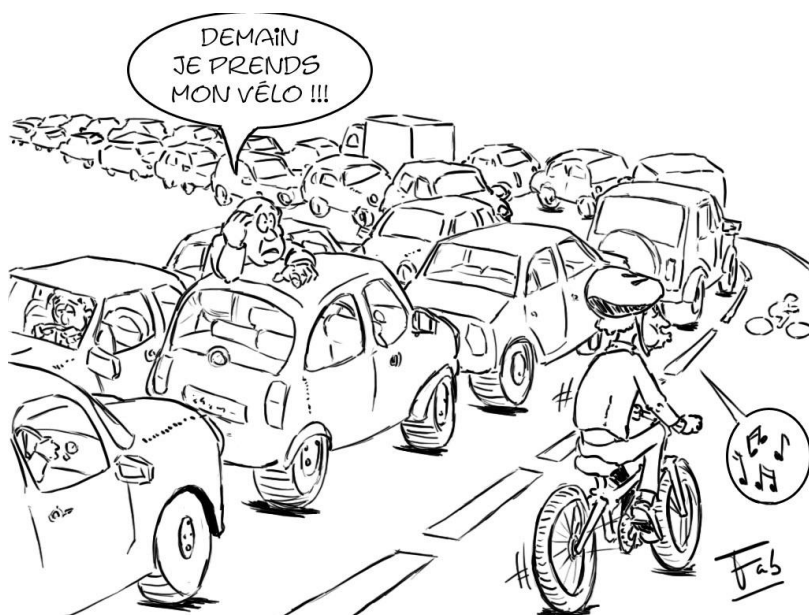


Les indispensables de la conduite à vélo en ville



Version 2.0 - juin 2021

Florence Boillot et Pierre Vinant

Université Gustave Eiffel

Les auteurs :

Florence Boillot, chercheuse à l'Université Gustave Eiffel, Département COSYS, Laboratoire GRETTIA.

Pierre Vinant, ingénieur de recherche à l'Université Gustave Eiffel, Département COSYS, Laboratoire GRETTIA.

Les dessins en noir et blanc et signés « Fab » ont été réalisés par Fabrice Cohen.

Université Gustave Eiffel

14-20 Boulevard Newton
Cité Descartes, Champs sur Marne
77447 Marne la Vallée Cedex 2
Tél. : 01 81 66 80 00
Fax : 01 81 66 80 01

Département Composants et Systèmes (COSYS)

14-20 Boulevard Newton
Cité Descartes, Champs sur Marne
77447 Marne la Vallée Cedex 2

Laboratoire Génie des Réseaux de Transports Terrestres et Informatique Avancée (GRETTIA)

25 allée des Marronniers
78008 Versailles Cedex

Reproduction, diffusion :

Le texte est sous licence : [CC BY-SA 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/)

Les dessins en noir et blanc sont sous licence : [CC BY-NC-ND 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/)

Les dessins en couleur sont sous licence : [CC BY-ND 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nd/4.0/)

Cette synthèse est issue du projet « Nouveaux Cyclistes Urbains » avec les partenaires :

Université Gustave Eiffel

Fédération française des Usagers de la
Bicyclette (FUB)



Un projet soutenu par la Région Ile-de-France dans le cadre du programme « Partenariat Institutions-Citoyens pour la Recherche et l'Innovation »



Table des matières

Table des matières.....	3
Remerciements.....	4
Introduction.....	5
Les indispensables de la conduite à vélo en ville.....	7
1. Préliminaires	7
1.1. Un vélo en bon état	7
1.2. Assurer votre stabilité à vélo en toute circonstance.....	7
2. Quelques situations où une attention accrue s'impose.....	8
2.1. Traverser un carrefour en allant tout droit	8
2.2. Circuler sur un giratoire ou un rond-point	10
2.3. Changer de direction, faire un écart ou freiner	12
2.4. Tourner à gauche à un carrefour	13
2.4.1. Tourner directement à gauche comme les autres véhicules.....	13
2.4.2. Tourner en deux temps (spécifique aux cyclistes).....	15
2.4.3. Redevenir piéton et emprunter les passages pour piétons.....	16
2.5. Circuler le long de véhicules stationnés.....	16
2.5.1. Stationnement en créneau	17
2.5.2. Stationnement en épi ou en bataille	17
2.6. Éviter un obstacle.....	18
2.7. Circuler sur un double sens cyclable.....	19
2.8. Circuler en présence de poids lourds ou de bus	20
2.8.1. Les déports	20
2.8.2. Les angles morts.....	21
2.8.3. Quel comportement adopter ?	22
2.8.4. Autres points d'attention.....	24
2.9. Gérer les situations de masquage	24
2.10. Interagir avec les piétons.....	25
3. Un résumé des principes fondamentaux de la conduite à vélo	28
3.1. Observer, écouter, être attentif.....	29
3.2. Interpréter, comprendre.....	30
3.3. Anticiper : prévoir ce que vont faire les autres et s'y adapter.....	32
3.4. Se rendre visible, se faire entendre, attirer l'attention	33
3.5. Prévoir ce que l'on va faire soi-même	35
3.6. Se rendre prévisible : faire comprendre ses intentions aux autres	36
3.7. Prendre sa place	38
3.8. Respecter les autres	39
3.9. Connaître et respecter le code de la route	40
Conclusion	44
Annexe : Quelques panneaux utiles	45
1. La forme des panneaux porteuse de sens	45
2. Les panneaux de priorité et les marquages au sol associés.....	45
3. Panneaux qualifiant les routes, les zones et les voies ou concernant les changements de direction	46
Glossaire.....	50

Remerciements

Ces indispensables de la conduite à vélo sont une synthèse d'un futur guide qui sera édité dans quelques mois. Aussi tenons-nous à remercier tous ceux qui ont contribué, à des degrés divers, à la réalisation du guide et de sa synthèse.

Tout d'abord les participants au projet « Nouveaux Cyclistes Urbains » dont est issu le guide : Nadine Chaurand et Carolina Martinez-Tabarès du Laboratoire de Psychologie et d'Ergonomie Appliquées de l'Université Gustave Eiffel, Nicolas Dubois et Bernadette Caillard-Humeau de la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) pour leur accompagnement et leurs précieux conseils tout au long du projet.

Pierre Toulouse, ancien adjoint de la Coordonnatrice Interministérielle pour le Développement de la marche et de l'Usage du Vélo, qui a accepté de relire l'intégralité du guide, ce qui, compte tenu de son expertise dans le domaine, nous a permis de corriger quelques erreurs et de l'enrichir de manière substantielle.

Les membres du comité de pilotage du projet « Nouveaux Cyclistes Urbains » : Matthieu Chassignet de l'ADEME, Virginie Davoust-Gosselin de la Région Ile-de-France, Mounir Lakdar de la vélo-école de Vanves (Antenne « Vanves en roue libre » de l'association francilienne « Mieux se Déplacer à Bicyclette »), et Pierre Toulouse pour leur accompagnement et leurs conseils.

Les experts formateurs vélo des différentes réunions « Focus Group » qui ont apporté leur expertise dans la définition des bonnes pratiques du déplacement à vélo en ville.

Les agents de Vedecom qui ont accepté d'apporter leur concours à l'évaluation de ce guide et en particulier Laurent Perron, adjoint au Directeur du Programme Véhicule et Isabelle Maudet, Directrice des Ressources Humaines qui ont permis et accompagné cette évaluation au sein de leur entreprise.

Les experts de la FUB qui ont accepté de relire l'un ou l'autre des chapitres du guide et qui ont fait de nombreuses et fructueuses remarques : Judith Un de l'association « Espace PaMA », Laurence Picado de l'association « Collectif Cycliste 37 », Gautier Henaff de l'association « Recycl'Arte », Guillaume Juan de l'association « Le Cytrotrope », François Nora, autoentrepreneur Éducateur Vélo, Lucile Cousin de l'association « Mines de Rayons », Lydiane Tirel de l'association Bicyclaide, à nouveau Bernadette Caillard-Humeau de la FUB et de la vélo-école Via Nova et enfin Rodrigue Yao Ogoubi, de l'Association Janus France.

Enfin nous tenons aussi à remercier Fabrice Cohen d'avoir accepté d'illustrer les différents principes du guide par des dessins humoristiques.

Introduction

Le vélo, pour vos déplacements en ville, que ce soit pour aller au travail, faire ses courses ou pour tout autre raison, est un mode de transport efficace. De plus, toutes les études montrent que la pratique régulière du vélo, même comme simple moyen de déplacement, a des effets bénéfiques sur la santé, tels qu'un gain significatif d'espérance de vie ou un plus fort sentiment de bien-être.

Pourtant, l'idée de rouler à vélo en ville rebute beaucoup de personnes. Se retrouver à vélo au milieu de nombreux véhicules rapides et beaucoup plus gros peut en effet inquiéter. Et la circulation à vélo en ville présente un certain nombre de difficultés qu'il faut apprendre à déjouer.

Cette synthèse sur les indispensables de la conduite à vélo vise à vous aider dans votre apprentissage de la circulation à vélo en ville. Elle pourra notamment vous aider à surmonter vos difficultés par une meilleure compréhension de votre environnement sur la route et en ayant un comportement plus adapté dans diverses situations. Vous pourrez y trouver la réponse à certaines de vos questions. Suivre les conseils de cette synthèse devrait vous permettre de circuler de manière plus confortable et plus sécuritaire à vélo. Elle contient un savoir-faire organisé autour de deux axes : les principales situations où une attention accrue est nécessaire et une synthèse des principes fondamentaux de la conduite à vélo.

Cette synthèse ne remplace pas la pratique du vélo qui permet d'acquérir la compétence du « savoir rouler » dans la circulation, mais elle la complète par un savoir-faire théorique et des conseils pratiques. Elle gagnera à être enrichie par des discussions que vous pourrez avoir avec d'autres cyclistes parmi vos relations ou au sein d'une association de cyclistes. Et sa lecture doit être accompagnée d'une pratique du vélo afin que vous puissiez tester les comportements conseillés et qu'ils puissent devenir des réflexes.

Cette synthèse a été réalisée à l'attention des personnes novices en matière de circulation à vélo en ville. Elle s'adresse donc avant tout à vous qui n'avez jamais fait de vélo en ville ou qui en faites de temps en temps, en particulier si :

- vous ressentez des appréhensions à rouler à vélo en ville. La circulation à vélo vous fait peur ;
- vous vous posez des questions sur le comportement à adopter dans différentes situations : comment traverser un carrefour, prendre un giratoire, tourner à gauche, comment rouler au milieu des autres usagers de la route et notamment des camions, etc.

Mais elle s'adresse aussi à toute personne intéressée par la conduite à vélo en ville, curieuse de confronter sa pratique du vélo aux conseils fournis dans cette synthèse.

Cette synthèse ne suppose pas que vous ayez déjà fait des trajets en ville. Par contre, elle suppose que vous sachiez faire du vélo : le diriger où vous voulez, ralentir et vous arrêter, savoir lever un bras du guidon pour indiquer un changement de direction et savoir vous retourner pour observer les véhicules derrière vous, tout en roulant. Si ces compétences vous manquent, nous vous suggérons, soit de prendre contact avec une vélo-école s'il y en a une proche de chez vous (<https://www.fub.fr/velo-ecoles>), soit de vous exercer dans un endroit sans véhicules avant de vous mélanger au reste de la circulation.

Il est normal, à la lecture de cette synthèse, que vous vous sentiez un peu dépassé par la somme des informations à mémoriser. Mais rassurez-vous, vous n'avez pas besoin de tout connaître pour vous déplacer à vélo. Et vous pourrez revenir sur cette synthèse aussi souvent que de besoin, dans un va et vient avec votre pratique du vélo.

Cette synthèse fait partie d'un guide plus complet qui présente de nombreuses situations concrètes de conduite afin de mieux faire comprendre les principes fondamentaux. Il sera édité dans quelques mois. Mais dans le cadre de la sortie du confinement lié à l'épidémie du Coronavirus, sur une suggestion de la FUB (Fédération française des Usagers de la Bicyclette), nous mettons à disposition cette synthèse dès à présent, dans une version complète, mais qui pourra encore évoluer

avant son édition finale. En espérant que vous trouverez dans ce guide ce qu'il vous faut pour vous lancer sereinement dans la circulation lors de votre sortie du confinement.

Cette synthèse et le futur guide sont issus d'un projet de recherche « Nouveaux Cyclistes Urbains » issu du programme « Partenariat Institutions-Citoyens pour la Recherche et l'Innovation » (PICRI) financé par la Région Ile-de-France.

Lecteurs, lectrices, sachez que plus vous pratiquerez le vélo dans la circulation, plus vous gagnerez en savoir-faire et en confiance. Après les premières sorties qui sont source d'appréhensions et parfois de difficultés, vous découvrirez le plaisir et le sentiment de liberté que procurent les déplacements à vélo. Puisse cette synthèse vous aider à franchir certaines étapes pour en profiter pleinement et dans les meilleures conditions.

N'hésitez pas à nous faire part de vos remarques sur cette synthèse à l'adresse suivante : IndispensablesDeLaConduiteAVelo@free.fr

Les indispensables de la conduite à vélo en ville

Cette synthèse débute par quelques conseils préalables à tout déplacement à vélo dans la circulation. Elle aborde ensuite les principales situations de conduite qu'il est important de savoir gérer à vélo. Celles-ci sont décrites en détail ainsi que les risques associés et les comportements à adopter afin de vous aider à les aborder dans de bonnes conditions de confort et de sécurité. Enfin, la dernière partie prend un peu de hauteur et décrit un ensemble de principes fondamentaux de la conduite cycliste. Une fois acquis, ils vous permettront d'aborder toute situation nouvelle avec les bons réflexes. Un glossaire termine cette synthèse pour définir les principaux termes techniques utilisés.

1. Préliminaires

1.1. Un vélo en bon état

Avant tout, même si ce guide, centré sur les comportements à adopter, n'en parle pratiquement pas, il est nécessaire d'avoir un vélo en bon état de fonctionnement avec, notamment, deux freins qui fonctionnent. Il est aussi utile que sa transmission (plateaux-chaîne-pignons) soit en bon état afin que vous puissiez accélérer sans souci lorsque vous le décidez. Il ne doit pas y avoir de jeu dans la direction (entre le guidon et la roue avant) ni dans le pédalier. Vos pneus doivent être en bon état et bien gonflés pour gagner en efficacité et diminuer les risques de crevaisons. Les éléments lumineux (réflecteurs et lumières) sont également importants et obligatoires la nuit ou lorsque la visibilité est faible.

Si vous ne savez pas réparer votre vélo, vous pouvez apprendre dans un atelier d'autoréparation ; vous développerez ainsi votre « vélonomie » (autonomie dans l'entretien de votre vélo). Si vous ne souhaitez pas mettre les mains dans le cambouis, faites appel à un réparateur de vélo (vélociste). Dans certaines villes, il peut même se déplacer à votre domicile ou sur votre lieu de travail.

1.2. Assurer votre stabilité à vélo en toute circonstance

Un vélo classique n'ayant que deux roues, il est moins stable qu'une voiture, notamment en virage ou lors d'un freinage brusque. De nombreuses chutes à vélo surviennent sans l'intervention d'un tiers. Vous devez donc :

- bien connaître vos capacités (freinage, prise de virage) sur le vélo que vous utilisez,
- savoir identifier une chaussée glissante :
 - passage recouvert de feuilles mortes,
 - toute chaussée mouillée, notamment au moment où il commence à pleuvoir,
 - tout marquage au sol, notamment les passages pour piétons, qui peuvent devenir de vraies patinoires s'ils sont mouillés,
 - lorsque la température est en dessous de 2°C : risque de verglas sur les parties mouillées de la chaussée ;
- adapter votre vitesse aux conditions de circulation, à l'état de la route et aux virages à venir ;
- laisser suffisamment d'espace entre vous et le véhicule devant vous afin de pouvoir vous arrêter à temps s'il s'arrête brusquement ;
- anticiper assez tôt tout ce que vous vous aurez à faire : freinages, virages brusques, évitement d'obstacle afin de ne pas avoir à réagir en urgence ;
- avoir en permanence les doigts sur les freins, pour réduire le temps de réaction si vous avez besoin de freiner rapidement.

Si vous ne vous sentez pas à l'aise à vélo, notamment si vous ne savez pas lâcher le guidon d'une main pour indiquer vos changements de direction, vous pouvez vous exercer loin de la circulation, seul ou avec des amis cyclistes ou encore dans une vélo-école.

