Téléchargé à partir de https://wc2026-fr.preview3.sanmaxprojects.be/fr/code-de-la-route/les-cyclistes-et-le-code

Attention : Le contenu de ce document n'est valable qu'au moment du téléchargement. Les informations publiées sur notre site web étant régulièrement mises à jour, leur contenu peut avoir changé.

Date de publication : 19 décembre 2023 - **Date de téléchargement** 5 novembre 2026

LES CYCLISTES ET LE CODE

Avant-propos

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

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

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

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

Ceux qui souhaitent prendre connaissance des textes du code de la route trouveront, au fil des pages, les références aux articles concernés. Ces articles figurent dans l'arrêté royal du 1/12/1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et l'usage de la voie publique.

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

Bonne lecture et bonne route !

À qui s'applique cette brochure ?

Cette brochure s'adresse évidemment aux cyclistes, mais qu'est-ce qu'un cycliste ? Une bicyclette, plus communément appelé vélo, est un cycle à deux roues et un cycle est un véhicule propulsé à l'aide de pédales ou de manivelles par un ou plusieurs de ses occupants. On peut donc dire qu'un cycliste est un utilisateur d'un véhicule à deux roues propulsé à l'aide de pédales ou de manivelles.

De plus, les tricycles et les quadricycles d'une largeur maximale d'un mètre sont assimilés aux bicyclettes. Cette brochure s'applique donc également aux utilisateurs de cycles jusqu'à 1 mètre de large.

La présence d'un moteur auxiliaire d'une puissance n'excédant pas 250 W qui fournit une assistance au pédalage jusqu'à une vitesse allant jusqu'à 25 km/h ne modifie pas la classification comme cycle.

L'adjonction d'une remorque ne modifie non plus la classification en tant que bicyclette ou autre cycle.

Le code de la route fait encore la distinction entre un vélo couché (en tant que cycle dont le conducteur est en position presque couchée) et un vélomobile (un vélo couché avec une carrosserie). Les mêmes règles s'appliquent à ces véhicules, mais ils bénéficient d'une exception concernant l'utilisation obligatoire de certaines pistes cyclables. Ce sujet est abordé dans le chapitre « Où rouler quand il y a des infrastructures cyclables ? ».

Outre les cycles « normaux » (avec ou sans assistance au pédalage), il existe également des cycles motorisés. La différence avec les

cycles mentionnés ci-dessus est que le moteur peut avoir une puissance maximale de 1 kW et peut également avoir d'autres fonctions en plus de l'assistance au pédalage. Les conducteurs de cycles motorisés sont entièrement traités comme des conducteurs de cycles normaux. Cette brochure s'adresse donc aux conducteurs de cycles motorisés à deux roues et de cycles motorisés à trois ou quatre roues jusqu'à 1 mètre de large. Attention, pour conduire un cycle motorisé il faut avoir au moins 16 ans.

Un troisième groupe d'usagers de la route auquel s'applique cette brochure sont les utilisateurs d'engins de déplacement. Mais pas tous ! Les utilisateurs d'engins de déplacement non motorisés qui se déplacent plus vite qu'à l'allure du pas et les utilisateurs d'engins de déplacement motorisés sont assimilés aux cyclistes. Toutefois, les personnes à mobilité réduite qui utilisent des engins de déplacement motorisés qui leur sont exclusivement destinés, et qui se déplacent sans excéder l'allure du pas, sont assimilées aux piétons.

Des exemples d'engins de déplacement non motorisés sont les trottinettes et les planches à roulettes.

Des exemples d'engins de déplacement motorisés comprennent les trottinettes électriques, les planches à roulettes électriques, les mono-roues et deux-roues auto-équilibrés, les scooters de mobilité et les chaises roulantes motorisées.

Monter une selle sur une trottinettes électrique soumet le véhicule au règlement européen n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles. Il ne s'agit alors plus d'un engin de déplacement motorisé, mais d'un cyclomoteur. Ceci n'est autorisé que si le véhicule est homologué avec selle, répond aux exigences techniques des cyclomoteurs, dispose d'un certificat de conformité et est immatriculé et assuré comme cyclomoteur.

Cette brochure ne s'applique donc pas aux :

- Utilisateurs d'engins de déplacement non motorisés lorsqu'ils ne roulent pas plus vite que l'allure du pas, car ils sont assimilés aux piétons ;
- Personnes à mobilité réduite qui utilisent des engins de déplacement motorisés qui leur sont exclusivement destinés alors qu'elles ne se déplacent pas plus vite que l'allure du pas, elles sont également assimilées à des piétons ;
- Conducteurs de cycles et de cycles motorisés d'une largeur supérieure à 1 mètre, ils ne sont pas autorisés à utiliser les infrastructures cyclables ;
- Conducteurs de speed pedelec et autres cyclomoteurs.

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

En règle générale

Chaussée, bande de stationnement, accotement et trottoir

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

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

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

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

Rouler à droite

Comme pour les autres conducteurs, le code impose au cycliste qui roule sur la chaussée de se tenir le plus à droite possible. Exception à cette règle : sur les places, les ronds-points ou s'il circule sur une bande de circulation où des flèches marquées au sol indiquent la direction qu'il veut suivre (art. 9.3.1).

Par ailleurs, les automobilistes doivent garder une distance latérale d'un mètre minimum entre leur véhicule et le cycliste (Art. 40ter.), hors agglomération, il faut laisser une distance latérale d'1m50 minimum.

Pour éviter un dépassement dangereux, il est également recommandé de s'écarter du bord droit de la chaussée :

- Quand la largeur disponible ne permet pas de dépasser le cycliste en respectant la distance latérale minimale ;

- Quand il est impossible de s'assurer que la voie est libre sur une distance suffisante (art. 16.4.1, a).

Rouler le plus à droite possible, cela ne signifie pas qu'il faut rouler dans le caniveau. Un cycliste qui roule trop à droite le long de véhicule en stationnement est à la merci d'une portière qui s'ouvre inopinément, d'être frôlé par une voiture qui dépasse... De plus, si vous roulez trop à droite, vous ne pouvez contourner que par la gauche (donc en vous rapprochant du trafic) un obstacle ou un défaut de revêtement.

