES NE SONT PAS DES VÉLOS

Les bandes et les pistes cyclables sont toujours interdites aux deux-roues motorisés (les vélos à assistance électrique y sont en revanche admis, si leur puissance est conforme, c'est-à-dire inférieur à 250 W).

Les rues piétonnes sont, elles aussi, interdites aux deux-roues à moteur.

Cette règle vaut aussi pour les sas cyclables (espaces réservés aux cyclistes avant les feux).

SI VOUS ÊTES AUTOMOBILISTE :



N'essayez pas de doubler un cycliste en force ou de lui mettre la pression (l'effrayer en klaxonnant par exemple). Si toutes les conditions sont réunies pour doubler un cycliste, vous devez laisser une distance d'1 mètre en ville et 1,5 mètre hors agglomération. A noter que depuis le 2 juillet 2015, vous pouvez chevaucher une ligne continue de séparation des voies pour le dépassement d'un cycliste si la visibilité est suffisante.

A l'approche d'un croisement, soyez très attentif si vous coupez un aménagement cyclable (d'autant que le cycliste peut avoir la priorité).



Pour tourner à droite, ne vous rabattez pas brusquement devant un cycliste : les queues de poisson sont interdites et dangereuses.

Restez simplement derrière le cycliste, il ira bien souvent bien plus vite que vous ne l'imaginez.

Avant de déboîter d'une place de stationnement ou d'ouvrir une portière, prenez bien le temps de vérifier qu'aucun cycliste n'arrive par l'avant comme par l'arrière. Répétez ces consignes à vos passagers.

Un cycliste prend peu de place : il peut se retrouver facilement dans l'angle mort de votre véhicule...

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

Ne stationnez jamais sur les aménagements cyclables

Trop d'automobilistes et de deux roues motorisés stationnent sur les aménagements cyclables en prétextant « j'en ai pour deux minutes ». Ces incivilités mettent en danger les cyclistes obligés de faire un écart sur la chaussée pour les éviter.

L'arrêt ou le stationnement d'un véhicule motorisé sur les passages réservés aux piétons, sur les trottoirs, sur les voies vertes, sur les bandes et pistes cyclables, est interdit et passible d'une contravention d'un montant de 135 €.

ACCIDENTS ET ASSURANCES : CE QU'IL FAUT SAVOIR

Si malgré tout vous avez un accident, restez calme et courtois, expliquez votre position et suivez ces conseils.



En revanche, dans le cas d'un accident causé par un animal, son propriétaire pourra être tenu pour responsable.

Si l'accident n'est provoqué par aucun autre usager et s'il est imputable à la conception ou à un mauvais état de la chaussée (dûment démontré), c'est, en principe, la personne publique concernée qui devra indemniser le cycliste. Il faut toutefois relativiser les réelles possibilités de voir aboutir de telles actions eu égard aux difficultés rencontrées dans l'établissement de la preuve du défaut d'entretien ou de conception et sa causalité dans la genèse de l'accident.

ACCIDENTS AVEC UN VÉHICULE À MOTEUR

Demandez qu'un constat amiable soit rempli.

La plupart des automobilistes disposent du formulaire nécessaire. Il ne vous est pas interdit d'en emporter un dans votre sac.

L'assureur du véhicule à moteur doit indemniser le cycliste de l'intégralité de son préjudice corporel, même si le cycliste a commis une faute. S'agissant des dommages matériels, l'indemnisation interviendra dans la proportion de la part de responsabilité mise à la charge du véhicule à moteur.

ACCIDENTS SANS VÉHICULE À MOTEUR

Ils sont heureusement rares, pourtant les occasions sont multiples : cycliste contre un autre cycliste, contre un piéton, contre un chien, chute de cycliste sans implication d'un autre usager...

Dans le cas d'un accident entre cycliste et piéton, la responsabilité du cycliste pourra être entièrement ou partiellement retenue, d'où la nécessité d'être assuré en responsabilité civile.

LE SAVIEZ-VOUS ?

L'assurance multirisques habitation est indispensable. Vous pouvez renverser un piéton par inadvertance ou encore obliger un automobiliste à faire un écart provoquant un accident, en cas de malchance... Cette assurance prendra en charge les indemnités de la victime.