Si au contraire, vous pensez pouvoir maîtriser votre vélo en toutes circonstances, sachez que l'excès de confiance en soi est un autre écueil à éviter lors de vos sorties à vélo. Cet excès de confiance peut venir rapidement, grisé que nous sommes par la liberté que procure le déplacement à vélo. Pourtant, comme rappelé ci-dessus, beaucoup de chutes, y compris pour des cyclistes confirmés, surviennent tout seul. Donc prudence !

2. Quelques situations où une attention accrue s'impose

2.1. Traverser un carrefour en allant tout droit

Lorsque vous allez tout droit sur un carrefour, vous pensez bien sûr à observer les véhicules arrivant de droite et de gauche (sauf éventuellement s'il y a des feux et que le vôtre est vert). Mais vous pensez peut-être moins à observer les véhicules qui arrivent en face de vous et qui tournent à gauche et à ceux qui vont dans le même sens que vous et qui tournent à droite. Dans les deux situations, vous êtes prioritaire, mais une grande attention s'impose :

1. Les véhicules qui arrivent en face de vous et qui tournent à gauche

Ils sont généralement assez visibles et leurs conducteurs peuvent également bien vous voir. Vous devez tout de même être attentif car ils peuvent être distraits ou occupés à observer autre chose comme des piétons qui traversent. Vous devez aussi vous positionner de telle sorte de **ne pas être caché par le véhicule que vous suivez** (Figure 1).

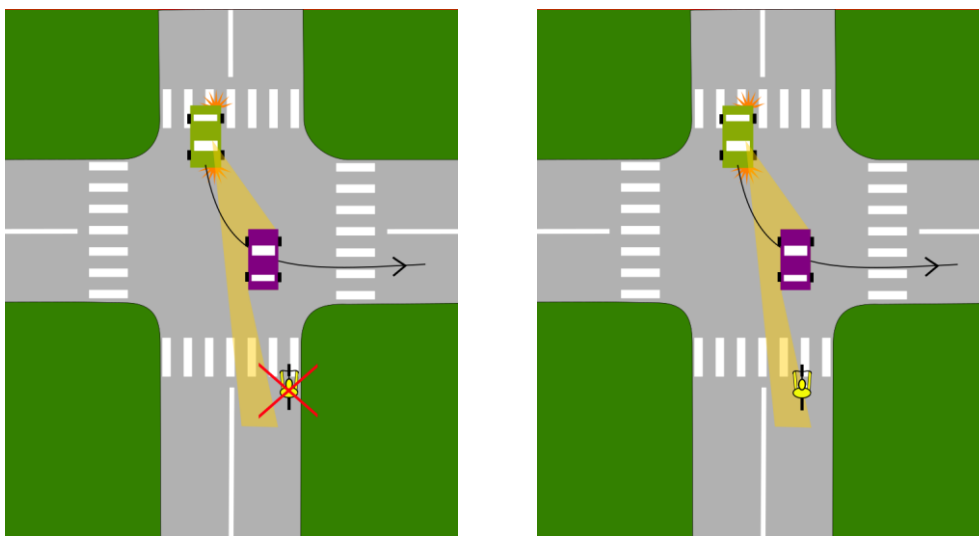


Figure 1 : À l'approche d'un carrefour, cycliste trop à droite et non visible (à gauche), cycliste positionné pour rester visible (à droite)

2. Les véhicules qui vont dans le même sens que vous et qui tournent à droite

Ces véhicules sont en général moins visibles car ils arrivent de derrière, ce qui nécessite parfois de vous retourner pour les voir. Dans d'autres situations, c'est vous qui êtes beaucoup moins visible d'eux. Selon le type de véhicule (camion, bus), leur conducteur peut même ne pas vous voir du tout (§ 2.8.2 *Les angles morts*). Un conducteur peut aussi vous doubler puis vous avoir oublié au moment de tourner à droite. Cela arrive notamment si vous roulez à peu près à la même vitesse que lui ou s'il est distrait.

Voici quelques **recommandations pour éviter ces « queues de poisson »** lorsque vous allez tout droit.

- À l'approche du carrefour, vous devez absolument vous retourner (Figure 2) pour :

- savoir si un véhicule risque de se retrouver sur votre gauche au niveau de l'intersection ; si c'est le cas, vous pourrez accélérer ou ralentir afin de passer avant ou après lui pour traverser l'intersection sans aucun véhicule à votre gauche ;
- attirer l'attention des conducteurs qui vous suivent afin qu'ils prennent conscience de votre présence et se demandent ce que vous allez faire.

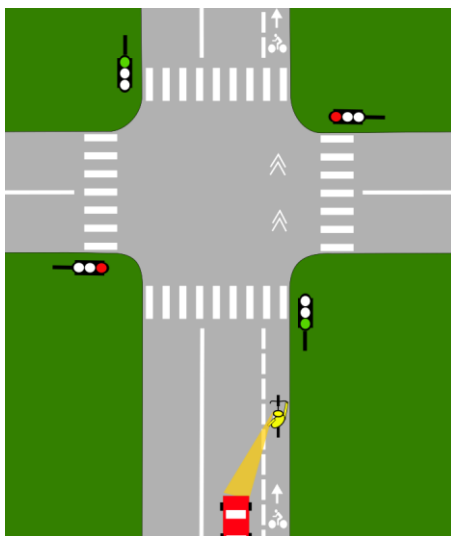


Figure 2 : Le cycliste se retourne en amont du carrefour

- Vous pouvez vous placer au centre-droit de la voie (Figure 3) en amont du carrefour afin d'obliger les véhicules à faire un écart important pour vous doubler. Cela pourra les dissuader de vous doubler s'ils tournent à droite. S'ils n'ont pas à faire le moindre écart pour vous doubler, ils prêteront moins attention à vous !

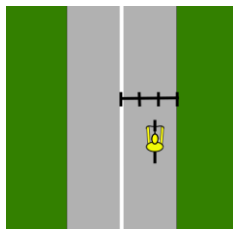


Figure 3 : Positionnement du cycliste au centre-droit d'une voie

- D'une manière générale, faites votre possible pour éviter de vous trouver à la droite d'un véhicule lorsque vous pénétrez sur le carrefour (Figure 4).

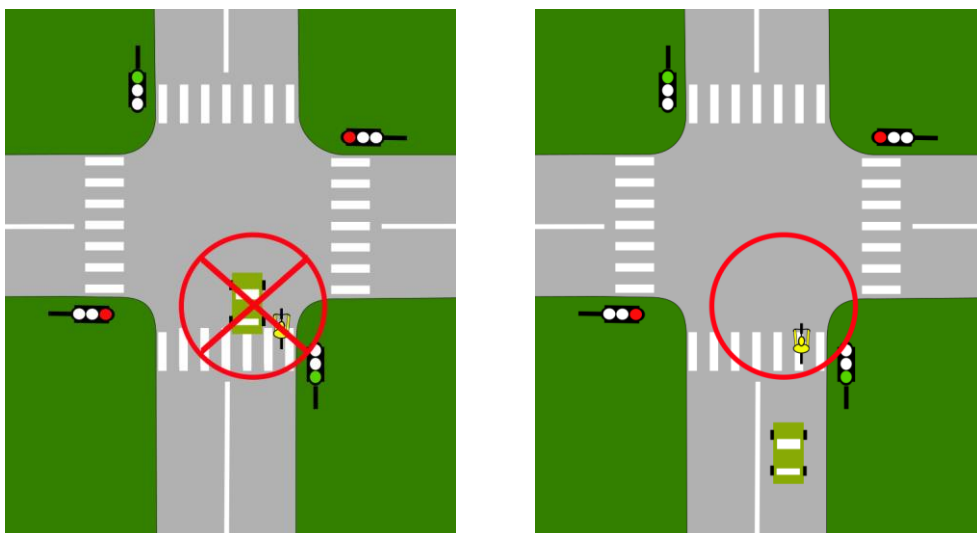


Figure 4 : Evitez de pénétrer dans la zone rouge en présence d'un autre véhicule

- Si vous en avez la possibilité, roulez à la même vitesse que les autres véhicules. C'est un très bon moyen pour éviter d'être dépassé
- Vous devez bien sûr aussi éviter de doubler un véhicule par la droite, en carrefour ou en approche d'un carrefour. Vous vous placeriez vous-même dans une situation dangereuse car le conducteur a encore moins de chance de vous voir.

Lorsque vous circulez sur une bande ou une piste cyclable, le problème est exactement le même. À chaque intersection, soyez toujours très attentif aux véhicules venant d'en face et à ceux qui viennent de derrière ou qui roulent à côté de vous et qui tournent, même si, sur votre bande ou piste, vous avez encore la priorité sur eux (Figure 5).

Sauf panneau  vous obligeant à circuler sur la bande cyclable, vous avez le droit d'en sortir pour vous placer sur la voie à gauche de la bande, à l'approche du carrefour, pour éviter de vous faire doubler par des véhicules qui tournent. Attention, vous n'êtes pas prioritaire lorsque vous changez de voie ! Vous pouvez aussi vous coller sur la gauche de la bande pour attirer l'attention sans changer de voie.

Attention, vous avez la priorité sur les véhicules venant de votre route et qui tournent mais pas nécessairement sur ceux qui viennent de la route que vous traversez. Cela dépend du système de priorité du carrefour.

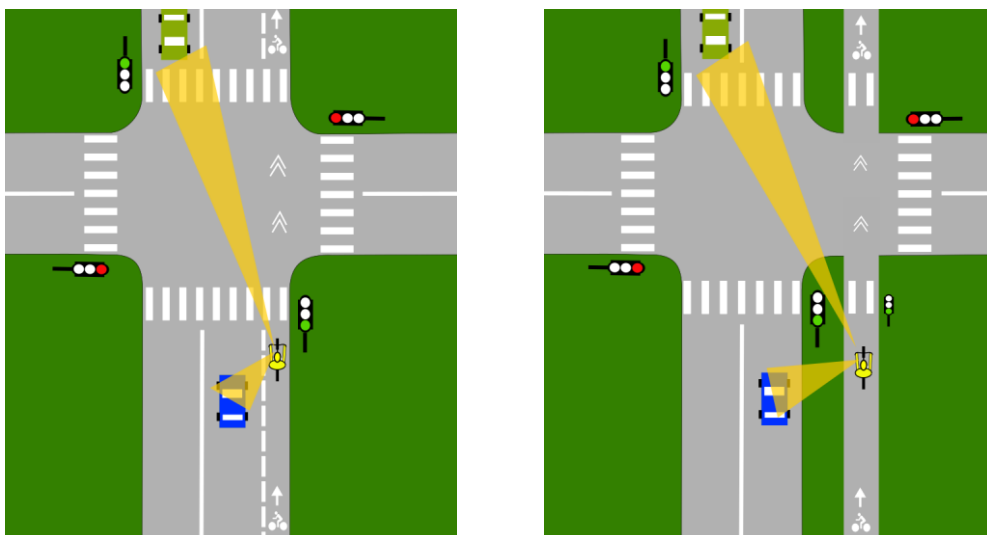


Figure 5 : Sur bande et piste cyclables, même attention envers les véhicules qui tournent

2.2. Circuler sur un giratoire ou un rond-point

Les carrefours circulaires sont souvent source d'appréhension chez les nouveaux cyclistes et même chez certains cyclistes plus expérimentés. Et en effet, leur traversée nécessite une attention accrue car les occasions de se faire couper la route sont nombreuses :

- juste avant d'y entrer, un véhicule qui vous suit peut vous doubler et serrer à droite pour entrer sur l'anneau ;
- à l'entrée d'un rond-point (à priorité à droite), un véhicule déjà sur l'anneau peut ne pas vous céder la priorité ;
- une fois sur l'anneau, à chaque sortie que vous ne prenez pas, un véhicule qui vous double sur l'anneau peut vous couper la route pour prendre la sortie ;
- lorsque vous circulez sur l'anneau d'un giratoire (à priorité à l'anneau), à chaque entrée, un véhicule peut ne pas vous céder la priorité.

Pourtant, en ville où la vitesse est limitée à 50 km/h au maximum, les carrefours circulaires ne sont pas particulièrement dangereux pour les cyclistes¹. Pour les cyclistes expérimentés, ils peuvent même être plus confortables que des carrefours classiques. Mais il est vrai que, comme pour s'insérer dans un flux de véhicules, la traversée d'un carrefour circulaire demande une attention importante et utilise des compétences qui s'acquièrent au fil de l'expérience : oser prendre sa place sur la chaussée, observer à différents endroits, estimer si l'on a le temps de passer entre deux véhicules, communiquer avec des gestes, adapter sa vitesse à celle des autres véhicules, ne pas trop hésiter.

En ce qui concerne le positionnement, **si vous circulez trop à droite**, voici à quoi vous vous exposez :

- vous risquez de ne pas être vu des usagers qui doivent vous céder la priorité, parce qu'ils recherchent une voiture, toujours située plus à l'intérieur de l'anneau ;
- certains usagers peuvent penser que vous allez prendre la prochaine sortie et vous couper la route, sans le vouloir, en prenant cette sortie.

Les recommandations de positionnement sont les suivantes (Figure 6) :

- essayez d'occuper le centre-droit de la voie à l'approche du carrefour circulaire pour éviter d'être doublé à l'entrée ;
- occupez le centre de la voie de droite sur l'anneau s'il comporte plusieurs voies ou le centre de l'unique voie si l'anneau est petit ;
- vous pouvez également rester au centre de la voie de la sortie que vous prenez afin de ne pas être dépassé et collé sur votre gauche par un véhicule qui sort aussi ; ne reprenez votre position habituelle sur la chaussée qu'une fois que vous êtes vraiment sorti du carrefour ;
- si vous êtes suffisamment à l'aise pour ne tenir votre guidon que d'une main en tournant, n'hésitez pas à bien indiquer du bras la direction vers laquelle vous allez : à gauche tant que vous continuez sur l'anneau et à droite si vous prenez la prochaine sortie.

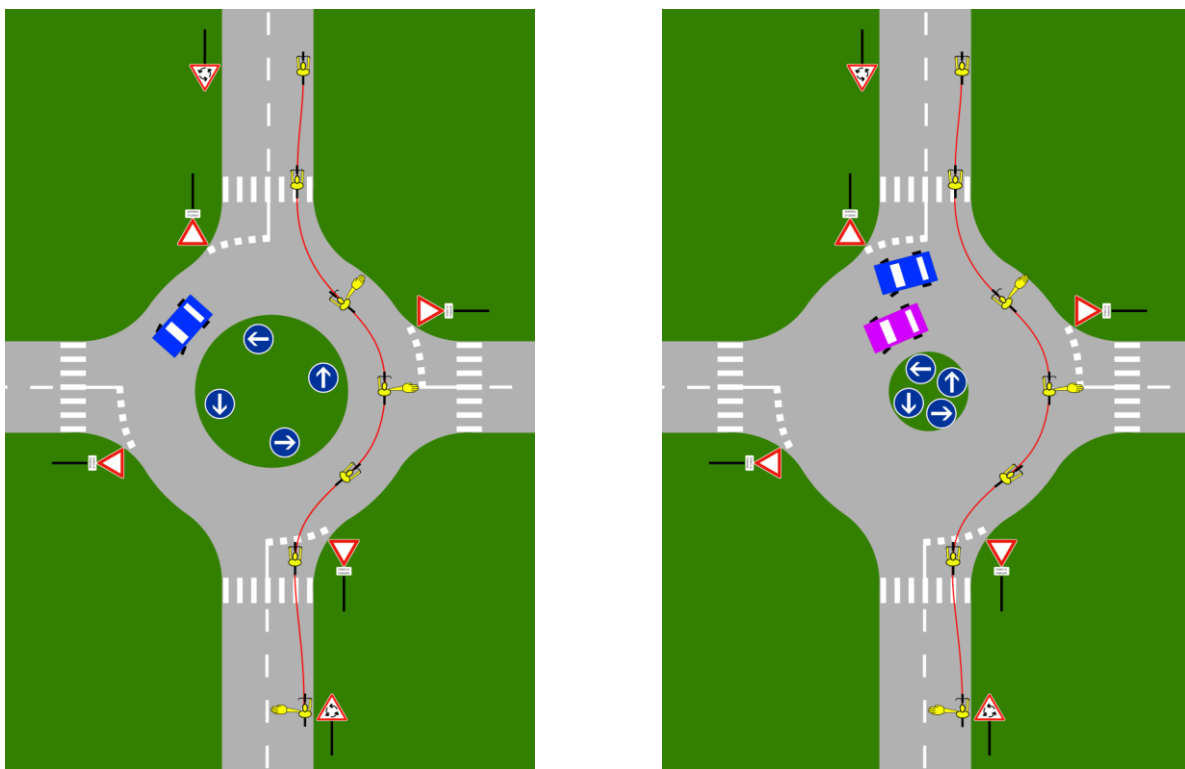


Figure 6 : Trajectoires recommandées sur un giratoire avec une et deux voies de circulation

¹ À part peut-être les très gros carrefours sur lesquels les véhicules peuvent circuler à grande vitesse.