Enfin, rouler un peu plus au centre de la bande permet de mieux voir les usagers qui viennent de droite.

Dépasser par la gauche ou par la droite ?

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

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

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

Les cas particuliers

La zone cyclable

(art. 2.61 en 22novies)

Une zone cyclable est la zone située entre les signaux suivants :



Début d'une zone cyclable



Fin d'une zone cyclable

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

Toute zone cyclable est accessible aux véhicules à moteur. Ils ne peuvent toutefois pas dépasser les cyclistes. La vitesse ne peut jamais y être supérieure à 30 km/h. Dans des zones cyclables les conducteurs de cycles ou de speed pedelec sont assimilés aux cyclistes.

On l'appelait autrefois "Rue cyclable". Les panneaux portant l'ancien nom sont tout aussi valables, ainsi que les panneaux sans inscription.

La zone piétonne

(art. 2.35, 22sexies en 40)

Une zone piétonne est la zone située entre les signaux suivants :



Début d’une zone piétonne 

Fin d’une zone piétonne

Dans les zones piétonnes, le cycliste :

- peut circuler uniquement si le symbole du vélo figure sur le panneau. Si aucune information complémentaire n’accompagne le symbole du cycliste, les cyclistes ont accès en permanence à ces zones. Si des heures et/ou jours d’accès complètent le symbole, le cycliste doit s’y conformer ;
- doit circuler à l’allure du pas ;
- doit céder le passage aux piétons et, au besoin, s’arrêter ;
- ne peut pas mettre les piétons en danger ni les gêner ;
- doit descendre de sa bicyclette lorsque la densité de circulation des piétons rend difficile le passage.

La rue réservée au jeu

(art. 2.36, 22septies en 40)

La rue réservée au jeu est identifiable aux panneaux suivants :



L’objectif est de permettre aux enfants de jouer en toute liberté. Les conducteurs de speed pedelec n’y sont pas admis, sauf les riverains.

Les conducteurs qui circulent dans les rues réservées au jeu doivent le faire à l'allure du pas; ils doivent céder le passage aux piétons qui jouent, leur céder la priorité et au besoin s'arrêter. Les cyclistes doivent descendre de leur bicyclette si nécessaire. Les conducteurs ne peuvent pas mettre en danger les piétons qui jouent ni les gêner. Ils doivent en outre redoubler de prudence en présence d'enfants.

La rue scolaire

(art. 2.68 en 22undecies)

La rue scolaire est identifiable aux panneaux suivants :



Dans les rues scolaires, la voie publique est réservée aux piétons et aux cycles ainsi qu’aux speed pedelecs. Le gestionnaire de voirie peut admettre d'autres véhicules au moyen d’une autorisation.

Les conducteurs qui circulent dans la rue scolaire le font au pas ; ils cèdent le passage aux piétons et aux cyclistes, leur cèdent la priorité et, au besoin, s’arrêtent. Les conducteurs ne mettent en danger ni les piétons, ni les cyclistes et ne les gênent pas.

La zone résidentielle et la zone de rencontre

(art. 2.32, 22bis en 40)

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

 Début d’une zone résidentielle ou de rencontre  Fin d’une zone résidentielle ou de rencontre

Dans les zones résidentielles et les zones de rencontre

- le cycliste a toujours accès ;
- le cycliste ne peut pas mettre les piétons en danger ni les gêner et doit, au besoin, s’arrêter ;
- le cycliste doit redoubler de prudence en présence d’enfants ;
- la vitesse est limitée à 20 km/h.



Les bandes bus et les sites spéciaux franchissables

(art. 71.2, 72.5 en 72.6)

Les cyclistes peuvent rouler dans les bandes bus et les sites spéciaux franchissables identifiées par les panneaux ci-dessous où le symbole du vélo a été ajouté sur le signal routier. Les conducteurs de speed pedelecs sont autorisés à rouler dans les bandes bus et les sites spéciaux franchissables si le symbole « cyclo P » a été ajouté sur le signal routier.

Dans ces bandes et sites, les cyclistes doivent circuler l’un derrière l’autre et rester à droite. Ils doivent se conformer aux feux lumineux spéciaux destinés aux véhicules des transports en commun.

Circulation locale ou desserte locale

(art. 2.47)

Les cyclistes peuvent toujours rouler sur les voies réservées à la circulation locale ou à la desserte locale. Les conducteurs de speed pedelec ne peuvent pas les emprunter, sauf les riverains y résidant et leurs visiteurs.

Les bandes cyclables suggérées et les chevrons

Ces bandes sont, la plupart du temps, situées des deux côtés de la chaussée quand la largeur est insuffisante pour marquer une piste cyclable. Les bandes cyclables suggérées et les chevrons ne sont pas des pistes cyclables. Il n’est donc pas obligatoire de les emprunter. Ils sont destinés, d’une part, à sensibiliser les usagers de la route à la prise en compte des cyclistes et, d’autre part, à encourager les cyclistes à occuper une place à part entière sur la chaussée.



Lorsque des logos « vélos » invitent le cycliste à se positionner entre les rails du tram, il doit s’en écarter pour laisser passer le tram, dès qu’il peut le faire en sécurité.

La chaussée à voie centrale



Sur une chaussée à voie centrale, les cyclistes peuvent circuler sur la bande latérale située à leur droite à condition de céder la priorité aux piétons (art. 9.1.2.4, 2e al.). En cas de croisement ou de dépassement, les autres conducteurs peuvent si nécessaire emprunter la bande latérale à condition de ne pas mettre en danger les usagers qui s'y trouvent (art. 15.3 et 16.5). À défaut d'accotement praticable ou s'il n'est pas assez large, un véhicule à l'arrêt (mais pas en stationnement) peut être rangé sur la bande latérale (art. 23.1.2°).

Où rouler quand il y a des infrastructures cyclables ?

La piste cyclable

Définition et caractéristiques

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

À quoi reconnaît-on une piste cyclable ?

