

LES CYCLISTES ET LE CODE



Institut Vias

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

GRACQ - Les Cyclistes Quotidiens asbl

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



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.

Rédaction : Cette brochure est le fruit d'une collaboration entre le GRACQ et l'institut Vias

Cette brochure a été publiée en 2024.
Son contenu correspond aux infos disponibles à ce moment-là.

Bonne lecture et bonne route !

Table des matières

1. Où rouler quand il n'y a pas d'infrastructure cyclable ? 6

En règle générale 6

- Chaussée, zone de stationnement, accotement et trottoir 6
- Rouler à droite 6
- Dépasser par la gauche ou par la droite?..... 7

Les cas particuliers..... 7

- Les zones cyclables 7
- A vélo dans les zones piétonnes, les zones résidentielles, les zones de rencontre et les rues réservées au jeu 8
- A vélo dans les bandes bus 9
- Voie à circulation locale ou desserte locale..... 10
- Les bandes cyclables suggérées et les chevrons 10
- La chaussée à voie centrale 11

2. Où rouler quand il y a des infrastructures cyclables ? 12

La piste cyclable 12

- Définition et caractéristiques 12
- A quoi reconnaît-on une piste cyclable ? 12
- Les pistes cyclables bidirectionnelles aux carrefours 14
- Dépasser sur une piste cyclable 14
- Les circonstances particulières 14
- Quand peut-on quitter la piste cyclable ? 15

Les passages pour cyclistes 16

Les zones avancées pour cyclistes 16

Les chemins réservés..... 19

3. Comment rouler? 20

Communiquer ses intentions 20

- Le contact visuel..... 20
- Entendre et être entendu 20
- Tendre le bras 20

Rouler à deux de front 21

Les carrefours et ronds-points..... 21

- Le respect des feux 21

- Les signaux routiers relatifs à la priorité 22

- Virer à gauche à un carrefour 23

- Le feu vert intégral 23

- Lentille cyclo piétonne..... 23

- Les ronds-points 25

Le stationnement..... 26

La position sur le vélo 26

Marcher le vélo à la main 26

Cycliste, piéton, qui a priorité?..... 27

Les enfants de moins de 10 ans 27

En groupe à vélo 28

- La taille du groupe 28

- Les règles applicables aux cyclistes en groupe 28

- Capitaines de route et véhicules d'escorte (règles applicables aux cyclistes en groupe) 28

- Résumés 30

Les sens uniques limités (S.U.L.) 31

Les voies sans issue 33

4. Les équipements 34

L'équipement obligatoire du vélo 34

- Le vélo ordinaire 35

- Le VTT 36

- Le vélo à petites roues 37

- Le tricycle ou quadricycle 38

- Le vélo de course 39

Eclairage..... 40

Les autres équipements importants pour la sécurité..... 41

- Les bagages, la remorque et le chargement..... 41

- Le siège pour enfant et le transport de personnes 41

- Les accessoires fluo réfléchissants 42

- Le casque..... 43

- Le rétroviseur 43

Quelques définitions..... 44

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

En règle générale

Chaussée, zone de stationnement, accotement et trottoir

Quand il n'y a pas de piste cyclable¹, le cycliste roule sur la chaussée. (Art. 9.1.1) Mais il peut aussi rouler sur les 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).

Le cycliste peut également rouler sur les zones de stationnement.

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

Conseil

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

Rouler à droite

(Art. 9.3.1)

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

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 (Art. 40.7);
- quand il est impossible de s'assurer que la voie est libre sur une distance suffisante. (Art. 16.4.1° a).

Conseil

Rouler le plus à droite possible, cela ne signifie pas qu'il faut rouler dans le caniveau. Un cycliste qui roule trop à droite le long de véhicules en stationnement est à la merci d'une portière qui s'ouvre inopinément. 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 ?