Si le carrefour circulaire comporte une bande cyclable, ce qui n'est plus recommandé, n'en tenez pas compte et faites comme si elle n'existait pas en roulant à sa gauche (Figure 7).

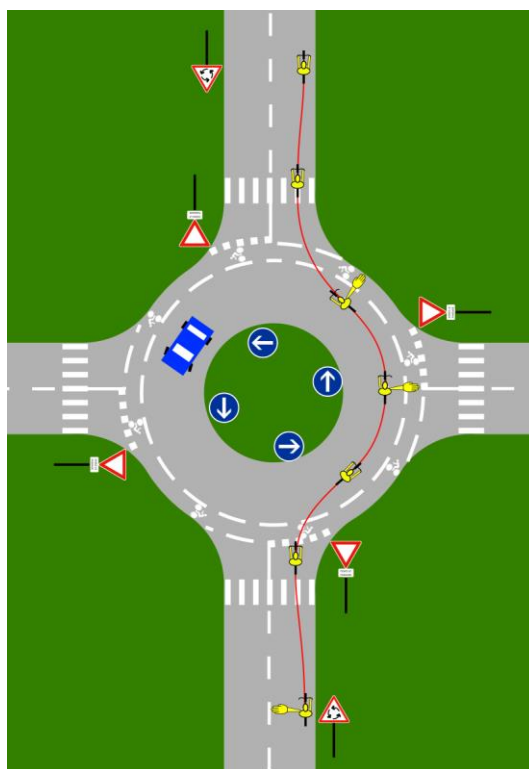


Figure 7 : Trajectoire recommandée sur un giratoire ayant une bande cyclable

2.3. Changer de direction, faire un écart ou freiner

Avant tout changement de comportement sur la route, que ce soit pour éviter un obstacle, pour tourner à gauche, pour changer de voie de circulation ou pour freiner, vous devez :

- **regarder préalablement autour de vous** pour vous assurer que votre manœuvre ne vous mette pas en danger, et même qu'elle ne gêne pas un usager qui a la priorité sur vous (sauf urgence) ; si vous vous apercevez que votre manœuvre pose problème, changez de stratégie ou remettez sa réalisation à plus tard ;
- **prévenir les usagers autour de vous de votre intention**, au moment où vous allez réaliser votre action, en faisant un geste ample et suffisamment longtemps pour qu'ils le voient ;
- **réaliser votre action sans hésitation** afin qu'elle ne dure pas trop longtemps ; cela peut éviter qu'un usager se mette à douter de votre intention ou qu'il profite de ce temps pour tenter de passer avant que vous ne réalisiez votre manœuvre.

Voici par exemple (Figure 8) l'illustration des différentes étapes à réaliser pour tourner à gauche de manière directe :



Figure 8 : Les différentes étapes pour tourner à gauche

Lorsque vous tournez à gauche à un carrefour, de manière directe comme ci-dessus, au moment où vous vous apprêtez à traverser la voie de sens inverse (étape 6), vous pensez certainement à regarder les véhicules arrivant en face de vous. Pensez également à regarder derrière vous : une moto pourrait vous doubler, et même un vélo, sans bruit. Avec la pratique, vous prendrez vite l'habitude de réaliser ces contrôles autour et derrière vous.

2.4. Tourner à gauche à un carrefour

Il y a au moins trois manières de prendre une rue sur la gauche lorsque vous circulez à vélo. C'est à vous de choisir celle qui est la mieux adaptée à la situation, à votre appréhension et à vos compétences dans la circulation. Les voici, de la plus difficile à la plus facile.

2.4.1. Tourner directement à gauche comme les autres véhicules

Il s'agit de tourner comme le font les motos, en se déportant sur la gauche de la voie (de gauche s'il y a plusieurs voies) en amont du carrefour, si besoin d'attendre au centre du carrefour le bon moment, puis de traverser la voie de sens inverse à un moment où cela ne gênera personne (Figure 9).

L'étape la plus difficile est la première. Elle est décrite dans le paragraphe 2.3. Tant que vous n'êtes pas sur la gauche, vous pouvez toujours changer d'avis pour opter pour un tourne-à-gauche en deux temps (§ 2.4.2). Même les cyclistes très expérimentés tournent parfois à gauche en deux temps dans certaines circonstances.

La deuxième étape au centre du carrefour ne pose pas de difficulté mais peut être inconfortable selon la situation. Voici quelques conseils (Figure 10) :

- s'il y a des voitures en attente de tourner à gauche, placez-vous simplement derrière elles ;
- si le carrefour est large et vous permet de rester au centre, sans stress, en laissant les voitures passer de chaque côté, placez-vous au centre, entre les deux voies ;
- si le carrefour vous semble trop étroit, restez au centre-gauche de la voie, en tendant bien le bras à gauche, pour dissuader voire empêcher les voitures de vous doubler ; elles pourront éventuellement passer à vitesse très réduite.

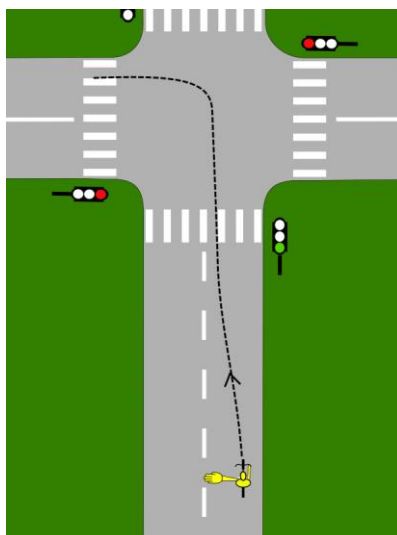
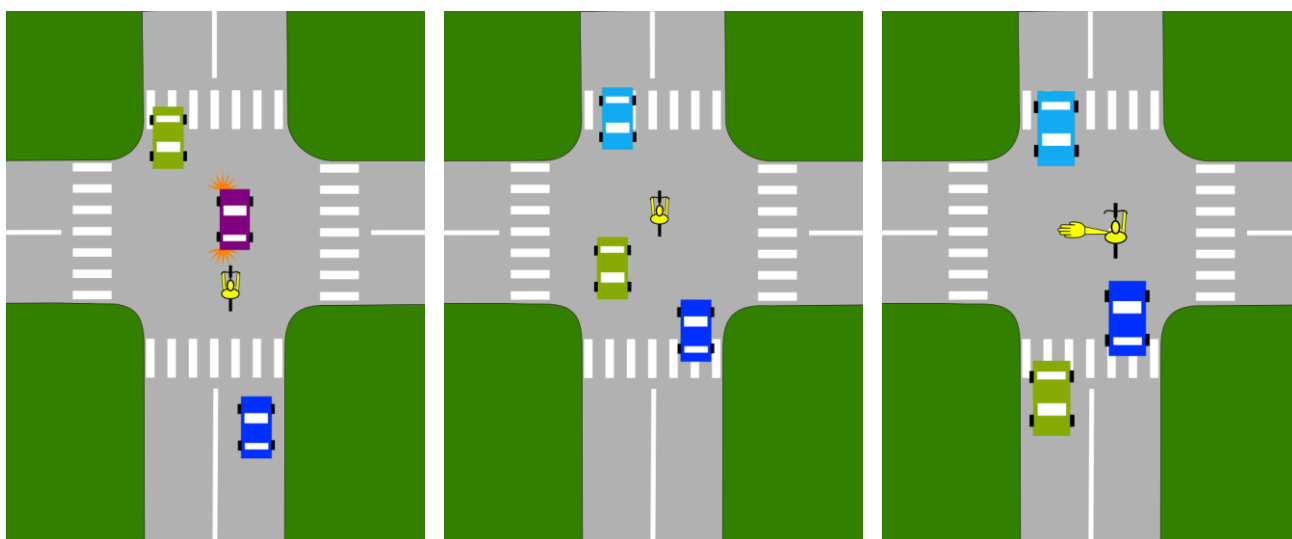


Figure 9 : Tourner à gauche de manière directe : la trajectoire



**Figure 10 : Tourner à gauche de manière directe :
positionnement au centre en présence d'un véhicule, sur carrefour large, sur carrefour étroit.**

En présence d'un véhicule qui attend au centre pour tourner à gauche, si vous ne vous êtes pas encore déporté sur la gauche, vous pouvez rester à droite pour le contourner et vous placer devant lui (Figure 11). Cela permet d'éviter la difficulté de la première étape. Vous devez alors faire attention aux motos et autres cycles qui peuvent vous doubler alors que vous vous rabattez à gauche devant le véhicule.

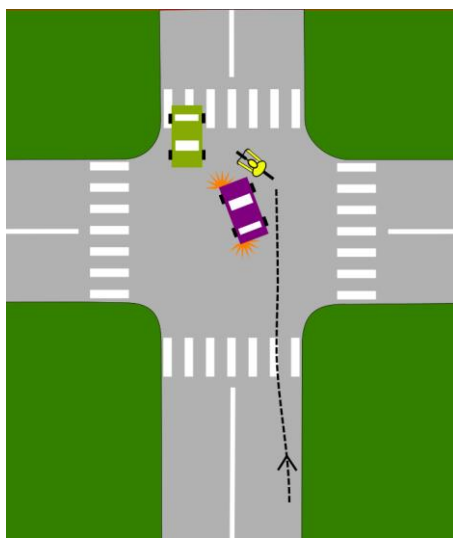


Figure 11 : Tourne-à-gauche en contournant une voiture arrêtée au centre

2.4.2. Tourner en deux temps (spécifique aux cyclistes)

Une autre manière de faire, explicitement autorisée aux cyclistes, consiste à tourner en deux temps, en faisant une pause entre les deux (Figure 12).

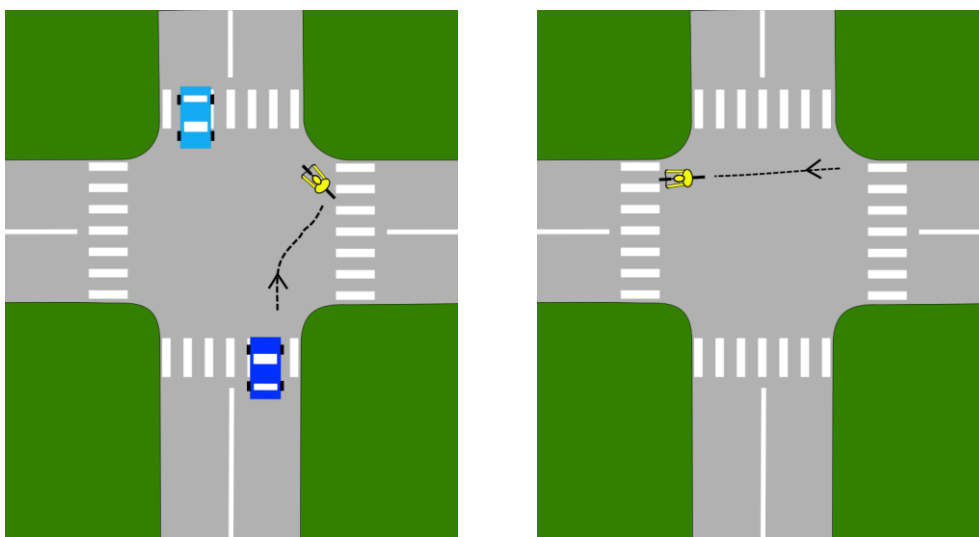


Figure 12 : Tourner à gauche en deux temps sur un carrefour sans feu

Lors de la première étape, vous restez sur la droite pour traverser le carrefour comme si vous alliez tout droit. Vous devez donc (voir § 2.1) éviter de coller la droite et rouler plutôt au centre-droit jusqu'à mi-carrefour, avant de vous rapprocher du trottoir de droite à l'angle de la rue pour vous y arrêter.

La seconde étape consiste à traverser le carrefour, à nouveau tout droit, vers votre direction, au moment où vous le jugez réalisable. Faites alors attention à la fois aux véhicules dont vous coupez la route (à droite et à gauche), mais également aux véhicules qui viennent de derrière vous, susceptibles de tourner à droite devant vous, et aux véhicules qui viennent d'en face et qui peuvent tourner à gauche devant vous. Sachant que vous n'êtes pas dans le flux de circulation, ils ne prêteront pas attention à votre présence. Si cela vous pose problème, vous pouvez continuer comme un piéton (voir ci-dessous).

Si le carrefour est régulé par des feux (Figure 13), c'est encore plus simple puisque vous pouvez attendre le feu vert lors de la seconde étape pour partir avec le flux de véhicules. Restez alors bien au centre-droit pour éviter de vous faire couper la route par un véhicule qui tourne à droite. Si vous vous arrêtez sur le carrefour (dessin de droite), vous pouvez aussi passer comme s'il n'y avait pas

de feu, à un moment où cela ne dérangera personne. Néanmoins, si le carrefour est complexe, préférez un démarrage au feu vert car vous pourriez vous tromper sur votre compréhension des flux entrants sur le carrefour et vous trouver en difficulté.

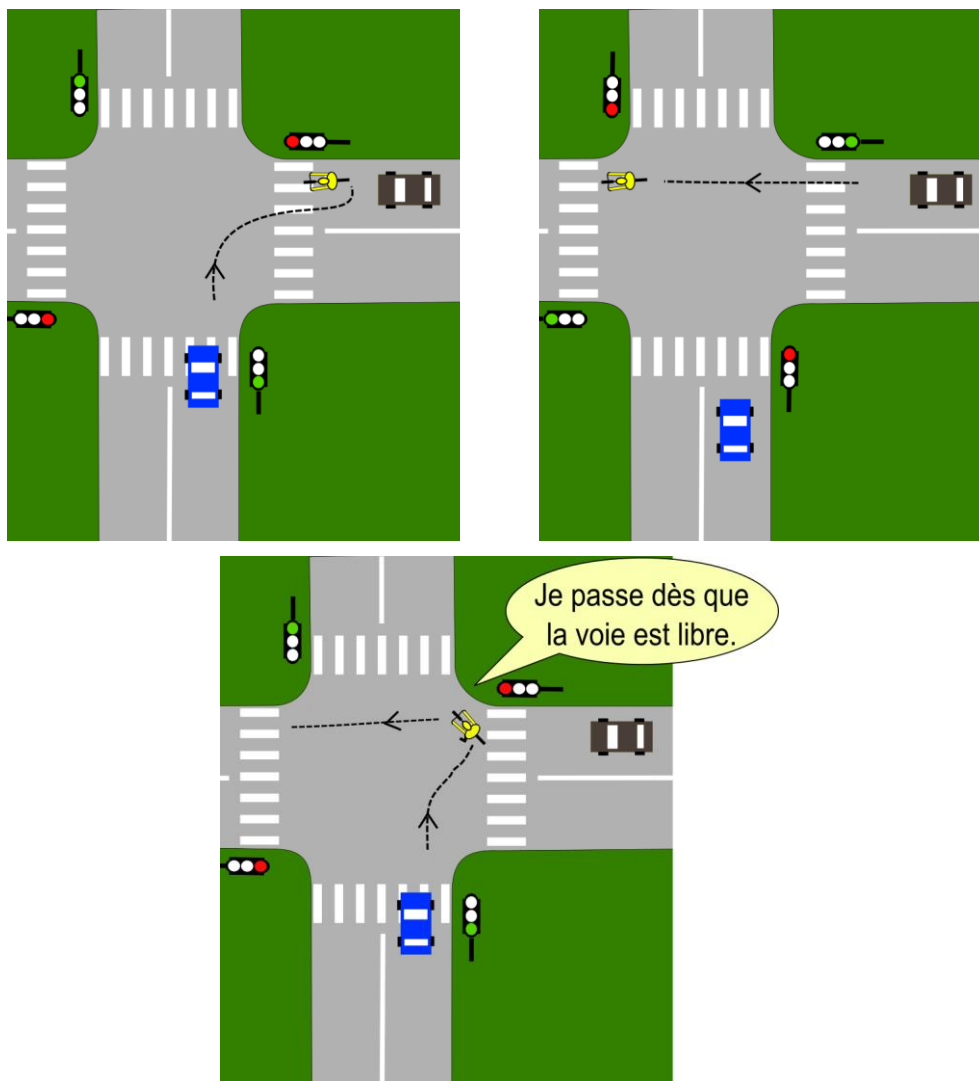


Figure 13 : Tourner à gauche en deux temps sur un carrefour à feux

2.4.3. Redevenir piéton et emprunter les passages pour piétons

Enfin, un cycliste qui descend de son vélo est considéré comme un piéton. Il peut donc à tout moment poser pied à terre et traverser comme les piétons, sur les passages pour piétons. Cela peut être pour traverser tout le carrefour, en deux fois, ou après la première étape du tourne-à-gauche en deux temps.