(art. 9.1.2.1°)

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

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

deux sens (piste bidirectionnelle) que si le signal routier est placé dans les deux sens.



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



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

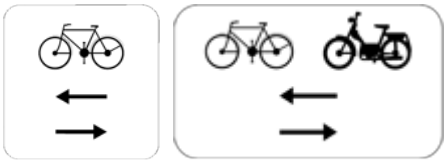


En Wallonie, la vitesse maximale est limitée à 30 km/h sur les pistes cyclables signalées avec le panneau D9 et les parties de la voie publique signalées avec le panneau D10 situées en agglomération.

Là où la vitesse est limitée à 50 km/h ou moins, les conducteurs de vélos couchés et de vélomobiles, d'une largeur maximale d'un mètre, ont le choix entre la piste cyclable, la partie de la voie publique indiquée par le signal D10 ou la chaussée (art. 9.1.2.1).

Les pistes cyclables bidirectionnelles aux carrefours

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



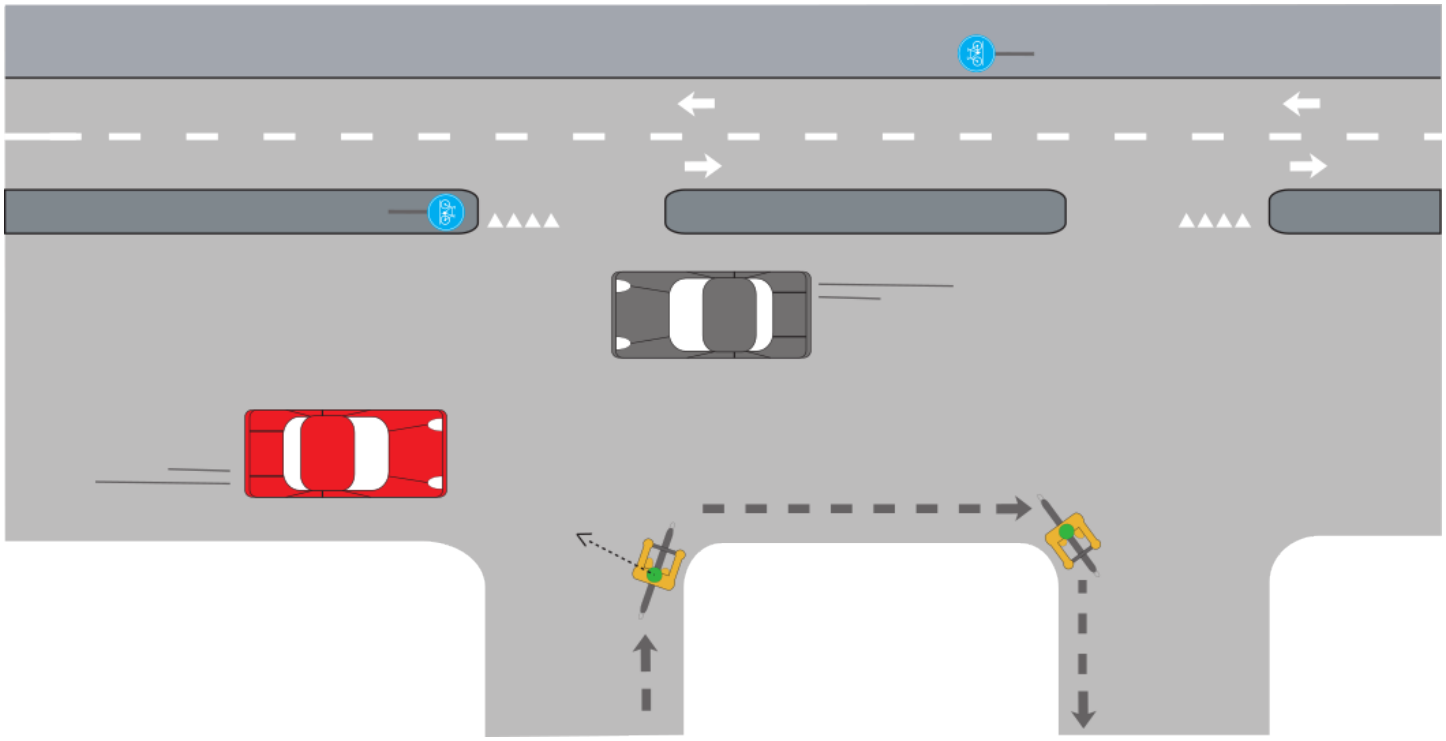
Aux carrefours, les usagers sont prévenus que des cyclistes peuvent arriver des deux côtés. Mais il vaut mieux que les cyclistes restent prudents à ces endroits. En effet, les conducteurs risquent malgré tout d'être surpris parce qu'ils n'ont pas l'habitude de voir surgir les cyclistes des deux côtés.

Dépasser sur une piste cyclable

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

Les circonstances particulières

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



Quitter la piste cyclable

(art. 9.1.2.3°)

Le cycliste peut quitter la piste cyclable :

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

En fin de piste cyclable, le cycliste qui continue tout droit et qui se retrouve sur la chaussée n'effectue pas une manœuvre et garde la priorité par rapport aux usagers qui circulent sur la chaussée (art. 12.4).

À la fin d'une piste cyclable, le cycliste qui la quitte doit rester prudent. Assurez-vous donc auparavant qu'aucun véhicule n'arrive à votre hauteur et annoncez votre mouvement en tendant le bras. Parfois, il vaut mieux renoncer à sa priorité.

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



Les passages pour cyclistes



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

chaussée par des carrés ou des parallélogrammes de couleur blanche (art. 43.3. en 76.4).

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

De son côté, l'automobiliste ne peut s'approcher d'un passage pour cyclistes qu'à allure modérée de façon à ne pas mettre en danger le cycliste qui est engagé. Au besoin, il doit s'arrêter pour le laisser passer (art. 40ter).

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

Les zones avancées pour cyclistes

(art. 77.6. en 77.7)

Des zones avancées pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues ont été aménagées à certains carrefours à feux. Elles permettent de rendre les cyclistes davantage visibles et elles peuvent être annoncées par un signal.