A NOTER

Et pour le vol de vélo ?

Si votre assurance habitation ne rembourse pas les vols de vélo, il existe des assurances dédiées utiles notamment pour les VAE, plus chers à l'achat. Renseignez-vous auprès de votre assurance et vérifiez bien les clauses et conditions suspensives.

REJOIGNEZ UNE ASSO VÉLO DE LA FUB

LA FUB



La FUB, Fédération des Usagers de la Bicyclette, agit pour promouvoir l'usage du vélo comme moyen de déplacement au quotidien dans une ville apaisée. Regroupant plus de 365 associations et antennes locales réparties à travers la France, elle a

pour objectif de rendre la solution vélo accessible et attractive pour toutes et tous, partout, grâce à la mise en réseau des associations, la concertation avec les pouvoirs publics, et des campagnes de communication grand public sur les bienfaits d'une pratique régulière du vélo.

La FUB défend les intérêts de 3 millions de cyclistes quotidiens et 17 millions d'usagers réguliers.

PARLONS VÉLO : LE PLAIDOYER DE LA FUB

En 2017, la FUB a interpellé, dans le cadre de sa campagne « Parlons vélo », les candidats aux élections présidentielles et législatives sur les leviers nécessaires au développement de la solution vélo. La FUB a veillé à l'adoption d'un plan national vélo et s'est fortement mobilisée pour

une traduction de ces engagements dans la loi d'orientation des mobilités, adoptée définitivement par l'Assemblée nationale le 19 novembre 2019 après plus de deux ans de concertation.

Au delà du symbolique droit à la mobilité active, de nombreux leviers sont créés par cette loi, afin de doter la France d'un véritable système vélo :

- l'apprentissage systématisé de la mobilité à vélo avant l'entrée au collège,
- l'évolution du code de l'environnement pour rendre obligatoire la réalisation de réseaux cyclables complets, continus et sécurisés,
- la lutte contre le vol et le recel de vélo, en rendant obligatoire l'identification des vélos neufs,
- la mise en place facilitée de stationnement sécurisé dans les copropriétés,
- l'amélioration de la complémentarité vélo/train et vélo/autocar, notamment la création d'obligations en termes de stationnement sécurisé dans les gares et les pôles multimodaux, ainsi que pour le transport des vélos dans les trains et dans les cars,
- la création d'un « forfait mobilités durables »,
- l'obligation d'accompagner les publicités automobiles d'un message promotionnel encourageant l'usage des mobilités actives et partagées.

La FUB sera vigilante à la rédaction des décrets d'application dans les prochains mois.

Rejoignez une association vélo !

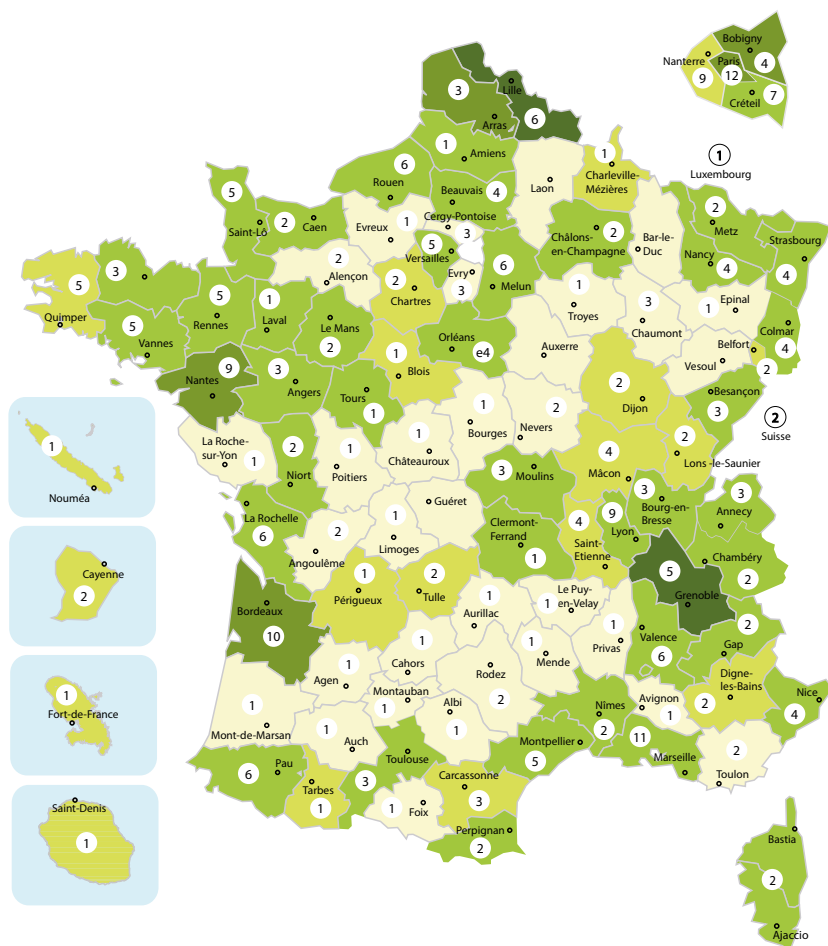
Vous y trouverez des conseils sur la sécurité, pour votre itinéraire, pour vous équiper, pour lutter contre le vol...