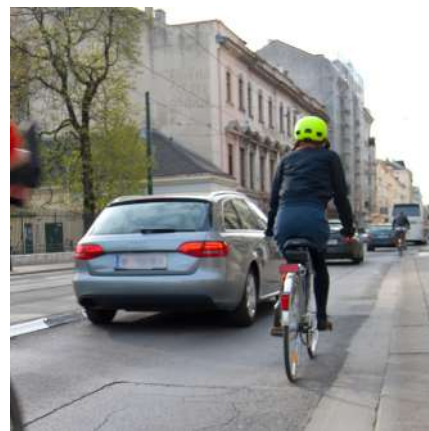
(Art. 16.4.1 et 17.1)

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

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

Conseil

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



Les cas particuliers

Les zones cyclables

Les cyclistes ont aussi certains droits dans une zone cyclable (Art. 2.61 et Art. 71.2), à savoir une ou plusieurs rue(s) signalée(s) au moyen du panneau d'indication suivant et qui se termine par le même panneau avec une bande rouge.

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

Toute 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 vélos électriques speed pedelecs sont assimilés aux cyclistes.



F111
Début d'une zone cyclable



F113
Fin d'une zone cyclable

¹ Voir page 46 la définition de la piste cyclable.

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

La zone piétonne

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



Dans les zones piétonnes, le cycliste:

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

Les conducteurs de speed pedelec n'y sont pas admis.



La rue réservée au jeu

(Art. 2.36. et 40) est identifiable à ses accès pourvus de barrières sur lesquelles sont apposés les panneaux représentés sur l'illustration ci-dessus. L'objectif est de permettre aux enfants de jouer en toute liberté. Les conducteurs de speed pedelec n'y sont pas admis, sauf les riverains.

Dans les rues réservées au jeu, le cycliste

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

Les rues scolaires

(Art. 22undecies)

Dans les rues scolaires, la voie publique est réservée aux piétons et aux cycles ainsi qu'aux conducteurs de speed pedelec.



rue scolaire

Seuls les véhicules prioritaires visés à l'article 37, lorsque la nature de leur mission le justifie, ainsi que les véhicules en possession d'une autorisation délivrée par le gestionnaire de voirie ont accès à la rue scolaire. Sauf disposition contraire du gestionnaire de voirie, il est permis de sortir de la rue scolaire avec un véhicule à moteur.

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 et 40)

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



F12a



F12b

Dans les zones résidentielles et les zones de rencontre

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

A vélo dans les bandes bus

(Art. 71.2 et 72.5)

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

Dans ces bandes, les cyclistes doivent circuler l'un derrière l'autre. Ils doivent se conformer aux feux lumineux spéciaux destinés aux véhicules des transports en commun (Art. 62ter).

Les conducteurs de speed pedelec sont autorisés à rouler dans les bandes bus si le symbole «cyclo P» a été ajouté sur le signal routier.



Voie à circulation locale ou desserte locale

(Art. 2.47)

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

Les conducteurs de speed pedelec ne peuvent pas les emprunter, sauf les riverains y résidant.



Les bandes cyclables suggérées et les chevrons

Les bandes cyclables suggérées peuvent être réalisées de différentes manières. Il s'agit, le plus souvent, soit de bandes latérales dans une couleur ou un matériau différent par rapport au reste de la chaussée, soit d'une alternance de pictogrammes vélo et de chevrons marqués sur la chaussée.

La bande cyclable suggérée recommande au cycliste un emplacement sur la chaussée et attire l'attention de l'automobiliste sur la présence possible de cyclistes.

Le chevron a en outre une fonction de guidage sur un itinéraire cyclable.

Lorsque des logos «vélo» 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°).



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 certains cas et à condition de céder le passage aux cyclistes qui y circulent. (Art. 2.7., 9.7.1° et 42)
- La piste cyclable peut être unidirectionnelle ou bidirectionnelle.



A 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.



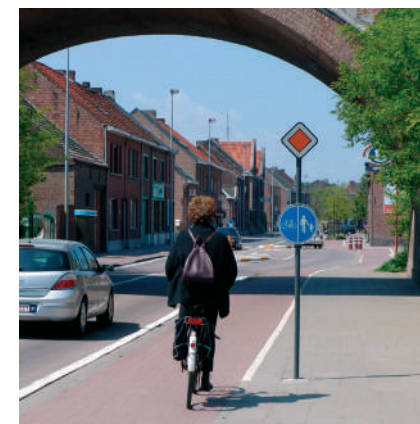
SOIT

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 ou visible 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.