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



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

Dans une zone avancée pour cycliste, il vaut mieux prendre place du coté de sa direction. Par exemple: Un cycliste doit tourner à gauche et il y a une zone avancée pour cyclistes ? Il vaut mieux qu'il ne se positionne pas trop à droite dans celle-ci. En effet, s'il se positionne trop à droite, quand la file redémarrera, il risque de se faire couper la route par un véhicule le dépassant par la gauche.
Dans certains cas, la zone avancée est réservée uniquement aux cyclistes allant dans certaines directions.

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

Les chemins réservés

(art. 2.34, 22quinquies, 22octies en 40)

Ce sont par exemple des chemins agricoles dits ”de remembrement”, d’anciens chemins de halage ou d’anciennes lignes de chemin de fer désaffectées. Ce sont uniquement les usagers symbolisés sur les signaux placés aux accès qui peuvent circuler sur ces chemins. Sur ces chemins, la vitesse est limitée à 30 km/h.

Chemin ou partie de la voie publique réservé à la circulation des piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelec.



Chemin réservé aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs.



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

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

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

Les chemins agricoles ont été conçus prioritairement pour les agriculteurs, qui peuvent y circuler avec des engins imposants mais aussi en voiture. A chacun d’être prudent et respectueux de l’autre !

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



Comment rouler ?

Communiquer ses intentions

Rouler à vélo de manière sûre, cela signifie qu’il faut se rendre visible et prendre sa place dans le trafic, tout en essayant de prévoir les erreurs et inattentions des autres usagers. D’une manière générale, il s’agit d’être aussi visible et prévisible que possible en

montrant clairement ses intentions. Pour les communiquer, le cycliste peut notamment avoir un contact visuel, actionner sa sonnette ou tendre le bras.

Le contact visuel

Quand vous échangez un regard avec un autre usager de la route, vous êtes sûr que celui-ci vous a vu. Vous pouvez clairement montrer vos intentions, et, souvent, connaître celles de l'autre.

Entendre et être entendu

À vélo, vous êtes mieux renseigné sur la circulation que celui qui est enfermé dans sa voiture. Ne gâchez pas cette chance par l'usage d'oreillettes ou d'un casque audio ! La sonnette peut parfois être utile, mais avec le bruit du trafic, il est possible qu'elle ne soit pas audible. Anticipez toujours ce que vous devrez faire si on ne vous entend pas.

Tendre le bras

(art. 12.4. et 13)

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

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

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

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

Rouler à deux de front

(art. 43.2)

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

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

Quand les cyclistes peuvent circuler sur la bande de circulation réservée aux véhicules des services réguliers de transport en commun et aux véhicules affectés au ramassage scolaire ou sur un site spécial franchissable, ils doivent circuler l'un derrière l'autre. Quand une remorque est attelée à une bicyclette, les cyclistes doivent également rouler en file.

Les carrefours et ronds-points

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

Le respect des feux

Les feux s'imposent aux cyclistes comme aux automobilistes. Le cycliste commet une infraction quand il brûle un feu rouge ou orange fixe, même lorsqu'il tourne à droite. Lorsque le cycliste circule dans une site spéciale franchissable équipé des feux destinés à régler la circulation des véhicules de transport publics (avec des symboles blanches au lieux des lentilles colorés), il doit suivre ceux-ci.

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

Un feu clignotant jaune-orange supplémentaire présentant la silhouette d'une bicyclette et une flèche a la même signification que le signal B22 ou B23.

Les signaux routiers relatifs à la priorité

Céder le passage : 

Marquer l’arrêt et céder le passage : 

Voie prioritaire : 

Priorité de passage : 

Carrefour où la priorité de droite est applicable : 

Dans certains carrefours, le prolongement de la piste cyclable est signalé par deux lignes discontinues parallèles de couleur blanche. Le cycliste qui circule sur la piste cyclable est prioritaire sur les autres usagers.

Le feu vert intégral

Lorsque le feu vert, jaune-orange ou rouge représente la silhouette d’un vélo entouré de flèches, cela signifie qu’il est simultanément au vert, au jaune orange ou au rouge dans la direction transversale (art. 61.1, 7°).