2.5. Circuler le long de véhicules stationnés

Il existe trois manières de stationner en voiture : en créneau (dans le sens de la chaussée), en bataille (perpendiculairement à la chaussée) ou en épi (en diagonale). Dans les trois types de stationnement, des piétons peuvent se glisser entre les véhicules et déboucher sur la chaussée devant vous. D'autres risques dépendent du type de stationnement (voir ci-dessous). Dans tous les cas, il est important de vous éloigner de ces véhicules. En roulant au centre-droit de la voie, voire au centre dans certaines situations, vous vous mettez à l'abri de tous ces dangers, et votre parcours sera plus confortable.

2.5.1. Stationnement en créneau

Lorsque vous circulez le long de véhicules stationnés en créneau (Figure 14), vous devez faire attention aux portières qui peuvent s'ouvrir devant vous. Pour cela, observez tous les signes qui peuvent vous faire comprendre qu'une personne est dans une voiture : vitre baissée, feux ou moteur allumé, conducteur visible dans le rétroviseur ou par la vitre, bruit, voiture qui vient de se garer, etc. Si vous vous écartez suffisamment des voitures garées, en roulant au centre-droit, une ouverture de portière ne vous posera pas de souci. N'hésitez pas à vous en éloigner encore davantage si vous roulez vite. À l'inverse, si vous ne pouvez pas vous en éloigner, roulez lentement.



Figure 14 : Stationnement en créneau

2.5.2. Stationnement en épi ou en bataille

Lorsque vous circulez le long de véhicules garés en bataille ou en épi (Figure 15, Figure 16), vous devez être attentif à leur sortie de stationnement, car leur conducteur peut ne pas vous voir du tout, en particulier lorsqu'ils sont garés en marche avant (Figure 16, Figure 17). Ils doivent parfois commencer par empiéter sur la chaussée de manière importante avant de vous voir.

Dans certaines situations, c'est vous qui ne voyez pas un véhicule stationné, susceptible de sortir de son stationnement, car il est masqué par d'autres (Figure 18).



Figure 15 : Véhicules garés en épi en marche arrière : bonne visibilité des conducteurs



Figure 16 : Véhicules garés en bataille en marche avant : aucune visibilité des conducteurs en sortant

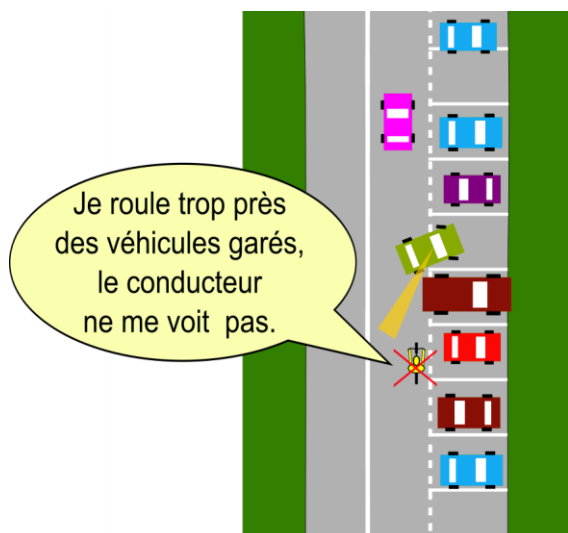


Figure 17 : Sortie en marche arrière d'un stationnement en bataille : aucune visibilité du conducteur

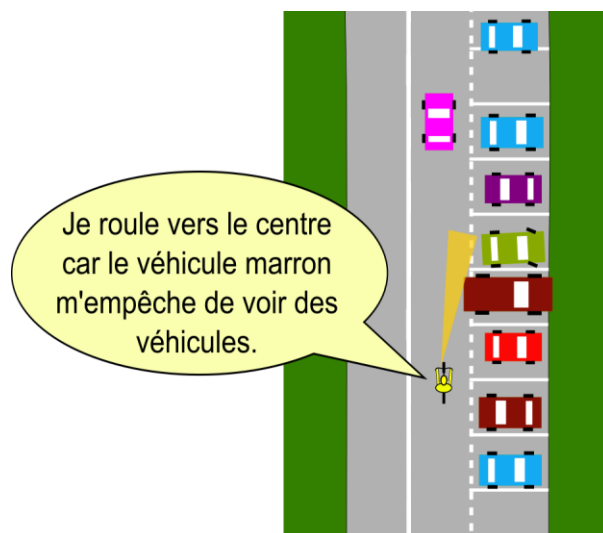


Figure 18 : Voiture non visible par le cycliste

Dans tous ces cas, en vous plaçant vers le centre de la chaussée, vous vous assurez de mieux voir, d'être mieux vu et d'avoir le temps de réagir en cas de besoin. Et si vous ne pouvez pas vous éloigner suffisamment, roulez très lentement pour pouvoir vous arrêter rapidement en cas de besoin.

2.6. Éviter un obstacle

D'une manière générale, pour passer un obstacle, vous devez essayer de rester dans le flux des autres véhicules qui doivent aussi l'éviter (Figure 19). Si vous êtes positionné au centre-droit de la voie, cela ne devrait pas poser de problème. Si par contre vous êtes collé à droite et que des véhicules vous doublent continuellement, vous devrez faire comme si vous changiez de voie de circulation, ce qui est beaucoup plus difficile. Mais vous pouvez toujours vous arrêter devant l'obstacle et le passer à pied ou lorsqu'il n'y a plus de véhicules.

Dans tous les cas, suivez si possible les conseils du paragraphe 2.3 : retournez-vous pour regarder derrière et attirer l'attention du conducteur qui vous suit, le prévenir explicitement en tendant le bras dès qu'il peut vous voir ou au début de votre écart, et contournez l'obstacle sans hésiter.

Si l'obstacle est un véhicule, une portière peut s'ouvrir. Si c'est un obstacle qui vous masque la visibilité, pensez qu'un piéton peut surgir derrière lui. Dans les deux cas, vous devez vous en éloigner suffisamment.

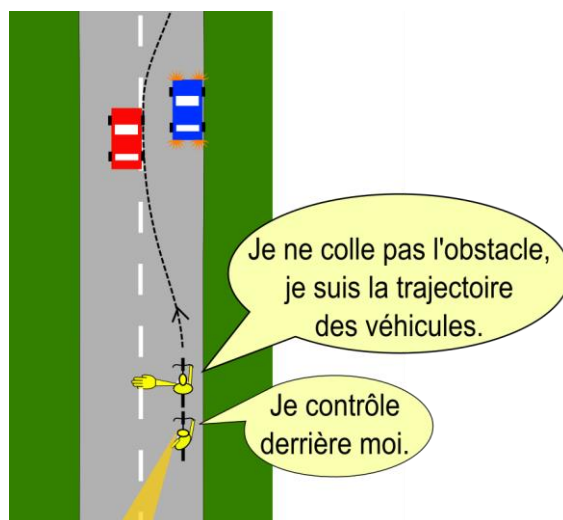


Figure 19 : Suivre la trace des autres véhicules pour éviter un obstacle

2.7. Circuler sur un double sens cyclable

Un double sens cyclable est une rue à sens unique pour les véhicules motorisés et à double sens pour les cyclistes. Lorsque vous circulez dans le sens contraire des voitures sur une rue à double sens cyclable, vous risquez de surprendre les autres usagers qui ne pensent pas nécessairement à regarder de votre côté :

- à chaque intersection, les automobilistes qui traversent votre rue ou qui tournent de votre côté (Figure 20) ;
- les piétons qui traversent aux intersections ou entre deux carrefours (Figure 21).

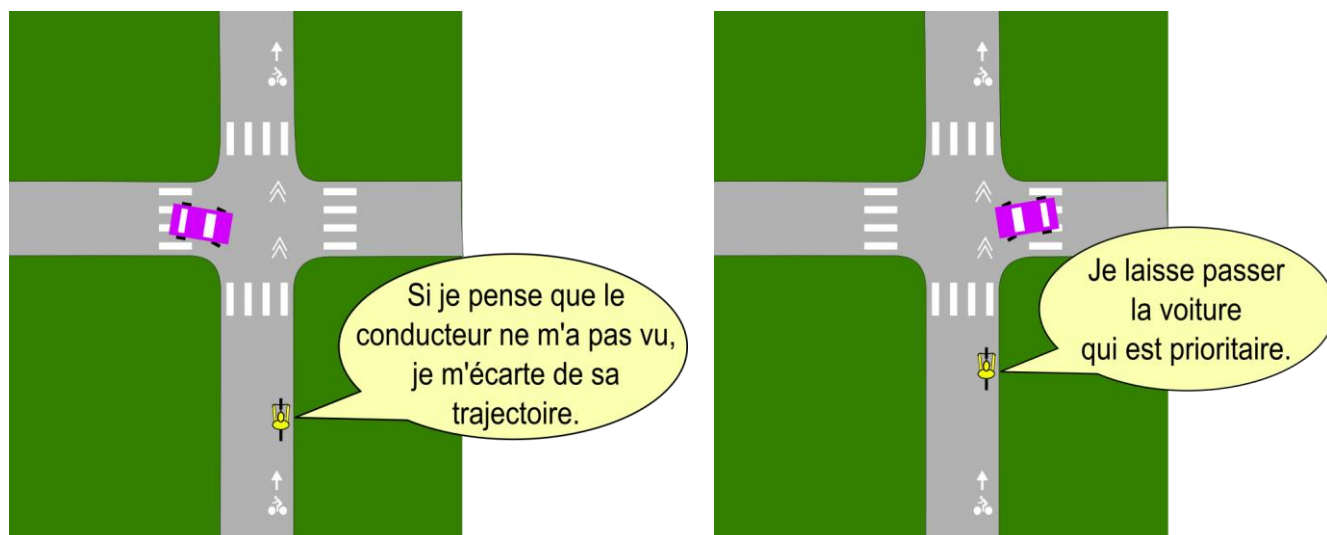


Figure 20 : Porter attention aux véhicules tournant de votre côté



Figure 21 : Porter attention aux piétons qui traversent sans regarder de votre côté

Vous devez donc être très attentif à ces situations. Par contre le croisement avec un véhicule arrivant en face ne pose en général pas de problème car vous êtes face à face, vous vous voyez donc bien. Lorsque le croisement est difficile par manque de place, vous pouvez être amené à ralentir voire à vous arrêter et à vous serrer sur le côté. Il arrive aussi que ce soit l'autre conducteur qui vous laisse passer.

Pour que tout se passe au mieux, vous pouvez suivre les **quelques conseils** ci-dessous.

- Ne collez pas votre droite, sauf lors d'un croisement avec un autre véhicule. Roulez au contraire au centre-droit. Vous verrez mieux, serez mieux vu et vous aurez davantage de temps pour réagir si un piéton débouche entre les voitures stationnées. Si la rue est munie d'une vraie bande cyclable, placez-vous à l'extrême gauche de la bande (Figure 22). Et n'hésitez pas à utiliser votre sonnette ou votre voix pour indiquer votre présence à des piétons distraits.
- Lorsque vous devez coller votre droite lors d'un croisement, ralentissez et observez s'il n'y a pas de piétons envisageant de traverser devant vous. En cas d'absence de visibilité (masquage par un gros véhicule garé), ralentissez encore plus. S'il y a du stationnement sur votre droite, soyez attentif aux véhicules qui quittent leur stationnement.
- Soyez attentif et prêt à vous adapter si un véhicule pénètre dans votre rue et semble ne pas vous avoir vu : vous pouvez vous arrêter, vous coller sur la droite et même vous faufiler entre les voitures garées ou descendre de vélo et monter sur le trottoir s'il s'agit d'un gros camion. Face à un piéton qui débouche sur votre droite, vous pouvez ralentir ou vous écarter de lui en vous rapprochant du centre de la chaussée s'il n'y a pas de véhicule arrivant en face.

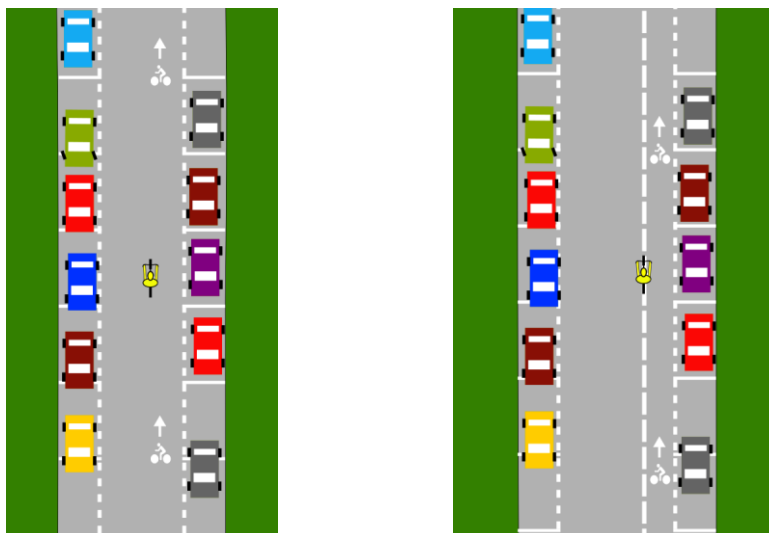


Figure 22 : Positionnement sur un double-sens cyclable en absence de véhicules

2.8. Circuler en présence de poids lourds ou de bus

Les gros véhicules ont certaines spécificités qui les rendent dangereux pour les usagers vulnérables : le déport qu'ils font en virage et les angles morts. Après une explication du déport et des angles morts, vous trouverez les conseils de positionnement en présence d'un gros véhicule.

2.8.1. Les déports

Les véhicules longs utilisent beaucoup d'espace lorsqu'ils tournent. Bien souvent ils se déportent d'abord à gauche pour tourner à droite et à droite pour tourner à gauche. Ils prennent un virage très large et mordent à l'intérieur du virage (Figure 23).

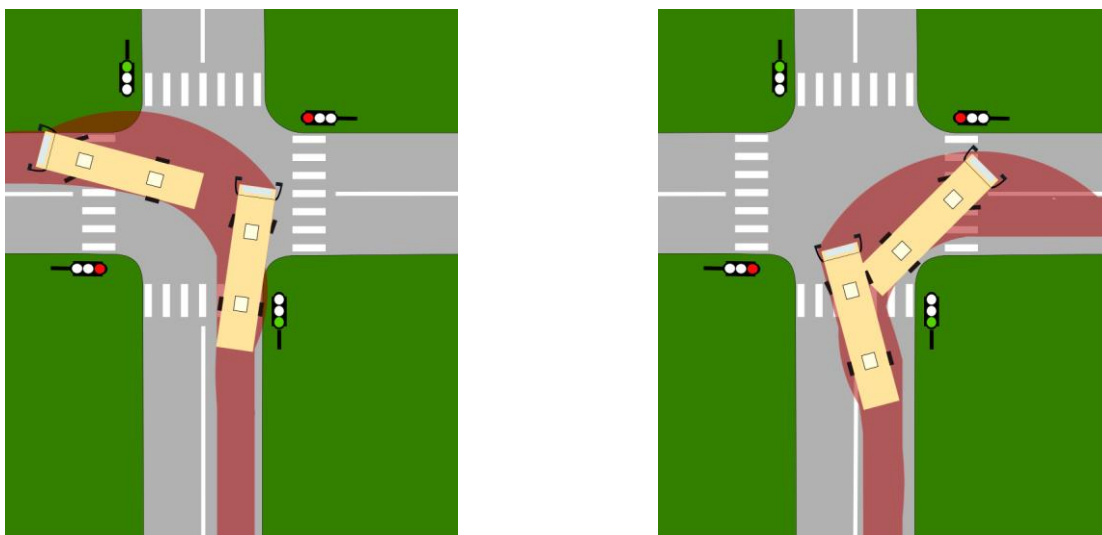


Figure 23 : Espace occupé par un bus qui tourne, avec déport de l'autre côté en début de manœuvre

2.8.2. Les angles morts

Les chauffeurs des bus et des camions, mais aussi des camionnettes et de certains véhicules utilitaires, ont une très mauvaise visibilité de leur environnement. Ces véhicules ont en effet des angles morts, c'est-à-dire des parties de la chaussée que leur conducteur ne peut pas du tout voir (Figure 24). Cette difficulté de visibilité est souvent aggravée par de nombreuses distractions liées à leur travail (recherche d'itinéraire, rendez-vous, etc.).