Profitez de services : ateliers de réparation, bourses aux vélos, marquage BICYCODE®, vélo-écoles, informations, documentations...

En vous engageant, vous pourrez influencer vos élus pour obtenir une rue plus pratique et plus sûre pour le cycliste que vous êtes.



Retrouvez toutes les coordonnées des associations membres de la FUB sur www.fub.fr/membres.



Nombre d'association

①

Nombre d'adhérents

0 - 49

50 - 99

100 - 499

500-999

Plus de 1 000

ADRESSES UTILES



Visitez le site internet www.fub.fr et retrouvez :

- Des conseils pratiques : pour choisir votre vélo selon votre pratique, vos accessoires, les bons comportements ou les pièges à éviter dans vos déplacements, séjours et voyages à vélo...
- Des dossiers de fond : sur les aménagements, la sécurité routière, l'intermodalité, le stationnement, l'environnement...
- Nos cartes de géolocalisation pour trouver l'association de promotion du vélo, l'opérateur de marquage, la vélo-école ou l'atelier le plus proche de chez vous
- De nombreuses actualités vélo, calendrier d'événements et offres d'emploi
- Une boutique en ligne : documentation, accessoires, magazine Vélocité...

Les sites dédiés :

www.bicycode.org, marquage et enregistrement des vélos.

www.parlons-velo.fr, l'observatoire FUB des politiques cyclables en France.

www.actuvelo.fr, le portail d'actualités sur le vélo

Rejoignez-nous sur les réseaux sociaux :



www.facebook.com/FUBleveloauquotidien

www.facebook.com/parlonsvelo/

www.facebook.com/bicycode



https://twitter.com/fub_fr

https://twitter.com/parlonsvelo_fub

https://twitter.com/bicycode_fub



www.linkedin.com/company/federation-des-usagers-de-la-bicyclette-fub/



abonnez-vous à la newsletter FUB sur www.fub.fr

N'hésitez pas à vous appuyer sur les compétences des autres acteurs du vélo :

- ateliers d'auto-réparation de vélo :
L'Heureux Cyclage - www.heureux-cyclage.org
- association française des vélouroutes et voies vertes : **AF3V** - www.af3v.org
- clubs de cyclotourisme :
Fédération Française de CycloTourisme (FFVélo)
www.ffvelo.fr
- départements et régions engagées pour le vélo :
Vélo et Territoires - www.velo-territoires.org
- villes et agglomérations engagées pour le vélo :
Club des Villes et Territoires Cyclables (CVTC)
www.villes-cyclables.org
- associations sportives scolaires :
Union Sportive des Ecoles Primaires (USEP)
www.u-s-e-p.org
- fédération sportive multisports :
Union Française des Oeuvres Laiques d'Education Physique (Ufolep) - www.ufolep.org
- association de prévention routière :
Prévention routière - www.preventionroutiere.asso.fr
- prévention des risques :
Association prévention MAIF
www.preventionroutiere.asso.fr