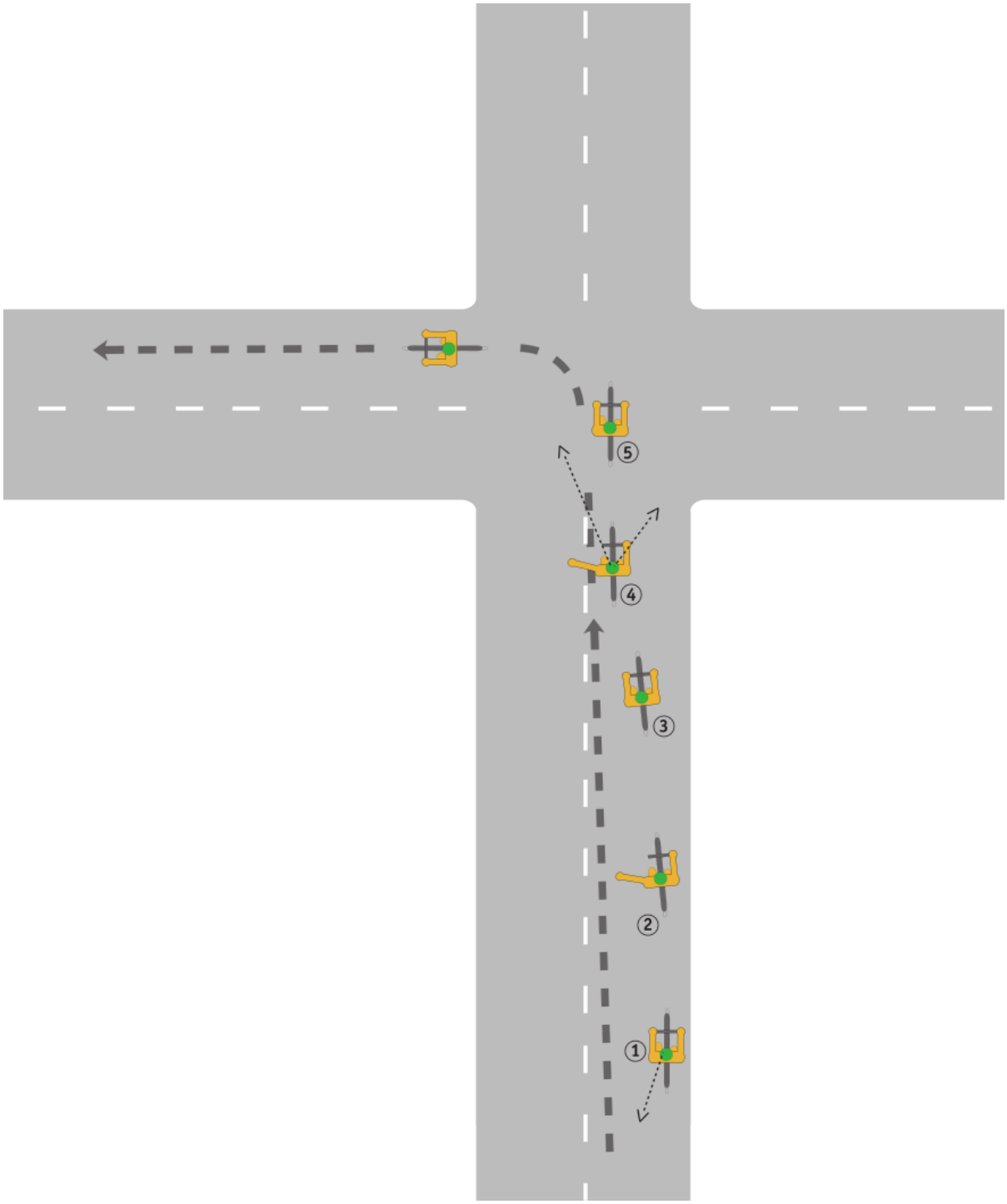


Lentille cyclo piétonne

Lorsque le feu représente la silhouette d'une bicyclette et d'un piéton, ce feu s'applique uniquement aux cyclistes, aux conducteurs de cyclomoteurs deux roues s'ils sont autorisés à circuler sur la piste cyclable et aux piétons (art. 61.1, 8°). Contrairement aux lentilles cyclistes, les lentilles cyclo-piétonnes sont placées en aval de la traversée qu'elles régissent.

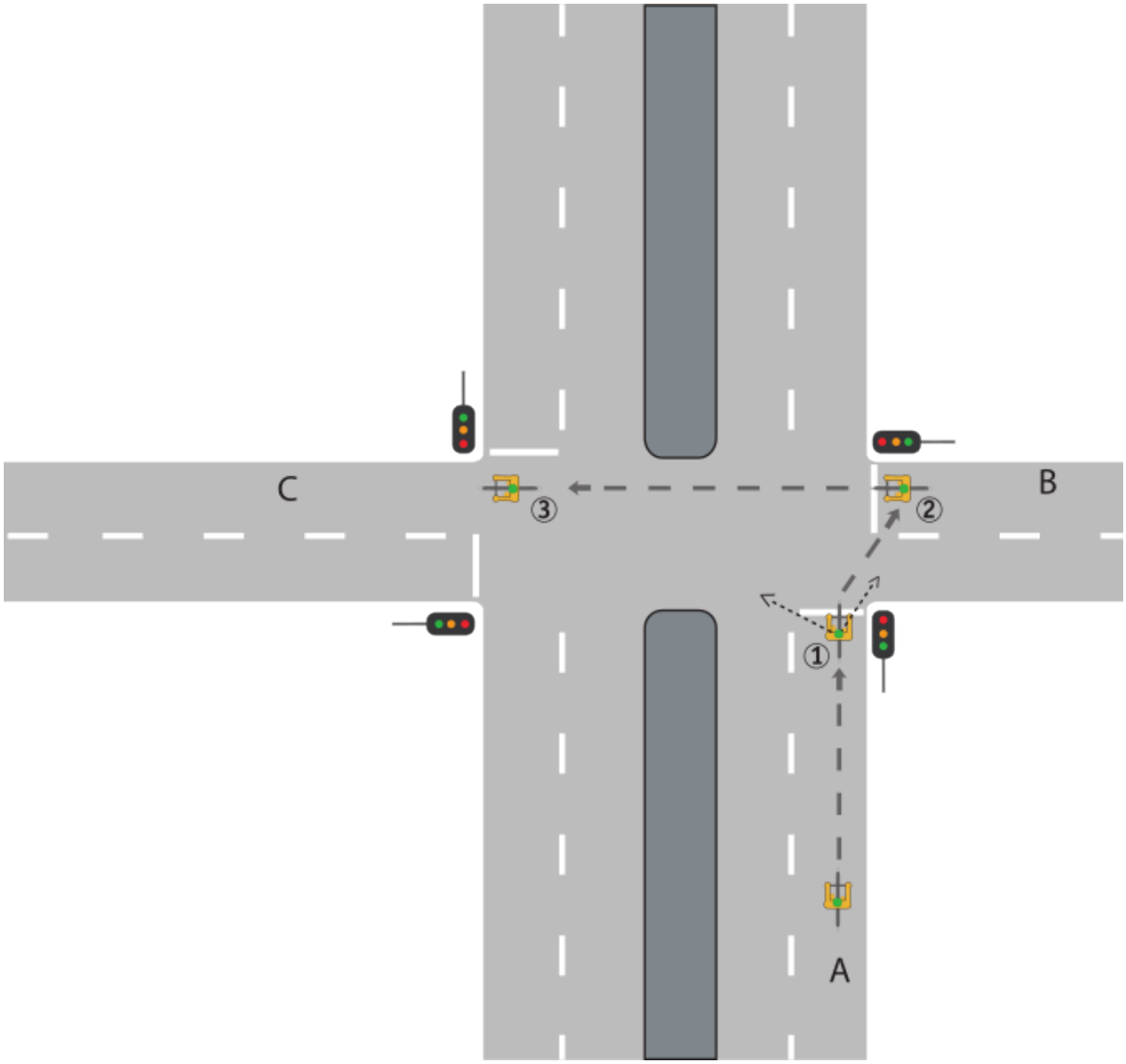
Virer à gauche à un carrefour

Virer à gauche peut s'effectuer de différentes manières.