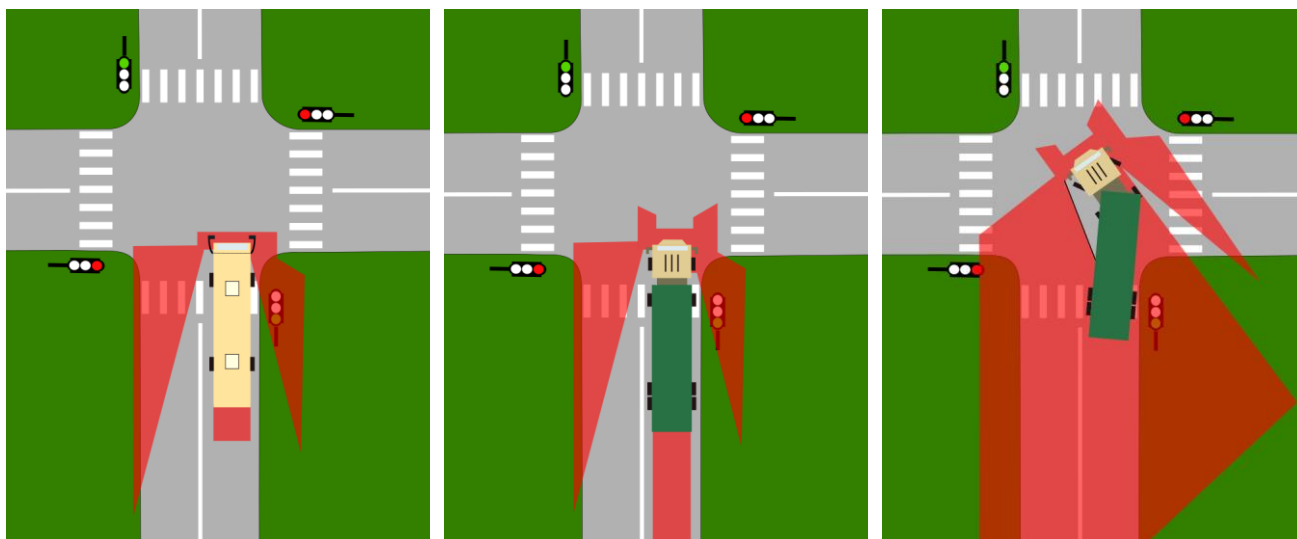


Figure 24 : Angles morts (en rouge) d'un bus, d'un camion et d'un camion articulé qui tourne à gauche

→ À moins que vous soyez devant et à plus de deux mètres d'un tel véhicule, considérez que vous ne serez pas vu du conducteur.

On parle aussi d'**angles morts pour les voitures** pour désigner les parties de la chaussée, visibles uniquement si le conducteur se retourne, à droite comme à gauche (Figure 25). Avant d'effectuer une manœuvre vers la droite ou vers la gauche, tout automobiliste doit se retourner pour vérifier qu'il n'y a pas d'usager dans son angle mort. Mais si vous êtes dans l'une de ces zones, il est préférable de considérer que vous ne serez pas vu de son conducteur, sauf si vous avez pu échanger un regard avec lui. Soyez alors doublement attentif aux mouvements de ce véhicule. Pour savoir si vous êtes visible (mais pas forcément vu), regardez si vous voyez le visage du conducteur dans son rétroviseur.

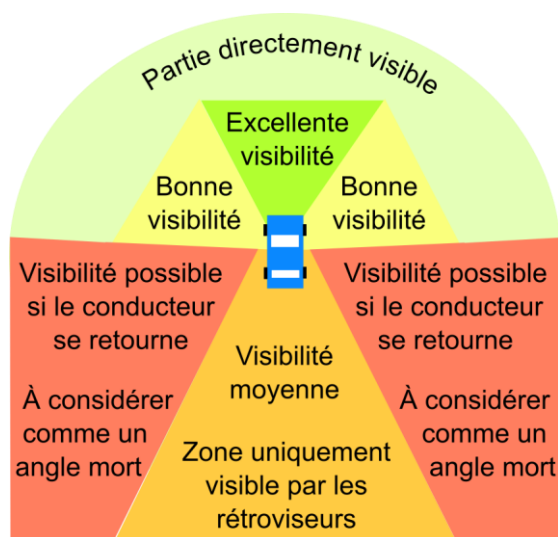


Figure 25 : Visibilité du conducteur d'une voiture

2.8.3. Quel comportement adopter ?

Compte tenu de leurs caractéristiques, vous devez considérer que toute la zone autour d'un bus ou d'un camion est une zone de danger. Sauf impossibilité, vous devez donc éviter de vous trouver à moins de deux mètres de ces véhicules.

Lorsqu'un de ces véhicules risque de tourner, ce conseil devient une obligation pour assurer votre sécurité. Vous ne devez jamais vous trouver à côté d'un bus ou d'un camion, même petit, à l'approche ou au milieu de tout carrefour, rond-point et giratoire compris. Ne vous placez ni sur sa gauche, ni sur sa droite et ne le doublez pas, et ce, même si vous circulez sur une bande cyclable (Figure 26) ; sauf bien sûr si vous êtes certain qu'il vous a vu et qu'il vous laisse passer. Et même dans ce cas, restez très attentif car vous pouvez vous tromper.

Vous devez bien sûr également éviter de vous trouver à proximité d'un camion ou d'un bus lorsqu'il manœuvre, pour entrer ou sortir d'un stationnement, d'un arrêt de bus ou d'un chantier. Laissez-le terminer sa manœuvre en restant à distance avant de passer.

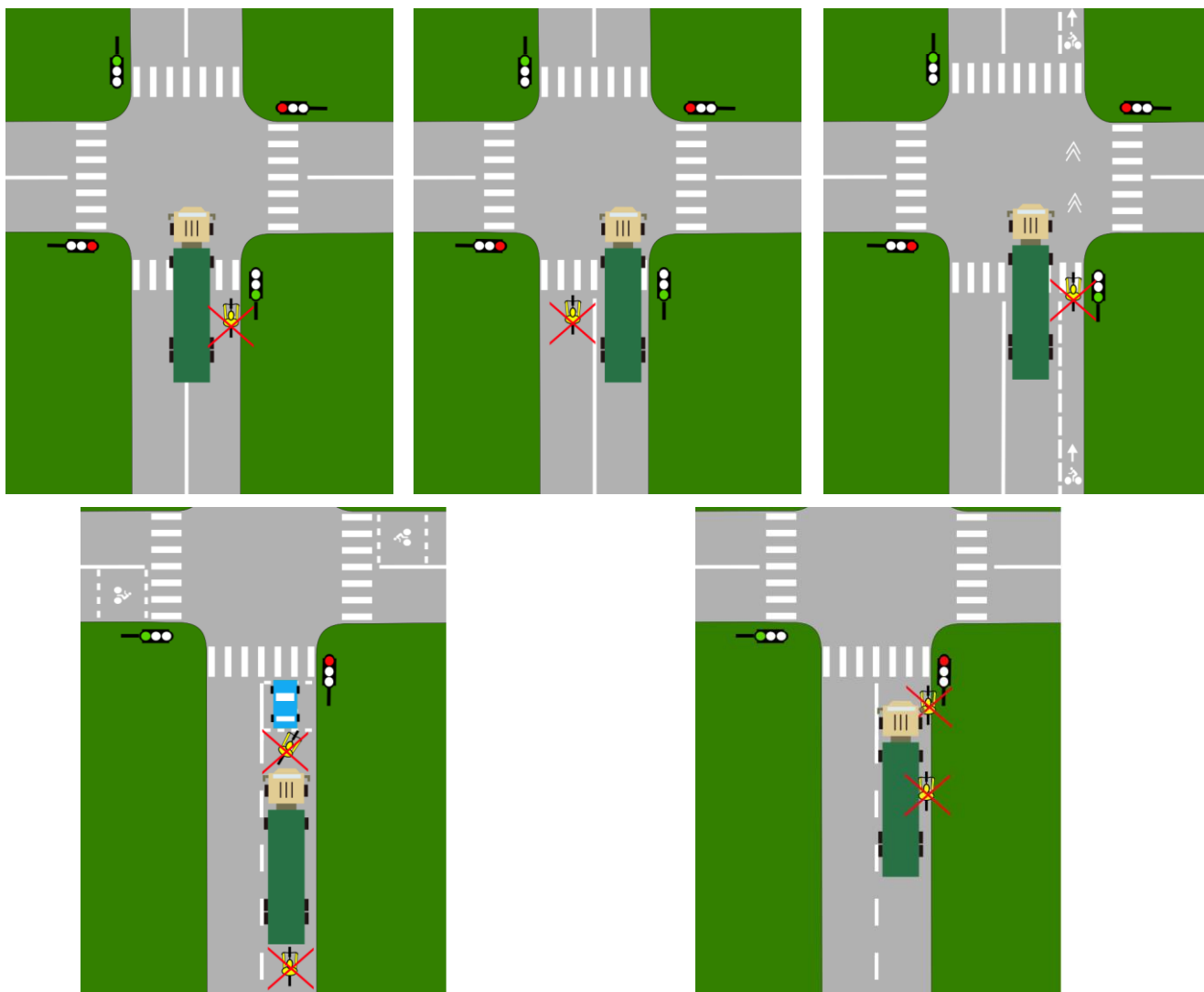


Figure 26 : Positionnements dangereux d'un cycliste en carrefour en présence d'un camion ou d'un bus

Pour traverser un carrefour en présence d'un bus ou d'un camion, la seule position sécuritaire à vélo est d'y entrer et de le traverser avant lui ou après lui et en gardant ses distances (Figure 27).

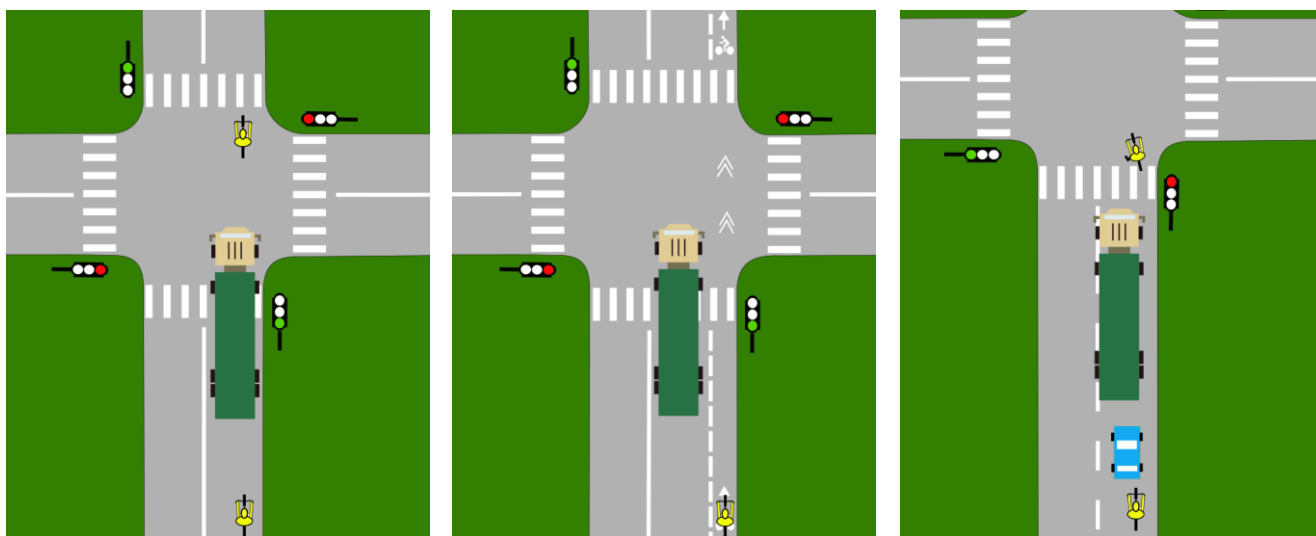


Figure 27 : Positionnements recommandés des cyclistes en carrefour en présence d'un camion ou d'un bus



Si un véhicule long se met à manœuvrer, reculer ou tourner de votre côté et risque de vous mettre en danger, n'hésitez pas à descendre de votre vélo pour vous mettre en sécurité sur le trottoir. Inutile d'interpeller le conducteur, il ne vous entendra pas.

2.8.4. Autres points d'attention

Les poids lourds étant bruyants, leur cabine est en général très bien insonorisée. Donc ne comptez ni sur votre sonnette, ni même sur votre voix, pour attirer l'attention d'un conducteur sur votre présence.

Tous les camions, même petits, ainsi que les bus, vous masquent la vue devant eux. Si l'un d'eux s'arrête ou freine sans raison apparente, dites-vous qu'il laisse peut être passer un piéton qui va déboucher devant vous, ou qu'il va commencer une manœuvre. Donc attendez patiemment, cherchez éventuellement à comprendre la situation et ne le doublez pas (Figure 28).

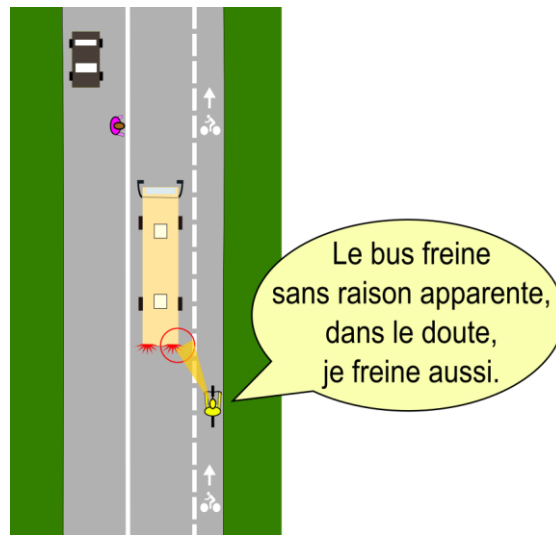


Figure 28 : Espace masqué par un bus qui ralentit

2.9. Gérer les situations de masquage

Repérez les situations de masquage, tant lorsque vous ne voyez pas une partie de la chaussée d'où peut surgir un usager que celles où un usager ne peut pas vous voir. Selon les cas, vous pouvez vous mettre en visibilité de la personne qui peut déboucher, vous éloigner du masquage pour avoir le temps de réagir, ou ralentir suffisamment pour pouvoir vous arrêter rapidement en cas de besoin. En voici quelques exemples.

- Vous suivez une voiture sur un carrefour, une autre voiture arrivant en face compte tourner à gauche juste après que la voiture que vous suivez soit passée, car son conducteur ne vous voit pas (Figure 1). Pour éviter cela, vous pouvez vous placer davantage sur la gauche ou vous éloigner de la voiture que vous suivez afin d'être en visibilité de l'autre conducteur.
- Vous circulez le long de véhicules stationnés ou à l'arrêt et un gros véhicule (camion, car, camionnette) vous masque la visibilité. Si un piéton passe derrière pour traverser, vous ne le verrez qu'au dernier moment et vous risquez d'avoir à réagir dans l'urgence. Vous devez donc vous écarter de ce véhicule à l'approche du point de conflit, pour en avoir une meilleure visibilité et avoir davantage de temps pour réagir (Figure 29).

Si vous ne pouvez pas vous en écarter (car vous remontez une file de véhicules par exemple), vous devez ralentir pour être prêt à vous arrêter rapidement (Figure 30). Il faut savoir que les

piétons profitent parfois de l'arrêt du trafic pour traverser en dehors des passages pour piétons. Soyez alors encore plus attentif en regardant des deux côtés.

- Voir aussi (§ 2.5.2) les masquages liés au stationnement en épi ou en bataille.