Vous pouvez également consulter :

- le wiki du biclou : **Le wiklou** - <http://wiklou.org>
- le site de **Rue de l'avenir**, association généraliste en matière de déplacements urbains : www.rue-delavenir.com
- les **fiches vélos du CEREMA et autres documents techniques** sur les aménagements sur www.certu-catalogue.fr
- le **site internet de la sécurité routière**, avec notamment les chiffres annuels de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière : www.securite-routiere.gouv.fr
- le **site internet de l'ADEME**, l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie : www.ademe.fr

CESSION DE DROITS



Associations, professionnels ou collectivités, il est possible d'acheter les droits du Guide : textes, maquette et images et de l'adapter localement.

Coûts de cession :

3 000 € HT - collectivités **de moins de** 100 000 habitants

4 500 € HT - collectivités **de plus de** 100 000 habitants

Professionnels et autres structures, nous consulter.

Plus d'informations :

p.burner@fub.fr / m.lebricon@fub.fr

Guide du cycliste urbain, édition juillet 2020

Édition : Fédération française des Usagers de la Bicyclette
12 rue Finkmatt - 67000 Strasbourg - www.fub.fr

Directeur de la publication : Olivier Schneider, président de la FUB

Conception graphique : VO, Voituriez & Obringer - Rédaction et maquette : FUB

Illustrations de couverture, p.6-7 et entrées de chapitre p. 12, 25, 38 et 47 :
© Hugo Mairelle

Crédit photos : p. 2 : © Ministère de la Transition écologique et solidaire, © Olivier Pesret (schéma) · p. 3 : © Photo Cycling · p. 6-7 : © Olivier Pesret · p. 10 : © Vélo et Territoires · p. 13 : © Jean-Christophe Tepelian · p. 14 : © Photo Cycling (pliant/électrique) · p. 15 : © Cyclable (cargo), Photo Cycling (pliant) · p. 16 : © Cyclable (vélo), Photo Cycling (sacoche, panier) · p. 20 : © Photo Cycling (casque, manette, béquille), © Cyclable (rétroviseur) · p. 21 : © Sophie Girard-Blanc, Stanilas Falaise (porte-bébé) · p.22 : © Photo Cycling (sacoche), © La petite reine (livraison) · p. 23 : © Photo Cycling · p. 27 : © JMT (enfant), © A vélo citoyen · p. 28 : © Vélo-Cité Bordeaux, © Vélo-école La Rochelle · p. 29 : © Pignon sur Rue (roue), © David Malacrida (cours) · p. 30 : © Frédéric Héran (local aménagé), © Ghislain Landreau (local non aménagé) · p. 35 : © Photo Cycling, © Un p'tit vélo dans la tête Grenoble (en haut à droite) · p. 36 : © Albert Cessieux (voie verte), © ADFC · p. 39 : © Photo Cycling (voie verte) · p. 40 : © Photo Cycling (DSC bas) · Vélo-Cité Bordeaux (haut) · p. 41 : © Photo Cycling (cédez le passage) · p. 42 : © Vélo-Cité Bordeaux (sas) · p. 43 : © ADTC Grenoble · p. 45 : © Vélo-Cité Bordeaux (portière), © Amandine Dupré (illustration) · p.49 : © Photo Cycling (piétons) · p. 50-51 : © Setao-Transdev (bus), © Amandine Dupré - Pignon sur Rue · p. 54 : © Photo Cycling

Impression : Parmentier Imprimeurs, La Wantzenau (67) · Tirage : 300 000 exemplaires
· Imprimé sur du papier blanchi sans chlore ·

La FUB ne peut en aucun cas être tenue pour responsable de la mauvaise utilisation de ces conseils en cas d'incident, d'erreur ou d'accident.

Toute reproduction, même partielle, est interdite
sans l'autorisation explicite et écrite de la FUB.

ISBN 978-2-9561522-1-7



— GUIDE DU —
CYCLISTE
URBAIN

FUB, le vélo au quotidien
contact@fub.fr - www.fub.fr

alveole
COUP DE POUCE VÉLO