En Wallonie, la vitesse maximale est limitée à 30 km/h sur les pistes signalées avec le D9 ou le D10.

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°).

! Attention

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



Les pistes cyclables bidirectionnelles aux carrefours



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

Conseil

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

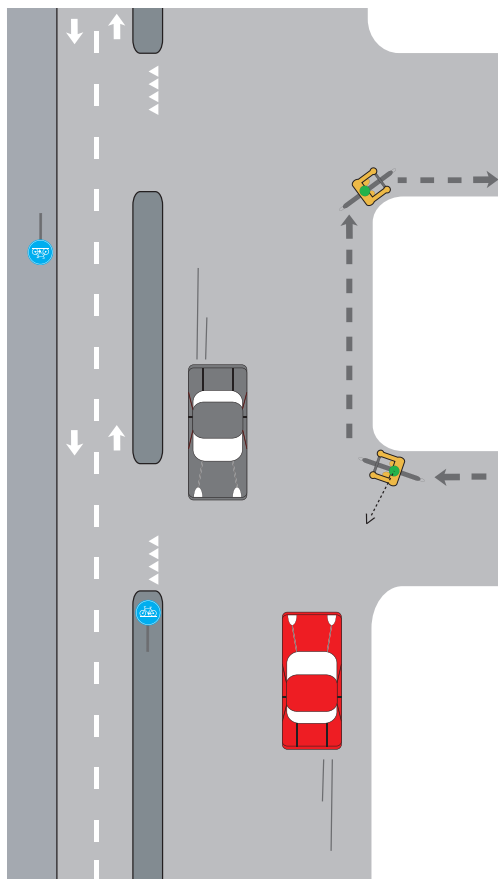
Dépasser sur une piste cyclable

(Art. 16)

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

Les circonstances particulières

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



Quand peut-on quitter la piste cyclable ?

(Art. 9.1.2.3°)

Le cycliste peut quitter la piste cyclable :

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

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



Conseil

A 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.

Attention



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

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

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

Le passage pour cycliste n'accorde aucune priorité: le cycliste ne peut s'engager qu'avec prudence et en tenant compte des véhicules qui approchent.



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

! Attention

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

Les zones avancées pour cyclistes

(Art. 77.6. et 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 facilitent les manœuvres de tourne-à-gauche. Elles peuvent être annoncées par ce signal:



La zone avancée pour cyclistes est délimitée par deux lignes transversales. 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 transversale. Dès que le feu passe au vert, les cyclistes peuvent alors s'engager en premier dans le carrefour.

💡 Conseil

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

Conseil

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

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

Conseil

Dans les cas les plus fréquents, il n'existe pas de bande de sélection réservée aux cyclistes. Il s'agit donc d'avoir l'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 se plaçant au milieu de la bande de circulation pour traverser le carrefour, le cycliste évitera que certains véhicules ne "coupent" sa route.

Les chemins réservés

(Art. 2.34, 22quinquies, 22octies et 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 (Art. 22 quinquies.4)



F99a

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



F99c

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.

Conseil

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

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



F99b

Ce type de signal peut être utilisé pour désigner une partie de la voie publique. Dans ce cas, son usage est facultatif pour le cycliste, qui peut aussi circuler sur la chaussée.

Attention

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 !

3. 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

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

💡 Conseil

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

💡 Conseil

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 bande bus, il doit suivre les feux destinés à régler la circulation des véhicules de transport publics (Art.72.6)

Les panneaux B22 et B23 constituent une exception à la règle (Art. 62ter et 72.6) : 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.



B22



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

Attention



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.



Les cyclistes et les conducteurs de speed pedelec peuvent passer à l'orange ou au rouge pour tourner à droite



Les cyclistes et les conducteurs de speed pedelec peuvent passer à l'orange ou au rouge pour continuer tout droit

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.