1re manière : en se déportant

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



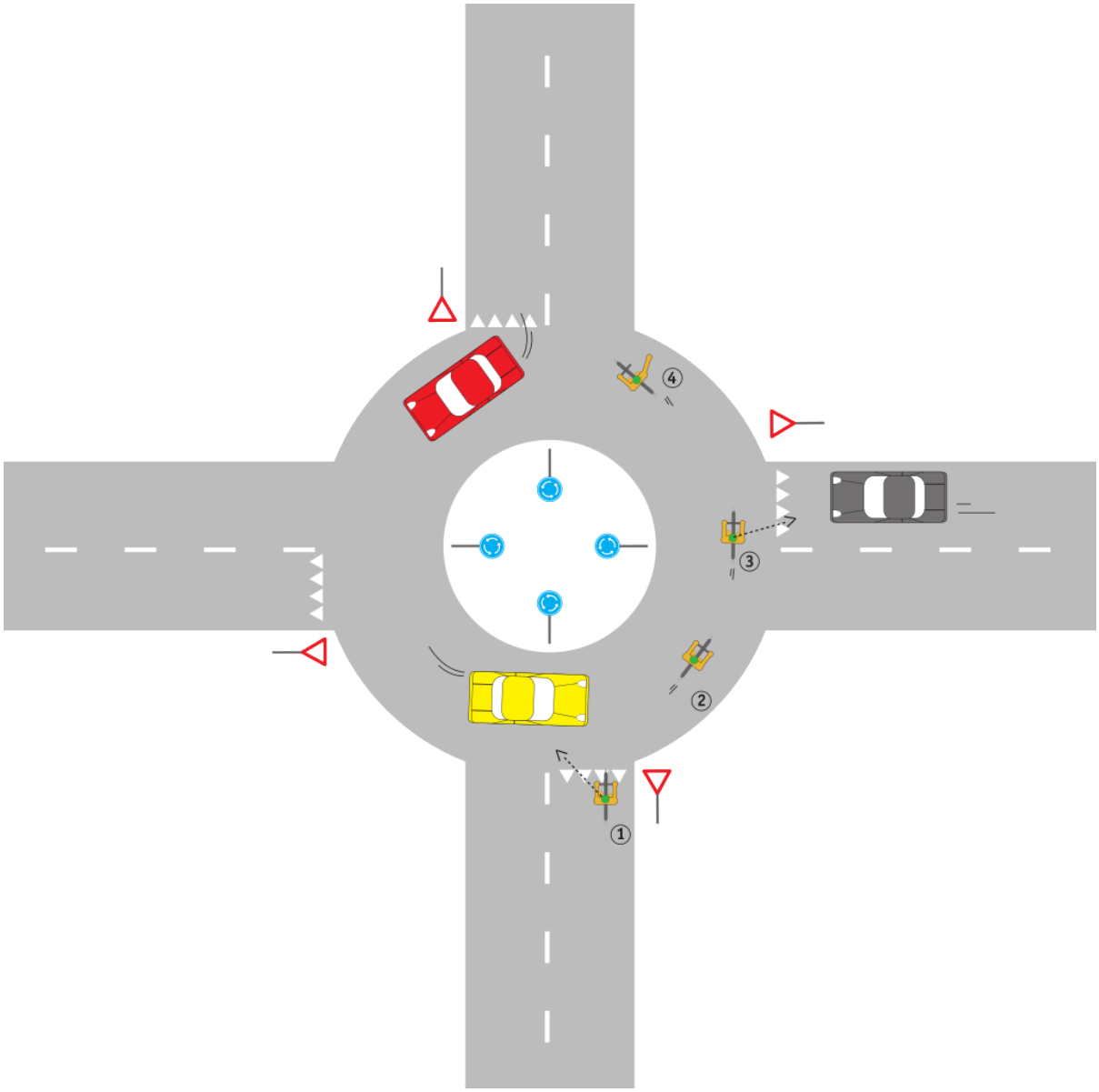
2e manière : en angle droit

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

Les ronds-points

(art. 2.39 en 12.3.1)

1. Peu avant le rond-point, le cycliste regarde derrière lui pour vérifier s'il peut se déporter. Il tend le bras et se déporte pour se positionner au milieu de la bande à l'entrée du rond-point. Le cycliste cède le passage aux conducteurs qui viennent de gauche et qui circulent déjà dans l'anneau. Ils ont priorité ! Tendre le bras à l'entrée du rond-point n'est pas nécessaire.
2. Il s'engage dans le rond-point autant que possible à une vitesse approchant celle du trafic dans lequel il s'insère. Une fois dans le rond-point, il se tient à environ 1,5 mètre du coté droit pour rester dans le champ de vision du conducteur qui le suit. Il fait attention aux conducteurs qui sont à sa gauche. Ils risquent de lui couper la route subitement afin de quitter le rond-point.
3. Même s'il est prioritaire quand il est dans le rond-point, il se méfie des véhicules qui entrent dans le rond-point.
4. Si c'est possible, il tend le bras droit avant de quitter le rondpoint.
5. Quand il quitte le rond-point, il respecte les piétons qui traversent.



Le stationnement

(art. 23.3 en 70.2.1.3°.f)

Il est interdit de garer son vélo sur la chaussée, y compris dans les bandes de stationnement, sauf si un signal routier le permet de manière explicite.

Exemple : 

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

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

La position sur le vélo

(art. 43.1)

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

- Il est interdit de rouler sur la voie publique sans tenir le guidon. Rouler à une main n'est pas interdit. Mais le cycliste doit toujours être en mesure d'exécuter les mouvements nécessaires à la conduite et au respect du code de la route. Or, celui qui tient son guidon d'une main et porte un sac de l'autre main ne pourra pas indiquer ses changements de direction.
- De même, il est interdit (et dangereux) de ne pas garder les pieds sur les pédales.
- Un cycliste ne peut pas se faire remorquer par un autre usager, qu'il soit cycliste ou non.
- Il est interdit de rouler à vélo en tenant un animal en laisse.
- Sauf s'il est à l'arrêt, le cycliste ne peut utiliser, tenir en main ou manipuler aucun appareil électronique mobile doté d'un écran, à moins qu'il ne soit fixé au vélo dans un support destiné à cette fin (art. 8.4.).