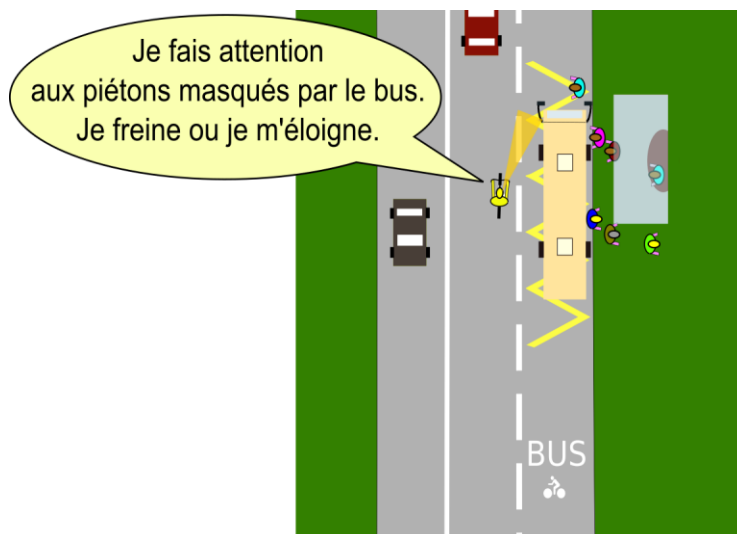


Figure 29 : Bus à son arrêt commercial avec masquage de piétons



Figure 30 : Bus masquant la visibilité du cycliste

2.10. Interagir avec les piétons

Les piétons sont parfois source de difficultés pour les cyclistes. Dans certaines situations, les cyclistes sont mécontents et ont raison de l'être, mais d'autres fois, ils ont tort et abusent de leur vitesse, comme les autres véhicules, pour forcer le passage, parfois sans même savoir qu'ils ont tort. Voici quelques situations dans lesquelles le cycliste doit céder le passage à un piéton qui a la priorité :

- dans toutes les zones de rencontre et les aires piétonnes ;
- sur tout passage pour piétons non contrôlé par des feux de circulation ;
- en dehors des passages pour piétons, lorsque le piéton se trouve à plus de cinquante mètres d'un passage pour piétons ;
- en présence de feux, si le feu pour piétons est vert.

Dans les trois derniers cas, le cycliste doit laisser traverser, non seulement les piétons déjà engagés à traverser, mais également ceux qui manifestent leur volonté de traverser et qui sont encore sur le trottoir. Ne pas les laisser passer est passible d'une amende de 4^{ème} classe (135 € en 2020).

Voici d'autres situations également importantes :

- lorsqu'un feu rouge devant vous est muni d'un panneau « Cédez-le-passage » pour cyclistes dans la direction que vous prenez, avant de passer, vous devez laisser traverser les piétons engagés et ceux qui souhaitent s'engager ; ils sont prioritaires sur vous ;
- lorsqu'un feu pour piétons passe au rouge, les piétons ne doivent plus s'engager à traverser... mais ceux déjà engagés restent prioritaires pour terminer leur traversée (Figure 31) ;
- lorsque vous tournez à droite ou à gauche à un carrefour, notamment après avoir franchi un feu vert qui vous donne l'impression que c'est à vous de passer, vous devez céder la priorité aux piétons qui traversent et également, si le feu pour piétons est vert, à ceux qui manifestent leur volonté de traverser (Figure 31). Vous devez donc toujours rechercher la présence des piétons lorsque vous tournez à un carrefour.

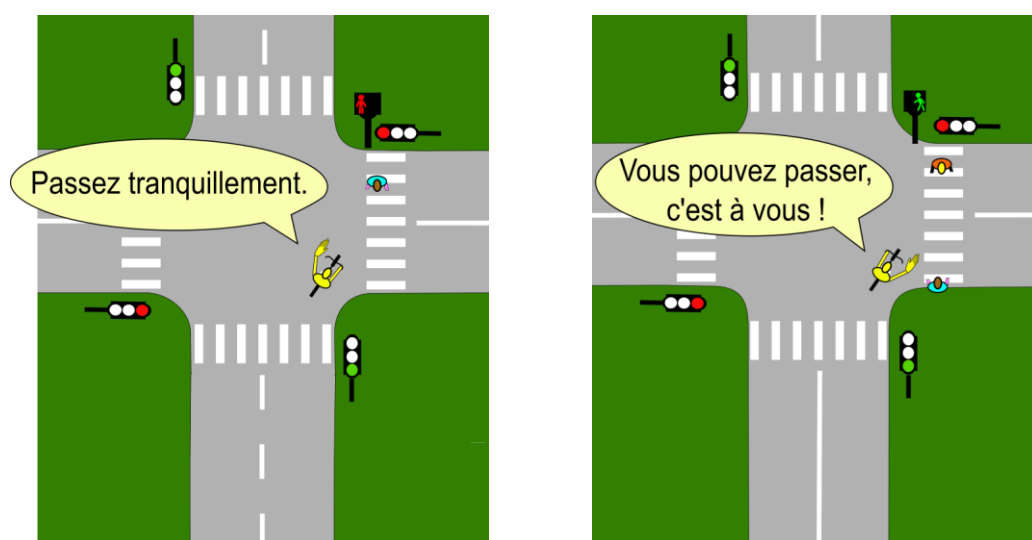


Figure 31 : Céder la priorité aux piétons en tournant à droite

Enfin, lorsqu'un piéton est en tort, notamment lorsqu'il traverse en dehors, mais à moins de cinquante mètres d'un passage pour piétons, ou lorsqu'il s'engage pour traverser alors que le feu pour piétons est rouge, soyez compréhensif ; le cheminement prévu pour les piétons est souvent compliqué alors qu'ils sont les plus lents, notamment ceux ayant des difficultés à se déplacer. Vous devez aussi savoir qu'en cas d'accident avec un piéton, même s'il n'a pas respecté un feu rouge, votre responsabilité peut être engagée pour « défaut de maîtrise du véhicule ». Donc en pratique, mieux vaut toujours vous comporter comme si le piéton était prioritaire !

Et pensez toujours à rechercher les piétons qui s'approchent de la chaussée pour traverser. Ils peuvent se glisser entre les véhicules stationnés et déboucher devant vous. Soyez notamment attentif aux piétons dans les rues à double sens cyclables (à sens unique pour les autres véhicules) car ils ne pensent pas toujours à regarder de votre côté (Figure 32).

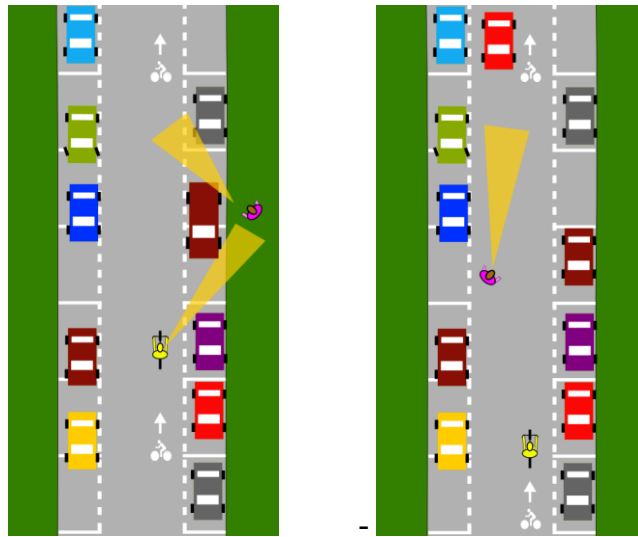


Figure 32 : Rechercher les piétons qui s'approchent de la chaussée

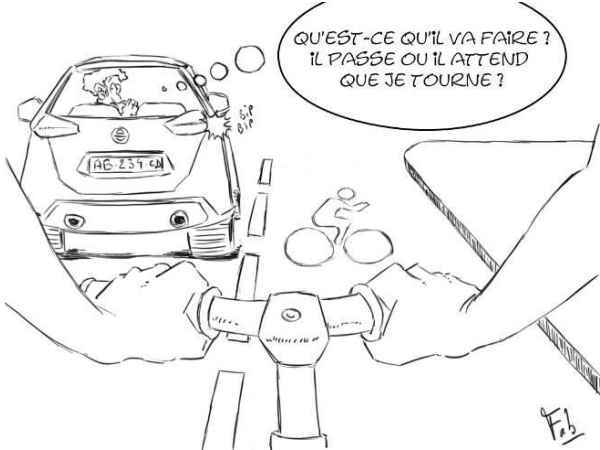
3. Un résumé des principes fondamentaux de la conduite à vélo

Comme cela a été rappelé dans les préliminaires (§ 1), la première difficulté pour se déplacer à vélo est la maîtrise de son vélo ainsi que l'excès de confiance que vous pouvez en avoir. Il y a aussi quelques risques à connaître, par exemple pour éviter de tomber en franchissant en diagonale une petite bordure ou un rail. Mais à part cela, toutes les autres difficultés de la conduite sont liées à vos interactions avec les autres usagers de la route, piétons compris. Ces difficultés sont réelles et certaines situations ont même pu vous faire peur. Pourtant, après avoir acquis certains réflexes de conduite, les difficultés s'amenuisent et les frayeurs deviennent quasi inexistantes. Cette partie décrit les principes fondamentaux de la conduite pour vous aider à acquérir ces réflexes et ainsi à vous déplacer à vélo dans les meilleures conditions de confort et de sécurité.

Pour bien interagir avec les autres, chacun doit bien sûr savoir ce qu'il veut faire (tourner au prochain carrefour par exemple) mais aussi avoir une idée aussi précise que possible de ce que vont faire les autres, pour s'y adapter. Ainsi, vous devez anticiper ce que va faire chaque usager avec qui vous pouvez avoir une interaction, et lui doit anticiper ce que vous allez faire vous-même : c'est l'anticipation mutuelle. Ce besoin d'anticipation mutuelle induit, **pour vous**, deux types d'actions :

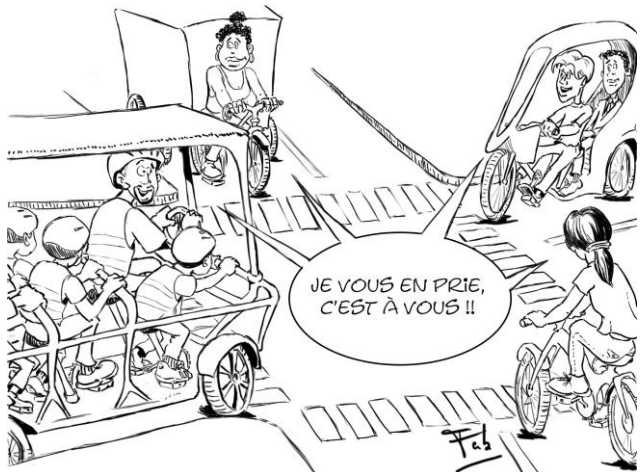
- celles que vous devez faire pour anticiper ce que vont faire les autres ;
- celles que vous devez faire pour aider les autres à anticiper ce que vous allez faire vous-même.

En matière de comportement de conduite, cela se traduit par deux groupes de principes :

Les principes qui vous permettent d'anticiper ce que vont faire les autres	Les principes qui vous permettent d'aider les autres à anticiper ce que vous allez faire vous-même
	
→ Principe n°1 : <i>Observer, écouter, être attentif</i> → Principe n°2 : <i>Interpréter, comprendre</i> → Principe n°3 : <i>Anticiper : prévoir ce que vont faire les autres et s'y adapter</i>	→ Principe n°4 : <i>Se rendre visible, se faire entendre, attirer l'attention</i> → Principe n°5 : <i>Prévoir ce que l'on va faire soi-même</i> → Principe n°6 : <i>Se rendre prévisible : faire comprendre ses intentions aux autres</i>

Et pour partager la route de manière harmonieuse entre tous les usagers, trois autres principes sont nécessaires :

Les principes qui permettent un partage harmonieux de la route entre tous les usagers



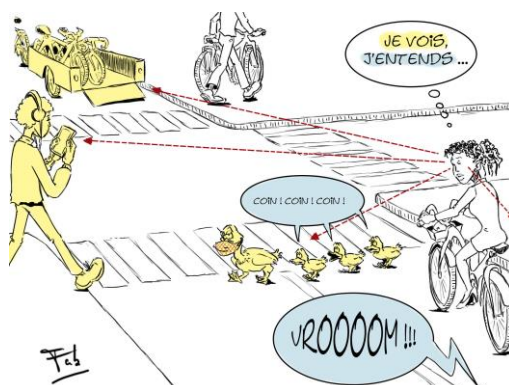
→ Principe n°7 :
Prendre sa place

→ Principe n°8 :
Respecter les autres

→ Principe n°9 :
Connaître et respecter le code de la route

Sur ces neuf principes, tous s'adressent à l'ensemble des usagers de la route sauf le septième : *Prendre sa place*. Les cyclistes, mais également les conducteurs d'engin de déplacement personnel tels que les trottinettes, ont en effet besoin de compenser le fait qu'ils occupent peu de place sur la chaussée pour que leurs interactions avec les autres se passent normalement.

3.1. Observer, écouter, être attentif



Pour conduire à vélo en ville, vous devez avant tout **être attentif**. Cela signifie que vous devez être concentré sur votre conduite et porter attention à ce que vous voyez et à ce que vous entendez. Pour cela, évitez toute distraction (sandwich, téléphone, musique dans les oreilles²) et tout ce qui peut vous empêcher de bien voir ou de bien entendre.

² Il est interdit d'avoir un téléphone à la main ou un écouteur à l'oreille.

En plus d'être attentif à ce qui se passe, vous devez être à l'affût d'indices susceptibles de vous donner des informations sur la situation, et en particulier sur les autres usagers. Vous devez donc **observer** explicitement un certain nombre d'éléments de votre environnement :

- l'infrastructure : sur quel type de route vous circulez et quel sera le prochain changement sur votre route (carrefour, changement de type de route, fin de piste ou de bande cyclable, etc.) ;
- la signalisation : panneaux, feux et marquages au sol ;
- tout ce qui peut entraver votre cheminement : obstacle, état dégradé de la chaussée, etc. ;
- les autres usagers : tous les véhicules, avec une attention particulière aux gros véhicules, aux motos et aux piétons.

Repérez également toutes les situations de masquage, c'est-à-dire lorsqu'un obstacle (souvent un véhicule) vous empêche de voir une partie de la chaussée ou du trottoir que vous avez besoin d'observer. Cela vous permet d'adapter votre comportement comme indiqué dans le § 2.9.

Comment observer ?

Il est important de balayer en permanence votre environnement du regard. Alternez des regards au loin et sur la chaussée à quelques mètres de vous, sur la droite et sur la gauche ainsi que derrière de temps en temps et avant tout changement de direction, écart ou freinage brusque (sauf urgence). Un rétroviseur peut vous aider à avoir en permanence une visibilité à l'arrière même s'il est préférable de vous retourner avant d'effectuer une manœuvre.

Lorsque vous traversez un carrefour ou croisez une rue, regardez de préférence deux fois de chaque côté au cas où quelque chose vous aurait échappé lors du premier regard. Par contre, évitez de fixer trop longtemps un endroit particulier, vous risqueriez de ne pas voir ce qui se passe ailleurs. Votre regard doit rester fluide et toujours en mouvement.

Quoi écouter ?

- Vous devez être attentif à tous les bruits vous indiquant la présence d'une moto, d'un camion et même d'une voiture.
- Le bruit du moteur d'un véhicule peut vous faire comprendre qu'il accélère ou qu'il freine.
- Les klaxons, les sirènes, les cris de personnes et les sonnettes de vélo sont aussi à prendre en considération. Vous devez vous demander d'où ils viennent et s'ils vous sont adressés.
- Un bruit de portière peut également vous alerter.

3.2. Interpréter, comprendre



Interpréter c'est chercher à comprendre la situation observée, c'est lui donner du sens, trouver une ou plusieurs explications à ce que vous voyez, à ce que vous entendez.

Lorsque vous observez une voiture qui roule anormalement lentement devant vous, il est important d'en chercher la raison. Vous pourrez peut-être déduire de tous les indices à votre disposition que son conducteur cherche une place de stationnement. Vous vous attendrez alors de sa part à un arrêt brusque ou à un changement rapide de comportement si le conducteur trouve une place. Vous garderez donc vos distances avec ce véhicule.

D'une manière générale, vous devez chercher à comprendre les situations que vous rencontrez en interprétant les informations que vous tirez de vos observations. Cette interprétation de la situation vous permet d'imaginer comment la situation peut évoluer afin de vous y préparer. Votre conduite sera alors plus fluide, plus agréable et aussi plus sécuritaire.