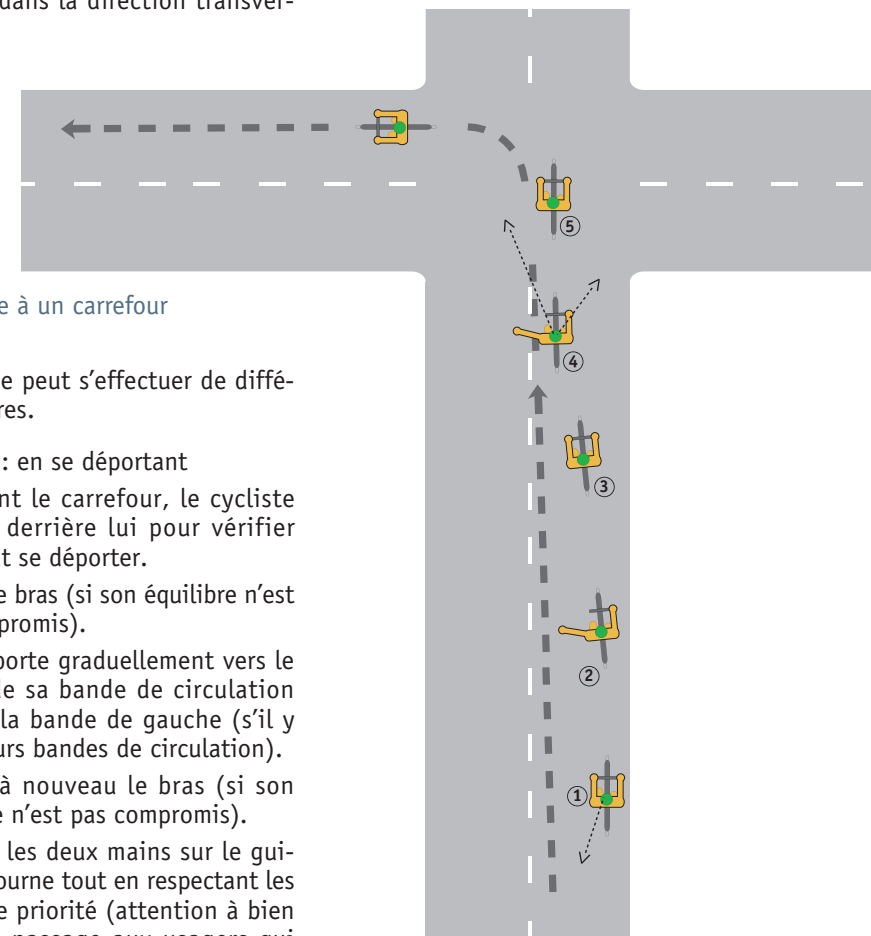


Le feu vert intégral

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.

Lentille cyclo piétonne

Lorsque le feu représente la silhouette éclairée d'une bicyclette et d'un piéton, ce feu s'applique uniquement aux cyclistes, aux conducteurs de cyclomoteurs à deux roues s'ils sont autorisés à circuler sur la piste cyclable et aux piétons (Art.63.2). Contrairement aux lentilles cyclistes, les lentilles cyclo-piétonnes sont placées en aval de la traversée qu'elles régissent.