Marcher le vélo à la main

(art. 42.2.1.3° en 42.2.2.2°)

Quand un cycliste marche le vélo à la main, il devient un piéton et emprunte donc le trottoir. Toutefois, s'il y gêne les piétons ou s'il n'y a ni trottoir, ni accotement, ni piste cyclable, il doit marcher sur le côté droit de la chaussée.

Cycliste, piéton, qui a priorité ?

- Comme n'importe quel autre conducteur, le cycliste doit redoubler de prudence en présence d'usagers plus vulnérables tels que des piétons, surtout lorsqu'il s'agit d'enfants, de personnes âgées ou de personnes moins valides. (art. 7.1)
- Le cycliste doit céder le passage aux piétons qui sont engagés ou sur le point de traverser sur un passage pour piétons sans feu ni agent. (art. 40.4.2)
- Le cycliste opère une manœuvre lorsqu'il traverse une partie de la voie publique qui ne lui est pas réservée, telle que le trottoir traversant. Il doit donc y céder le passage aux piétons. (art. 12.4)
- Lorsqu'il tourne, le cycliste doit céder le passage aux piétons qui traversent la voie qu'il aborde. (art. 19.5)
- Le cycliste a priorité sur le piéton lorsqu'en l'absence de trottoir ou d'accotement praticable, les piétons empruntent la piste cyclable. Ceux-ci doivent alors céder le passage aux cyclistes. (art. 42.2.2.1°)
- Dans certaines circonstances, le cycliste doit partager une partie de la voie publique avec les piétons, c'est notamment le cas en présence du signal . Dans ce cas, le cycliste ne peut pas mettre en danger les piétons qui circulent sur cette partie de la voie publique.

Les enfants de moins de 10 ans

(art. 9.1.2.5°)

Seuls les enfants de moins de 10 ans qui circulent sur un vélo ne sont pas obligés d'emprunter la piste cyclable ni la chaussée et peuvent **toujours** rouler sur le trottoir et les accotements surélevés, à condition de ne pas mettre en danger les autres usagers.

En groupe à vélo

(art. 43bis)

La taille du groupe

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

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

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

devra aussi respecter certaines obligations.

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

Les règles applicables aux cyclistes en groupe

- Ils ne sont pas obligés d'emprunter les pistes cyclables.
- Ils peuvent rouler en permanence à deux de front sur la chaussée, à condition de rester groupés.
- Sur une chaussée sans bande de circulation, ils ne peuvent pas dépasser l'équivalent de la largeur d'une bande (+ 3 m) et, en aucun cas, la moitié de la chaussée.
- Sur une chaussée divisée en bandes de circulation, ils doivent circuler uniquement sur la bande de droite.

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

De 15 à 50 cyclistes :

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

De 51 à 150 cyclistes :

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



Les capitaines de route ::

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

C3 (voir ci-dessous) et donner des indications aux autres usagers.



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

Les véhicules d'escorte :

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



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

Résumé

Groupes	Capitaines de route	Voitures d'escorte
Moins de 15 cyclistes	Ne sont pas considérés comme un groupe	
De 15 à 50 cyclistes	Au moins deux autorisés (un seul interdit)	Une ou deux autorisée(s)
De 51 à 150 cyclistes	Au moins deux obligatoires	Deux obligatoires
Plus de 150 cyclistes	Ne sont pas considérés comme un groupe	

Les capitaines de route peuvent-ils immobiliser la circulation durant la traversée du groupe ?	Le groupe adopte les règles pour le cycliste isolé	Le groupe se comporte comme un groupe
À un carrefour avec feux	NON	NON
À un carrefour sans feux	NON	OUI

Les sens uniques limités (SUL)

Pour éviter les longs détours ou des voiries ou carrefours dangereux, les cyclistes peuvent s'engager à contre-sens dans une rue à sens unique si un panneau additionnel le permet. De même, les conducteurs de speed pedelec et de cyclo classe A peuvent les emprunter si le panneau additionnel le mentionne.



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



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



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

Il arrive qu'un conducteur distrait oublie qu'il s'engage dans une rue à sens unique excepté pour les cyclistes, ou qu'il ne cède pas la priorité de droite à un cycliste débouchant d'un contresens cyclable. Le cycliste est donc appelé à redoubler de prudence aux carrefours.

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

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



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

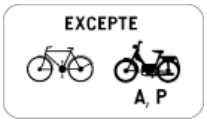


A un carrefour où il est interdit de tourner à gauche ou à droite, une exception peut être faite en faveur des cyclistes, des conducteurs de speed pedelec ou de cyclo classe A. Ils peuvent donc tourner à droite ou à gauche ou se diriger dans une autre direction :



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





Les voies sans issue

Lorsque le panneau *voie sans issue* mentionne la silhouette d'un piéton ou d'un cycliste, cela signifie que les piétons ou les cyclistes bénéficient d'un libre passage au-delà du cul-de-sac, contrairement au trafic motorisé.



Les équipements

L'équipement obligatoire du vélo

Les éléments obligatoires diffèrent selon la catégorie à laquelle le vélo appartient. Ces catégories ont été définies par le code de la route (art. 82). Pour connaître l'équipement que doit comporter un vélo, il convient donc d'abord d'identifier sa catégorie : vélo de course, VTT, vélo à petites roues, tricycle ou quadricycle ou vélo ordinaire ?