Les signes à observer sont à la fois des signes explicites envoyés par les autres (clignotants) et des signes plus complexes à voir comme le fait de repérer une personne distraite (au téléphone ou qui cherche une place de stationnement). Voici quelques signes que vous pouvez observer et leurs interprétations possibles :

Tout ce qui peut vous faire penser qu'il y a une personne dans une voiture stationnée :

La voiture vient de se garer, les clignotants ou les lumières d'une voiture s'allument ou sont allumés, un taxi s'arrête devant vous, etc.

→ Pensez qu'une portière peut s'ouvrir devant vous.

Tout signe direct indiquant ce qu'un usager est en train de faire ou envisage de faire :

Clignotants, feux de recul ou feux stop allumés, le positionnement sur une voie comportant un marquage au sol (tourne-à-droite, tourne-à-gauche), orientation des roues avant en position de tourner, etc.

→ Ces signes peuvent indiquer que le véhicule va tourner, reculer ou freiner. Attention, il ne faut pas se fier à 100% aux clignotants et à la position sur la chaussée pour imaginer ce qu'un usager va faire. Mais vous devez tout de même prendre ces signes en considération.

Tout comportement d'un véhicule qui ne s'explique pas par la circulation ou la signalisation :

Véhicule qui roule au ralenti ou qui s'arrête sans motif évident, qui oscille dans sa trajectoire, qui se préparait à tourner et change soudain de comportement en repartant tout droit par exemple, etc.

→ Pensez que son conducteur cherche une place ou son chemin, qu'il va se garer, qu'il laisse passer un piéton qui traverse devant lui.

Tous les piétons qui s'approchent de la chaussée :

- ceux qui s'insinuent entre des véhicules stationnés car ils sont moins visibles, ce qui demande une attention particulière ;
- lorsque vous remontez une rue à sens unique pour les voitures et à double sens pour les vélos, car les piétons ne pensent pas toujours à regarder de votre côté ;
- lorsqu'une file de voitures est arrêtée (dans votre sens ou en sens inverse) car les piétons en profitent souvent pour traverser entre les véhicules.

→ Ces piétons risquent de déboucher sur la chaussée devant vous, pour traverser ou pour entrer dans une voiture garée. Rappelez-vous aussi qu'un piéton est imprévisible et peut changer de direction en un instant, sans aucun signe avant-coureur !

Bus ou tramway à son arrêt commercial :

→ Penser aux piétons qui peuvent traverser en courant pour prendre le bus ou qui en sortent et débouchent devant le bus pour traverser.

Véhicule long qui semble tourner à gauche ou à droite :

→ Les véhicules longs (camions et bus) commencent souvent par se déporter sur la gauche pour tourner à droite et à droite pour tourner à gauche (§ 2.8.1). Donc ne vous fiez jamais au premier mouvement d'un véhicule long pour en déduire ce qu'il va faire. Continuez à l'observer et surtout ne vous en approchez pas.

Véhicule qui traverse un carrefour :

→ Même s'il n'a pas mis son clignotant, un véhicule est toujours susceptible de tourner à droite ou à gauche à un carrefour ; un camion ou un bus également, même si vous ne voyez aucun signe qui l'indique !

Situations de masquage :

Un bus, un gros camion stationné ou à l'arrêt, ou bien des obstacles sur la chaussée ou sur le trottoir peuvent diminuer votre visibilité, voire vous empêcher totalement de voir les piétons sur le trottoir ou des véhicules sur une route que vous croisez. Dans ces situations de masquage :

- Pensez qu'un piéton que vous ne voyez pas risque de déboucher devant vous, qu'un automobiliste peut arriver sans vous voir et sans que vous le voyez.

3.3. Anticiper : prévoir ce que vont faire les autres et s'y adapter



Prévoir

&

s'adapter

Anticiper est, selon le dictionnaire Larousse, prévoir, supposer ce qui va arriver et adapter son comportement à cette supposition.

Pourquoi anticiper ? Lorsque vous circulez à vélo, si un piéton débouche entre deux voitures stationnées sans que vous ne l'ayez anticipé, vous serez surpris, vous pourrez avoir peur et vous serez peut-être amené à faire une manœuvre d'urgence. Si au contraire vous avez anticipé l'arrivée du piéton – vous l'avez observé se glisser entre les voitures et vous vous y êtes préparé en vous éloignant des véhicules stationnés –, vous éviterez l'éventuel conflit, mais aussi la mauvaise surprise et le stress. Peut-être même serez-vous content d'avoir été aussi efficace dans votre anticipation.

Ainsi, en plus du gain évident pour votre sécurité, votre anticipation vous fait gagner en confort de conduite. Et plus vous anticipez tôt ce qui peut arriver, plus vos parcours à vélo deviennent agréables et sûrs.

Pour la conduite, l'anticipation consiste à :

- imaginer ce que peuvent faire les autres usagers de la route et qui peut vous mettre en difficulté (§ 3.2) ;
- vous y préparer, c'est-à-dire adapter votre comportement, pour ne pas être en difficulté si ce que vous avez imaginé se produit.

Comment vous adapter ?

Une fois que vous avez identifié qu'un usager pourrait avoir un comportement qui vous mettrait en difficulté, selon les cas, vous pouvez :

- attirer son attention, l'avertir de votre présence (geste, voix, sonnette, en vous plaçant mieux pour qu'il vous voie, etc.) afin qu'il ne fasse pas ce qui vous mettrait en difficulté ;
- modifier votre comportement (vous écarter de lui, ralentir, accélérer, etc.) afin que son comportement ne vous mette plus en difficulté.

Dans les situations de masquage (§ 2.9), vous ne pouvez pas voir ce qui peut déboucher devant vous mais vous pouvez l'imaginer (§ 3.2). Dans ce cas, l'adaptation consiste, selon les cas, à :

- vous éloigner de ce qui vous masque la visibilité, d'une part pour retrouver un peu de visibilité et d'autre part pour avoir davantage de temps pour réagir si un usager débouche de la zone que vous ne voyez pas ;

- rouler lentement, notamment lorsque vous ne pouvez pas vous éloigner de la zone de conflit possible. Cela vous permet d'avoir davantage de temps pour réagir car vous vous approchez moins vite de la position de conflit. Et cela vous permet de vous arrêter rapidement en cas de besoin.

Enfin, vous ne devez jamais considérer que vous avez tout compris de la situation et de son évolution. Vous avez pu faire des erreurs, les autres usagers ont pu changer leurs intentions ou s'adapter à un événement qu'ils n'avaient pas prévu, etc. Ainsi :

- vous devez réévaluer continuellement la situation et être prêt à changer vos plans d'adaptation à chaque instant. Voici un exemple typique : un véhicule tourne à droite juste devant vous alors que vous pensiez qu'il allait tout droit comme vous ; vous devez alors changer vos plans : vous arrêter si vous en avez le temps ou tourner à droite avec lui !

Quelques exemples concrets d'adaptation sont décrits dans la partie 2.

3.4. Se rendre visible, se faire entendre, attirer l'attention



De la même manière que vous devez être attentif et voir les autres usagers, il est important que les autres usagers puissent également vous voir. Un usager qui vous a vu adaptera son comportement à votre présence. S'il ne vous voit pas ou s'il découvre votre présence tardivement, il pourra être surpris et avoir une réaction non appropriée.

Comme vous, ces usagers se doivent d'être attentifs, d'observer et de comprendre leur environnement. Mais les cyclistes sont peu visibles en ville, même de jour, en raison du faible espace qu'ils occupent. Il s'agit donc de mettre tout en œuvre pour que les autres usagers se rendent compte de votre présence, que ces usagers conduisent des voitures, des poids lourds, des motos, des vélos ou qu'ils soient piétons.

Comment vous rendre visible ?

- En utilisant des équipements qui augmentent la visibilité de votre vélo : des lumières et des éléments réfléchissants, placés sur votre vélo ou sur ses accessoires (sacoche, panier). Certains de ces équipements de visibilité sont obligatoires : un phare avant jaune ou blanc, un phare arrière rouge, des éléments réfléchissants (catadioptrés) : rouges derrière, blanc devant et orange sur les pédales et sur les roues. Il existe aussi des « écarteurs de danger » munis d'éléments réfléchissants, des drapeaux ou fanions qui attirent l'attention, etc.
- En portant en permanence un gilet réfléchissant, qui est même obligatoire en dehors des villes par faible luminosité. Vous pouvez également mettre des habits clairs, des éléments réfléchissants ou des lumières sur vous ou sur vos accessoires (lumière sur casque ou sac à dos, habits de pluie munis de bandes réfléchissantes, serre-pantalons jaune réfléchissant, casque blanc avec bande réfléchissante plutôt que noir) (Figure 33).

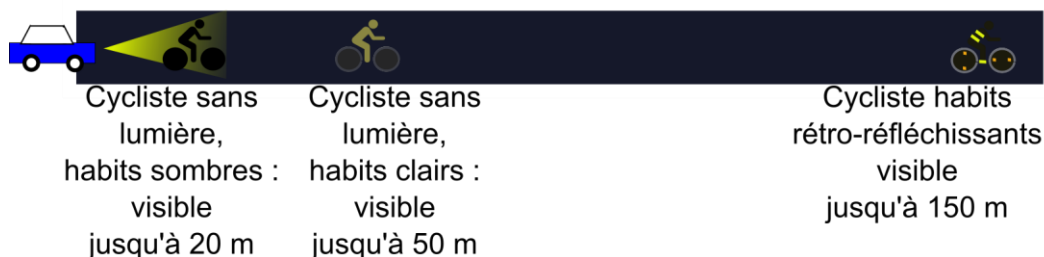


Figure 33 : Visibilité d'un cycliste selon ses habits

- En vous positionnant sur la chaussée de telle sorte que les autres usagers vous voient bien. Il est préférable de rouler au centre-droit de votre voie que collé au bord droit de la chaussée. Ce positionnement est particulièrement important en présence de véhicules stationnés, en remontant un double sens cyclable (sens unique pour les autres véhicules) et lors du franchissement d'un carrefour. Sur un carrefour circulaire (giratoire ou rond-point) urbain (vitesse limitée à 30 km/h ou 50 km/h), vous placer au centre de la voie (de la voie de droite s'il y a plusieurs voies) est même recommandé.
- En faisant des gestes qui permettent d'attirer l'attention des autres usagers : vous retourner régulièrement – très efficace pour qu'un conducteur qui vous suit se demande ce que vous allez faire –, tendre bien votre bras et suffisamment longtemps lorsque vous tournez, faire des gestes pour attirer l'attention de piétons ou d'un automobiliste en face de vous qui semble ne pas vous avoir vu, etc.
- En connaissant et en étant attentif aux angles morts des véhicules, en particulier des camions et camionnettes, des utilitaires et des bus. Bien sûr, vous ne pouvez pas toujours éviter de vous trouver dans l'angle mort des véhicules autour de vous. Mais il est important que vous sachiez si vous vous trouvez dans une zone que leur conducteur ne peut pas voir. Si un conducteur ne vous voit pas, vous ne pourrez compter que sur vous-même pour que l'interaction se passe bien, en vous adaptant à tout ce qu'il fera !

En plus de vous rendre visible, vous pouvez également vous faire entendre.

- Une sonnette est un accessoire obligatoire d'un vélo. N'hésitez pas à l'utiliser pour attirer l'attention d'un piéton ou d'un cycliste. Pour les motos qui font du bruit et les véhicules fermés, notamment les camions et les bus, il est illusoire de penser que leur conducteur va vous entendre. Vous pouvez l'utiliser en cas de besoin, mais ne comptez pas uniquement sur cela pour vous sortir d'une mauvaise situation. Attention, sauf urgence, vous ne devez pas utiliser votre sonnette pour qu'une personne qui a la priorité vous laisse passer.
- Vous avez aussi une voix qui peut être bien plus forte que votre sonnette lorsque vous criez, et qui permet aussi de délivrer des messages complexes comme « Allez-y, c'est à vous de passer. ». N'hésitez pas à vous exprimer oralement.
- Pour attirer l'attention dans un espace partagé avec des piétons qui ont la priorité, un grincement de frein ou un bruit de changement de vitesse pourra faire l'affaire, et ce, sans faire peur ni indisposer le piéton.

Enfin, **échanger un regard** avec un piéton ou un conducteur est le meilleur moyen à votre disposition pour vous assurer qu'il vous a vu. Un échange de regard aide aussi les autres usagers à vous considérer comme une personne et donc à vous respecter. Donc cherchez le regard des autres, dès que vous en avez la possibilité.

3.5. Prévoir ce que l'on va faire soi-même



Comme pour l'anticipation de ce que vont faire les autres, vous devez prévoir ce que vous allez faire vous-même pour éviter au maximum d'avoir à prendre des décisions au dernier moment. En effet, sur la route, toute décision prise dans l'urgence est néfaste, pour vous car cela peut vous mettre en difficulté (freinage d'urgence par exemple), et pour les autres car ils pourront à leur tour être surpris par votre comportement (votre freinage d'urgence devant eux). De plus, savoir ce que vous allez faire est indispensable pour que vous puissiez prévenir les autres (§ 3.6).

Vous devez donc prévoir ce que vous allez faire vous-même. Facile pensez-vous ? Pas toujours, et même si vous savez où vous allez !

- Vous aurez à décider où vous placer sur la chaussée pour aller dans telle direction, sur un carrefour par exemple.
- Vous aurez peut-être aussi à éviter certains obstacles sur votre route.
- Vous aurez enfin à vous adapter en toute circonstance à la présence des autres usagers (§ 3.3).

Et bien sûr, comme pour anticiper ce que vont faire les autres, plus tôt vous savez ce que vous allez faire, plus confortable sera votre parcours.

Voici quelques conseils pour vous aider à prévoir ce que vous allez faire.

- Avant de partir, préparez votre itinéraire pour moins hésiter sur la direction que vous aurez à prendre à chaque intersection. Vous aurez ainsi plus de temps pour réfléchir à la manière dont vous allez vous y prendre pour traverser chaque carrefour. De plus, cela vous permettra peut-être de trouver un itinéraire plus cyclable (rues apaisées, moins de difficultés, etc.).
- En amont de chaque intersection, déterminez la direction que vous allez prendre. Si vous ne le savez pas, vous pouvez faire une pause sur le côté de la route pour y réfléchir, sauf si vous êtes déjà un As de la circulation à vélo !
- Avant chaque arrêt, passez la bonne vitesse sur votre vélo (s'il a plusieurs vitesses). En effet, vous ne pourrez pas démarrer facilement si votre vélo est sur le plus grand développement (la plus grande vitesse).

Et comme pour l'anticipation de ce que vont faire les autres, vous devez observer attentivement et chercher à comprendre tous les indices qui vous permettent d'imaginer comment la situation risque d'évoluer. Voici quelques pistes :

- Pour traverser un carrefour, passer un obstacle ou toute autre difficulté, prenez toutes les informations à l'avance pour pouvoir choisir votre stratégie : tourner à gauche de manière directe, en deux temps ou comme un piéton (§ 2.4), contourner un obstacle par la droite, par la gauche ou vous arrêter devant, etc. Pour cela, observez votre entourage, y compris derrière vous pour savoir ce que vous pouvez faire sans vous mettre en danger et sans mettre les autres en difficulté. Tenez aussi compte de la priorité : avez-vous la priorité sur tel usager ou pas ?
- Observez la chaussée juste devant vous pour y déceler des défauts de la route ou des débris à éviter.

- Observez aussi là où vous allez, loin devant, pour voir s'il n'y aurait pas un obstacle qu'il faudra gérer. Notamment lorsque vous tournez, pensez à regarder assez loin dans le virage, les éventuels obstacles mais aussi sur le côté les piétons qui traversent ou qui vont traverser.
- Anticipez ce que vont faire les autres (§ 3.3). C'est bien sûr la partie la plus difficile !

→ Vous adapter

Il s'agit d'abord de vous adapter par avance aux scénarios que vous avez imaginés, concernant l'évolution de la situation. Pour cela, vous pouvez utiliser les moyens décrits dans le paragraphe 3.3.

Mais il ne faut pas croire que la situation va nécessairement évoluer conformément à ce que vous aviez imaginé. Vous devez donc en permanence être prêt à vous adapter à l'évolution réelle de la situation. Voici deux conseils pour vous y aider.