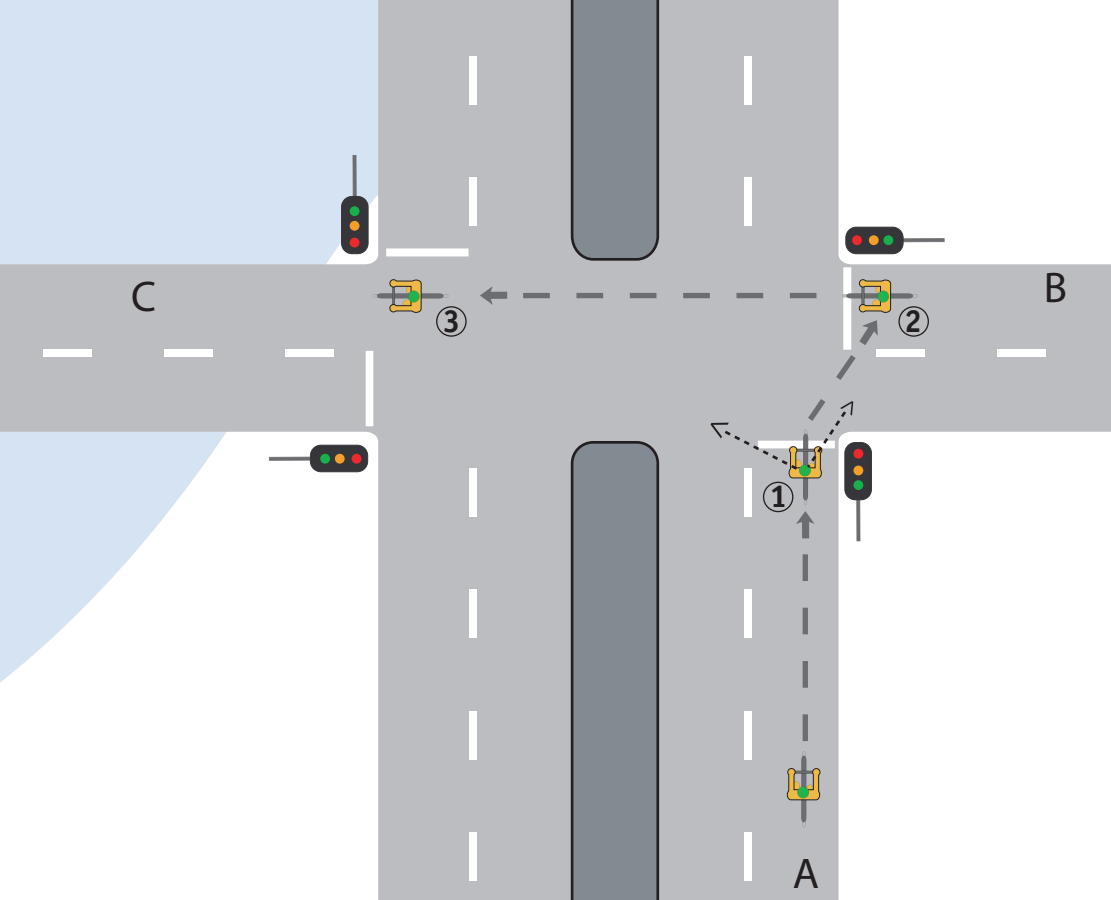


Virer à gauche à un carrefour

Virer à gauche peut s'effectuer de différentes manières.

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

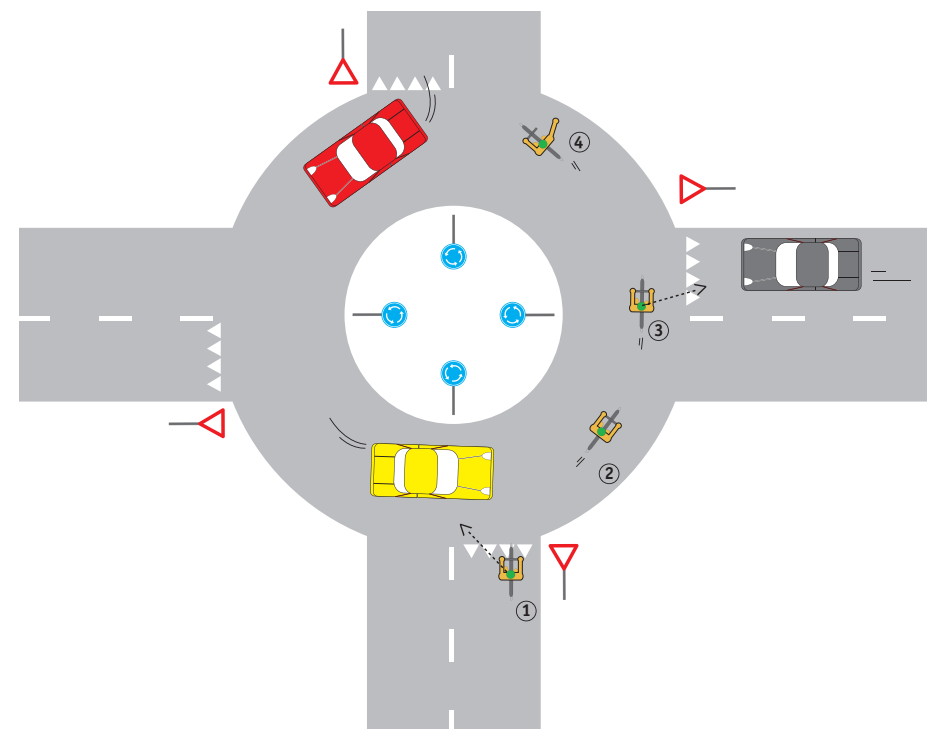




• 2^e manière : en angle droit²

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

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



Les ronds-points

(Art. 2.39 et 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 au milieu de l'anneau (si 1 bande de circulation) pour rester dans le champ de vision du conduc-