Le vélo ordinaire

Équipement obligatoire :

- une sonnette (audible à 20 m)
- 2 freins (un pour l'avant et un pour l'arrière)
- des catadioptres
    - à l'avant : un blanc
    - à l'arrière : un rouge (sa plage éclairante doit être distincte de celle du feu rouge).
    - sur les pédales : jaunes ou orange (ils doivent être visibles à l'avant et à l'arrière de la bicyclette)
    - sur les rayons et/ou sur les pneus : au moins 2 catadioptres jaunes ou orange à double face disposés symétriquement aux rayons de chaque roue ET/OU une bande réfléchissante blanche de chaque côté des pneus.

Le vélo de course

Il se reconnaît à :

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

Équipement obligatoire :

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

Exception :

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

Le VTT

Il se reconnaît à :

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

Équipement obligatoire :

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

Exception :

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

Le vélo à petites roues

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

Il se reconnaît à :

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

Équipement obligatoire :

- une sonnette (audible à 20 m)
- un frein (au minimum)
- des catadioptres comme pour le vélo ordinaire mais ceux-ci ne sont obligatoires que s'il circule la nuit ou si la visibilité est réduite à moins de 200 m.

Le tricycle ou quadricycle

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

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

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

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

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

L'utilisation de feux fixes ou clignotants est obligatoire la nuit et quand il n'est pas possible de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 200 m (par temps de brouillard par exemple). Ces feux peuvent être installés sur le vélo ou être portés par le cycliste lui-même. Ils ne peuvent pas être éblouissants.

Attention, ces feux doivent toujours être parfaitement visibles et dégagés (ils ne doivent pas être cachés par une partie d'un sac à dos ou d'une veste par exemple). À l'avant, le feu utilisé doit être blanc ou jaune ; à l'arrière, il doit être rouge. Le feu rouge doit être visible par temps clair à une distance de 100m (art. 82.1).



Les autres équipements importants pour la sécurité

Les bagages, la remorque et le chargement

- En aucun cas, les bagages ne peuvent cacher les catadioptres et feux.
- Lorsqu'une remorque est attelée à un vélo, les cyclistes doivent rouler en file. (art. 43.2)
- Une remorque peut transporter au maximum deux passagers, de n'importe quel âge. Elle doit être équipée de sièges qui offrent une protection efficace des mains, des pieds et du dos. (art. 44.4)
- La largeur d'un vélo chargé ou de sa remorque est limitée à 1 m. Le chargement ne peut dépasser l'extrémité arrière du vélo ou de la remorque de plus de 0,5 m. Et la remorque attelée au vélo ne peut dépasser, chargement compris, une longueur totale de 2,5m. La hauteur maximale autorisée d'un vélo est 2,5 m. (art. 46.1.4°, 46.2.2. et 46.3)
- La masse maximale d'une remorque attelée à un vélo est fixée à 80 kg, chargement et passagers compris. Toutefois, une remorque d'une masse de plus de 80 kg peut être utilisée si elle dispose d'un système de freinage qui s'actionne automatiquement lorsque le cycliste freine. (art. 82.5)
- Le cycliste ne peut tracter qu'une seule remorque. (art. 44.4)

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

Le siège pour enfant et le transport de personnes

On ne peut transporter un passager à vélo que si une place assise est aménagée pour lui. Par place assise, on entend un siège et deux repose-pieds. En conséquence, le passager ne pourra jamais prendre place sur le seul porte-bagages. De plus, il ne pourra pas adopter la position dite “en amazone” (art. 44.4 en 44.5).

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

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

- le siège corresponde au poids de l'enfant.
- des sangles retiennent l'enfant par la taille et les épaules.
- les pieds de l'enfant ne puissent pas entrer en contact avec les rayons. Il vaut mieux choisir un siège avec des repose-pied

(ajustables en hauteur) équipés de parois entre lesquelles l'enfant devra placer ses jambes.
- le siège soit homologué selon la norme européenne EN 143 44. Par ailleurs, il est préférable d'opter pour un siège à fixer au cadre car ce dernier est plus solide que le porte-bagages. Par ailleurs, un tel siège peut se placer sur différents types de bicyclettes (même sans porte-bagages).

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

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

Les accessoires fluo réfléchissants

Même si le code de la route n'impose pas au cycliste de survêtement particulier, il s'agit d'un élément essentiel de sécurité active.

Porter des vêtements ou des équipements qui rendent visible augmente de façon considérable la sécurité. Opter pour des vêtements aux couleurs vives plutôt que pour des vêtements foncés est déjà un plus.

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

Les éléments rétroréfléchissants sont nombreux : gilet fluorescent à bandes rétroréfléchissantes, autocollants ou pièces à coudre, éléments réfléchissants intégrés dans les vestes ou chaussures de sport… Ils sont utiles quand il fait sombre : en les portant, on peut être repéré à 150 mètres (contre 50 mètres en portant simplement des vêtements de couleur claire).

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

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

Le casque

Le port du casque n'est pas obligatoire pour les cyclistes, mais il est cependant vivement recommandé. Le casque offre une protection de la tête en cas de chute ou de collision, en particulier chez les enfants et les seniors, dont le sens de l'équilibre est moindre.

Comment choisir un casque ?

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



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

Équipement obligatoire des engins de déplacement

(art. 82bis)

Tout engin de déplacement motorisé doit être équipé d'un système de freinage efficace et d'une signalisation latérale composée :

- soit d'une bande réfléchissante de couleur jaune ou orange de chaque côté des repose-pieds ;
- soit d'une bande réfléchissante de couleur blanche en forme de cercle continu de chaque côté du pneu de la roue avant et de la roue arrière ;
- soit de la combinaison des deux types précédents.

Les engins de déplacement motorisés peuvent être munis de signalisations latérales supplémentaires de couleur blanche, jaune ou orange.

Les engins de déplacement motorisés avec guidon doivent également être équipés de :

- un avertisseur sonore pouvant être entendu à une distance de 20 mètres,
- un catadioptre blanc à l'avant, et
- un catadioptre rouge à l'arrière.

Les réglementations concernant l'utilisation des feux qui s'appliquent aux cyclistes s'appliquent également aux utilisateurs d'engins de déplacement.

Équipement de sécurité recommandé

Comme les cyclistes, il est également conseillé aux utilisateurs d'engins de déplacement de s'assurer d'être bien visibles et de porter un casque.