teur qui le suit. Il fait attention aux conducteurs qui sont à sa gauche. Ils risquent de lui couper la route subitement afin de quitter le rond-point.

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

Attention

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

Le stationnement

(Art. 23.3 et 70.2.1.3°.f)

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



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

Conseil

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



La position sur le vélo

(Art. 43.1)

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

- Il est interdit de rouler sur la voie publique sans tenir le guidon. Rouler à une main n'est pas interdit. Mais le cycliste doit toujours être en mesure d'exécuter les mouvements nécessaires à la conduite et au respect du code de la route. Or, celui qui tient son guidon d'une main et porte un sac de l'autre main ne pourra pas indiquer ses changements de direction.
- De même, il est interdit (et dangereux) de ne pas garder les pieds sur les pédales.
- Un cycliste ne peut pas se faire remorquer par un autre usager, qu'il soit cycliste ou non.
- Il est interdit de rouler à vélo en tenant un animal en laisse.
- 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° et 42.2.2.2°)

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

Cycliste, piéton, qui a priorité ?

- Comme n'importe quel autre conducteur, le cycliste doit redoubler de prudence en présence d'usagers plus vulnérables tels que des piétons, surtout lorsqu'il s'agit d'enfants, de personnes âgées ou de personnes 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 traversant³. Il doit donc y céder le passage aux piétons. (Art. 12.4)
- Lorsqu'il tourne, le cycliste doit céder le passage aux piétons qui traversent la voie qu'il aborde. (Art. 19.5)



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

- Le cycliste a priorité sur le piéton lorsqu'en l'absence de trottoir ou d'accotement praticable, les piétons empruntent la piste cyclable. Ceux-ci doivent alors céder le passage aux cyclistes. (Art. 42.2.2.1°)
- Dans certaines circonstances, le cycliste doit partager une partie de la voie publique avec les piétons, c'est notamment le cas en présence du signal D10 ci-dessous. Dans ce cas, le cycliste ne peut pas mettre en danger les piétons qui circulent sur cette partie de la voie publique.



Les enfants de moins de 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.

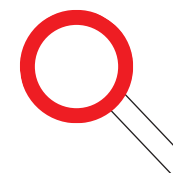


Les capitaines de route :

- 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.



Résumés

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
A un carrefour avec feux	NON	NON
A un carrefour sans feux	NON	OUI

Les sens uniques limités (S.U.L.)

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

De même, les conducteurs de speed pedelec et de cyclo classe A peuvent les emprunter si le panneau additionnel le mentionne (Art. 68.4).



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



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



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

Conseil

Il arrive qu'un conducteur distrait oublie qu'il s'engage dans une rue à sens unique, excepté pour les cyclistes, 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 ?).

Attention



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

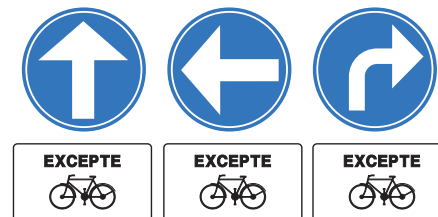
Dans certains accès interdits dans les deux sens de circulation, le passage peut être autorisé aux vélos, conducteurs de speed pedelec ou de cyclo classe A selon les symboles mentionnés sur le panneau additionnel.



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.



4. Les équipements

L'équipement obligatoire du vélo

(Art. 82)

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

vélo de course, VTT, vélo à petites roues, tricycle ou quadricycle ou vélo ordinaire ?

Si le vélo dispose d'une assistance électrique au pédalage qui s'interrompt à 25 km/h (puissance limitée à 250W), cela ne modifie en rien sa catégorisation.



Le vélo ordinaire



Il doit obligatoirement comporter :

- une sonnette (audible à 20 m)
- 2 freins (un pour l'avant et un pour l'arrière)
- des catadioptres
 - à l'avant : un blanc
 - à l'arrière : un rouge (sa plage éclairante doit être distincte de celle du feu rouge).
- sur les pédales : jaunes ou orange (ils doivent être visibles à l'avant et à l'arrière de la bicyclette)

- sur les rayons et/ou sur les pneus : au moins 2 catadioptres blancs, jaunes ou orange à double face disposés symétriquement aux rayons de chaque roue ET/OU une bande réfléchissante blanche de chaque côté des pneus.



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.

Il doit obligatoirement comporter :

- une sonnette audible à 20 m
- 2 freins (un à l'avant et un à l'arrière)
- des catadioptres comme pour le vélo ordinaire⁴ MAIS ceux-ci ne sont obligatoires que s'il circule la nuit ou si la visibilité est réduite à moins de 200 m.

EXCEPTION :

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

⁴ Voir p.35.

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



Il se reconnaît légalement à :

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

Il doit obligatoirement comporter :

- une sonnette (audible à 20 m)
- un frein (au minimum)
- des catadioptres comme pour le vélo ordinaire⁵

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

⁵ Voir p.35.

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.

Le vélo de course



Il se reconnaît à :

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

Il doit obligatoirement comporter :

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

ordinaire⁸ MAIS ceux-ci ne sont obligatoires que s'il circule la nuit ou si la visibilité est réduite à moins de 200 m.

EXCEPTION :

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

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

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

⁸ Voir p.35.

☀ Conseil

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 catadioptrés ne sont obligatoires que s'ils circulent quand la visibilité est réduite à 200 m ou la nuit. Quel cycliste peut être sûr à 100% qu'il ne circulera jamais dans ces circonstances ?

Eclairage

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 lourds⁹. 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 uniquement la nuit et chaque fois qu'il n'est pas possible de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 200 m (par temps de brouillard par exemple). Ces feux peuvent



être installés sur le vélo ou être portés par le cycliste lui-même. 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). A l'avant, le feu utilisé doit être blanc ou jaune; à l'arrière, il doit être rouge. Le feu rouge doit être visible par temps clair à une distance de 100 m (Art. 82.1).

Les autres équipements importants pour la sécurité

Les bagages, la remorque et le chargement

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

☀ Conseil

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 sacs ("fontes") de modèles très variés.

Le siège pour enfant et le transport de personnes

(Art. 44.4 et 44.5)

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



⁹ Voir aussi p. 42.

☀ Conseil

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-pieds (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... Il sont utiles quand il fait sombre : en les portant, on peut être repéré à 150 mètres (contre 50 mètres en portant simplement des vêtements de couleur claire).

Les vestes fluorescentes intégrant des éléments réfléchissants répondent aussi à des normes européennes. Vérifiez

qu'elles portent bien les labels EN 471 ou EN 1150.

Etre bien vu n'est pas incompatible avec le confort : veillez à utiliser des vêtements qui vous donnent une liberté de mouvement suffisante sans être trop amples. En cas de pluie, vous pouvez utiliser une cape qui recouvre le guidon. Un fil de plomb¹⁰ 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. Qui peut dire qu'il ne chutera pas ou qu'il n'aura jamais d'accident ? Le casque offre une protection de la tête en cas de chute ou de collision, en particulier chez les enfants et les seniors, dont le sens de l'équilibre est moindre.

Le rétroviseur

Le rétroviseur permet de voir derrière soi sans perdre de vue ce qui se passe devant soi. Il permet d'avoir une bonne perception du trafic qui s'approche : cela évite l'effet de surprise et permet au cycliste de mieux anticiper les changements de direction ou les réinsertions en voirie.

¹⁰ En vente dans les merceries.

☀ Conseil

Comment choisir un casque ?

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

! Attention

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



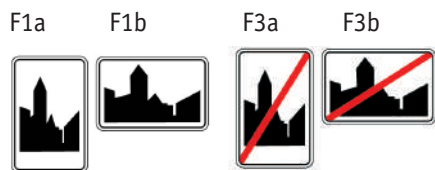
Quelques définitions

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

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

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

Agglomération : espace qui comprend des immeubles bâtis et dont les accès sont indiqués par les signaux F1a ou F1b et les sorties par les signaux F3a ou F3b. (Art. 2.12)



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

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

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

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

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



F99b



F101b



F99a



F101a

Le terme « cycle » désigne tout véhicule à deux roues ou plus, propulsé à l'aide de pédales ou de manivelles par un ou plusieurs de ses occupants et non pourvu d'un moteur, tel une bicyclette, un tricycle ou un quadricycle.

L'adjonction d'un moteur électrique d'appoint d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 kW, dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint la vitesse de 25 km/h, ou plus tôt si le conducteur arrête de pédaler, ne modifie pas la classification de l'engin comme cycle.

Le cycle non monté n'est pas considéré comme un véhicule.

Les tricycles et les quadricycles d'une largeur maximale d'un mètre sont assimilés aux bicyclettes.

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

Engin de déplacement.

Le terme désigne:

1° soit un « engin de déplacement non motorisé », c'est-à-dire tout véhicule qui ne répond pas à la définition de cycle, qui est propulsé par la force musculaire de son ou de ses occupants et qui n'est pas pourvu d'un moteur.

Les utilisateurs d'engins de déplacement non motorisés qui se déplacent sans excéder l'allure du pas sont assimilés aux piétons.

2° soit un « engin de déplacement motorisé », c'est-à-dire tout véhicule à moteur à une roue ou plus et dont la vitesse maximale est, par construction, limitée à 25 km à l'heure (chaises roulantes électriques, trottinettes...). Ils sont assimilés aux cyclistes. (Art. 2.15.2 et Art. 7)

Manœuvre : le conducteur qui veut exécuter une manœuvre doit céder le passage aux autres usagers. Sont notamment considérées comme manœuvres : changer de bande de circulation ou de file, traverser la chaussée, traverser une partie de la voie publique qui ne lui est pas réservée telle qu'un trottoir traversant, une piste cyclable, quitter un emplacement de stationnement ou y entrer, déboucher d'une propriété rive-

raîne, effectuer un demi-tour ou une marche arrière. N'est pas considérée comme manœuvre le fait de remettre son véhicule en mouvement ou le fait d'emprunter la chaussée à la fin d'une piste cyclable en continuant à circuler tout droit. (Art. 12.4)

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

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

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

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

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



D9



D7

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



B5



B1



D5

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

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

Speed pedelec : (Art. 2.17) tout véhicule à deux roues à pédales, à l'exception des cycles motorisés, équipé d'un mode de propulsion auxiliaire dans le but premier d'aider au pédalage et dont l'alimentation du système auxiliaire de propulsion est interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse maximale de 45 km à l'heure, avec les caractéristiques suivantes : une cylindrée inférieure ou égale à 50 cm³ avec une puissance nette maximale qui ne dépasse pas 4 kW s'il

s'agit d'un moteur à combustion interne, ou une puissance nominale continue maximale inférieure ou égale à 4 kW s'il s'agit d'un moteur électrique.

Trottoir : partie de la voie publique en saillie ou non par rapport à la chaussée, qui est spécifiquement aménagée pour la circulation des piétons, revêtue de matériaux en dur et dont la séparation avec les autres parties de la voie publique est clairement identifiable par tous les usagers. Le fait que le trottoir en saillie traverse la chaussée ne modifie pas l'affectation de celui-ci¹¹. (Art.2.40)

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

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

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

Vélo couché : cycle dont le conducteur est en position presque couchée.

Véломobile : vélo couché avec une carrosserie

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

Zone cyclable : une ou plusieurs voies publiques où des règles de comportement spécifiques sont d'application en ce qui concerne les cyclistes. Le début est indiqué par le signal F111 et la fin est indiquée par le signal F113.



F111



F113

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

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

Zone résidentielle/zone de rencontre:

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



F12a



F12b

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



F103



F105



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

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

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

Les cyclistes et le code

1. Où rouler quand il n'y a pas d'infrastructure cyclable ?
 2. Où rouler quand il y a des infrastructures cyclables ?
 3. Comment rouler ?
 4. Les équipements
- Quelques définitions