- Dans toute situation complexe où vous pouvez avoir à réagir rapidement à ce que font les autres, vous devez avoir les mains sur les freins pour pouvoir ralentir ou vous arrêter plus rapidement. C'est le cas notamment lorsque vous circulez proche de voitures stationnées, entre deux files de véhicules, en traversée de carrefour lorsqu'un véhicule vous double et qu'il risque de tourner à droite devant vous, à chaque entrée et à chaque sortie d'un carrefour circulaire (rond-point, giratoire) s'il y a des voitures susceptibles de vous couper la route, etc.
- Vous devez rester attentif, même lorsque vous pensez avoir tout compris de la situation. Et préparez-vous mentalement à changer vos plans à chaque instant. Vous pouvez par exemple changer de stratégie, pour tourner à gauche par exemple, s'il s'avère que celle que vous aviez choisie n'est plus adaptée à la situation.

3.6. Se rendre prévisible : faire comprendre ses intentions aux autres



Comme vous, chaque usager de la route cherche à anticiper ce que vont faire les autres, c'est-à-dire à comprendre leurs intentions pour s'y adapter. Ils cherchent donc notamment à comprendre ce que vous allez faire pour ne pas entrer en conflit avec vous.

Vous rendre prévisible, c'est donner aux autres usagers toutes les informations utiles pour qu'ils comprennent correctement et en avance ce que vous allez faire. Par exemple, indiquer tout changement de direction en tendant le bras, comme l'impose le code de la route.

Mais au-delà des signes que vous lui adressez, un usager va aussi analyser votre comportement sur la route pour chercher à comprendre ce que vous allez faire. Il va observer votre position sur la chaussée, si vous êtes distrait ou hésitant, si vous vous retournez, si vous accélérez, etc. Pour vous rendre prévisible, vous devez donc aussi faire en sorte que toutes les informations que les autres peuvent observer de vous participent à vous faire comprendre.

Les préalables pour être prévisible :

- être visible ;
- être dans une démarche d'anticipation de ce que vont faire les autres ;
- savoir vous-même ce que vous allez faire.

Concrètement, comment vous rendre prévisible ?

Vous vous rendez prévisible en informant clairement les autres de vos intentions, par des gestes et par la parole.

- Un seul geste est indispensable à connaître et à faire dès que vous changez de direction, que vous faites un écart ou que vous changez de voie de circulation : tendre le bras dans la direction où vous allez. Cela nécessite de savoir lâcher un bras du guidon tout en continuant à rouler. Entraînez-vous à l'abri de la circulation si vous n'êtes pas à l'aise. Faire ce geste est aussi une obligation du code de la route.

Avant de faire le geste, vous devez vous être assuré, en observant autour et derrière vous, que vous pourrez vous déporter ou tourner sans causer de difficulté aux autres.

Si un véhicule est en train de vous doubler, évitez de faire votre geste tant que son conducteur risque de croire que vous allez tourner devant lui. Il pourrait mal réagir. Attendez qu'il soit quasiment à votre hauteur pour adresser votre geste au véhicule qui le suit et devant lequel vous allez passer.

Vous devez tenir votre bras tendu quelques secondes afin de laisser le temps aux autres de le voir car leur regard n'est pas en permanence posé sur vous.

- N'hésitez pas à communiquer plus largement par gestes. Un signe de bras exprimant que vous laissez passer quelqu'un, que vous le remerciez ou que vous vous excusez sera très certainement compris et il sera apprécié.
- Si vous vous adressez à des cyclistes ou à des piétons qui peuvent vous entendre, pensez aussi que vous pouvez leur parler. Votre sonnette vous permet juste d'exprimer « Attention, je suis là » ou « laissez-moi passer », ce qui peut aussi parfois être utile.
- Vous retourner, comme pour regarder derrière-vous, permet aussi d'attirer l'attention du conducteur qui vous suit. Il sera alors plus attentif à vos mouvements car il cherchera à comprendre ce que vous allez faire.

Vous vous rendez également prévisible en étant attentif à votre comportement sur la route, et en tout premier lieu, à votre position sur la chaussée :

- lorsqu'il y a des flèches directionnelles sur la chaussée, vous devez vous placer sur une voie dont la flèche indique la direction que vous allez prendre ;
- à l'approche d'un carrefour, placez-vous en fonction de la direction que vous allez prendre (voir § 2.1 pour aller tout droit sur un carrefour, § 2.4 pour tourner à gauche, § 2.2 pour traverser un rond-point ou un giratoire) ;
- lorsque vous vous arrêtez sur un sas vélo à un feu rouge, pensez à vous positionner de telle sorte que votre traversée du carrefour en soit facilitée ;
- dans une rue, si vous roulez collé sur la droite, le conducteur qui vous suit peut penser que vous l'invitez à vous dépasser. Si vous estimez qu'un dépassement est dangereux par manque de place, placez-vous au centre-droit de la voie.

D'une manière générale, la position de centre-droit de la voie de droite est une bonne position.



Vous rendre visible et prévisible ne vous assure pas toujours d'être compris, ni même d'être vu ! Un échange de regard est plus sûr, ou bien lorsqu'un usager vous fait explicitement un signe. Mais de toute façon, continuez à observer l'autre usager pour vous assurer qu'il réagit comme vous l'aviez prévu.

3.7. Prendre sa place



Bien souvent les cyclistes qui manquent d'expérience dans la circulation n'osent pas rouler sur la route ou bien rasant le trottoir ou les véhicules stationnés. Ils peuvent même parfois se dissimuler dans le moindre espace vide entre les véhicules stationnés. Parmi les raisons qui peuvent expliquer ces comportements, on peut citer la peur de gêner due à la différence de vitesse, l'appréhension des autres véhicules ou la peur d'être percuté. Il faut savoir qu'au contraire, ces comportements nuisent à votre sécurité et rendent vos parcours à vélo plus difficiles et plus stressants.

Prendre sa place sur la route, c'est considérer qu'un vélo est un véhicule à part entière, ce qu'il est dans le code de la route. C'est aussi aider les autres à le considérer comme tel. Et cela rend vos parcours à vélo plus fluides, plus agréables et plus sûrs. Voici quelques avantages d'un positionnement plus central sur la chaussée.

- Prendre sa place permet d'être davantage visible des autres (§ 3.4).
- Cela aide les autres à mieux comprendre vos intentions (§ 3.6).
- Cela permet d'induire chez les autres un comportement plus sécuritaire envers vous. Par exemple, cela peut dissuader ou empêcher un usager de passer trop près de vous dans une rue étroite ou de vous faire une queue de poisson sur un carrefour (§ 2.1 & § 2.2).
- En vous éloignant des véhicules stationnés sur la droite, vous éviterez certains dangers comme l'ouverture de portières, la sortie d'un véhicule dont le conducteur ne vous voit pas (§ 2.5), la survenue de piétons entre des voitures stationnées (§ 2.10). L'éloignement vous permet d'avoir davantage de temps pour réagir si un piéton débouche devant vous. De plus, vous le verrez plus tôt.
- Ne pas coller le bord de la chaussée vous permet aussi d'éviter les irrégularités de la chaussée ainsi que les déchets (feuilles mortes, bris de verre) souvent localisés sur le bord.

Voici quelques conseils de positionnement dans certaines situations courantes. Vous trouverez les explications de ces conseils dans la deuxième partie de cette synthèse.

- Positionnez-vous de préférence au centre-droit de la voie (de la voie de droite s'il y a plusieurs voies) dans les situations suivantes :
 - lorsque vous circulez à côté de véhicules stationnés (§ 2.5) ;
 - lorsque vous traversez un carrefour pour aller tout droit (§ 2.1), pour tourner à gauche en deux temps (§ 2.4.2) ou pour entrer ou sortir d'un carrefour circulaire (rond-point ou giratoire) (§ 2.2) ;
 - lorsque le bord de la chaussée est déformé ou encombré de feuilles mortes par exemple ;
 - lorsque vous devez contourner un obstacle (voiture en double file par exemple) afin de rester dans le flux des autres véhicules pour ne pas être en difficulté (§ 2.6) ;
 - lorsque vous estimez qu'il n'y a pas assez de place pour qu'un véhicule puisse vous dépasser en toute sécurité (rue étroite à sens unique ou à double sens mais avec des véhicules en face). Pour vous dépasser, un véhicule doit en principe s'éloigner de vous d'au moins un mètre en ville et un mètre cinquante hors agglomération.

- Positionnez-vous de préférence au centre de la voie (de la voie de droite s'il y a plusieurs voies) dans la situation suivante :
 - à l'intérieur d'un rond-point ou d'un giratoire (§ 2.2) urbain (vitesse limitée à 30 km/h ou 50 km/h), même en présence d'une bande cyclable sur le bord extérieur de l'anneau du giratoire.
- Lorsque vous ne pouvez pas ou ne voulez pas vous positionner comme indiqué ci-dessus, il est conseillé de ralentir pour pouvoir vous arrêter plus rapidement en cas de besoin.

Bien sûr, ne vous positionnez pas au centre de la voie sans raison particulière. Il ne s'agit pas de gêner pour gêner. Cela doit se faire dans le respect des autres usagers (§ 3.8).

3.8. Respecter les autres



Le respect mutuel est une condition nécessaire au partage harmonieux de la route entre tous les usagers. La route serait un bonheur si tout le monde avait un comportement attentif et respectueux voire bienveillant envers les autres. La circulation des enfants, des personnes âgées ou à mobilité réduite, mais aussi celle des autres piétons et des cyclistes, serait plus sûre et plus agréable, et le confort de tous les usagers de la route serait grandement amélioré. Enfin, être bienveillant apporte aussi un bien-être personnel. Pour résumer, respecter les autres, tout le monde y gagne ☺.

D'une manière générale, respecter les autres, c'est :

- accepter que certains usagers ne réagissent pas comme vous ;
- faire davantage attention aux usagers vulnérables ;
- veiller à ne pas mettre en danger ni même effrayer quelqu'un par votre comportement ;
- accepter les erreurs des autres ; ils peuvent ne pas vous avoir vu ou ne pas avoir compris vos intentions ;
- reconnaître ses propres erreurs et savoir s'en excuser par un signe de la main ;
- aider les autres à comprendre vos intentions en vous rendant visible et prévisible et en communiquant ;
- être concentré sur votre conduite et éviter les distractions ;
- être attentif aux autres, et même pourquoi pas, vous comporter avec eux comme s'ils étaient vos amis, ce qui implique de les observer, de chercher à comprendre leurs intentions mais aussi de faciliter leurs manœuvres, les laisser passer, les remercier, échanger un regard bienveillant, etc. ;
- garder votre calme lorsqu'une personne vous manque de respect ;
- respecter le code de la route – surgir d'un endroit d'où personne ne devrait arriver ou passer au feu rouge peut surprendre les autres usagers et leur faire peur car ils ne s'y attendent pas.

Respecter les piétons

- Lorsqu'un piéton est prioritaire mais qu'il hésite à s'engager pour traverser, laissez-le passer et même encouragez-le à traverser. Si le fait de l'inciter à passer par un geste et en ralentissant pour lui faire comprendre qu'il peut passer ne suffit pas, arrêtez-vous.
- Lorsque vous passez à côté d'un piéton, même si vous avez la priorité, ne le frôlez pas. Ça peut lui faire peur et cela vous fait prendre un risque car il peut changer de direction sans prévenir. Et plus vous roulez vite, plus vous devez vous en éloigner.
- S'il n'est pas prioritaire, ne le mettez pas en difficulté par votre comportement. Essayez de ne pas entraver son cheminement en adaptant votre vitesse ou votre trajectoire.
- Si un véhicule s'arrête devant vous pour laisser passer un piéton, restez derrière lui. Si vous décidez néanmoins de passer parce que vous pensez pouvoir passer sans gêner le piéton, faites-le à très faible vitesse et en vous apprêtant à vous arrêter en cas de besoin.
- Selon les circonstances, n'hésitez pas à communiquer avec les piétons, par un geste ou une parole : « c'est à vous », « vous pouvez y aller », « merci », « excusez-moi ».

Respecter les conducteurs

- Ne collez pas le véhicule devant vous pour ne pas stresser le conducteur et pour vous permettre de freiner en toute sécurité s'il s'arrête brusquement.
- Ne passez pas trop près des autres usagers pour ne pas leur faire peur. C'est aussi une mesure de sécurité pour vous car vous aurez plus de temps pour réagir s'ils font un écart. Vous devez notamment vous écarter des cyclistes que vous doublez d'au moins un mètre en ville, comme tous les autres usagers de la route.
- Indiquez, en tendant le bras, tous vos changements de direction, vos changements de voie et vos écarts pour éviter les obstacles.
- N'hésitez pas à faire un geste de la main pour remercier un conducteur qui vous laisse passer ou pour vous excuser si vous avez gêné ou fait peur à un conducteur.
- Sur un double sens cyclable étroit, si vous êtes face à un gros véhicule, laissez-le passer ; un vélo est plus facile à manœuvrer qu'un poids lourds !
- Lorsqu'un véhicule fait une manœuvre, pour se garer par exemple, attendez qu'il l'ait terminée avant de passer. Et si, vous ayant vu, il hésite à poursuivre sa manœuvre, indiquez-lui par un geste qu'il peut continuer.

3.9. Connaître et respecter le code de la route

Contrairement aux automobilistes, les cyclistes n'ont pas besoin de passer le permis de conduire pour circuler dans les rues. Mais comme tout usager circulant sur l'espace public, ils doivent connaître le code de la route et le respecter. Si vous ne connaissez pas au moins les règles de priorité ainsi que les principaux panneaux de signalisation et marquages au sol, vous êtes fortement invité à vous renseigner avant de vous lancer à vélo sur la route.

Pourquoi ?

Pour les cyclistes, les raisons de connaître et de respecter le code de la route sont nombreuses.

- C'est une obligation légale qui s'impose à tous les usagers de la route, donc aux cyclistes.
- Connaître le code vous aide à mieux anticiper le comportement des autres usagers.
- Le non-respect du code peut nuire au principe « Se rendre visible ». Par exemple, si vous vous trouvez à un endroit où vous ne devriez pas vous trouver, il ne faut pas vous attendre à être vu d'un automobiliste qui va porter son attention là où il s'attend, selon le code de la route, à voir arriver des véhicules.
- Respecter le code de la route, c'est être davantage prévisible. En effet, tous les usagers de la route s'attendent à ce que les autres se comportent conformément au code.

- Respecter le code de la route participe au respect des autres (§ 3.8).
- Respecter le code participe à votre sécurité et à celle des autres, même s'il ne faut pas mélanger, comme c'est trop souvent le cas, sécurité et respect du code de la route par les cyclistes. Si tous les usagers respectaient scrupuleusement le code de la route, la sécurité de tout le monde et en particulier celle des usagers vulnérables (cyclistes, piétons dont les personnes âgées ou ayant un handicap) serait grandement améliorée.
- Respecter le code, c'est aussi améliorer l'image du vélo et des cyclistes.

Comment ?

Les moyens pour apprendre les bases du code de la route sont nombreux. Vous pouvez suivre des cours de code dans une auto-école, consulter tout support pour les personnes qui passent le permis de conduire : livres, vidéos, applications sur smartphone ou tablette, sites internet, etc. Vous pouvez aussi suivre des cours dans une vélo-école et discuter avec des cyclistes d'une association cycliste. Et surtout, soyez curieux et allez chercher les réponses aux questions que vous vous posez sur la route.

Pour le respecter, il s'agit avant tout que vous le décidiez. Mais cela ne suffit pas. Vous devez aussi bien observer l'infrastructure (piste cyclable, rue à sens unique, carrefour, etc.) et la signalisation (feux, panneaux, marquages au sol) car il est facile de passer à côté d'une information utile. Vous devez aussi être attentif à tous les usagers, ceux que vous pouvez voir mais également ceux qui peuvent être cachés par un obstacle. Vous devez donc apprendre à reconnaître les situations de masquage, et dans ces situations, suivre les recommandations de prudence décrits dans le paragraphe 2.9 : vous en éloigner ou rouler lentement.

Quelques règles importantes du code de la route

R1. La priorité en présence de feux tricolores

En présence de feux tricolores, seuls les véhicules ayant le vert ont le droit de passer. Les exceptions sont précisées ci-dessous.

- Les cyclistes ayant un cédez-le-passage au feu dans la direction qu'ils vont prendre ont le droit de franchir le feu rouge, mais en cédant la priorité à tous les autres usagers, et notamment aux piétons. Voici deux panneaux cédez-le-passage au feu qui peuvent se trouver

sous le feu :  ,  .

- Certains véhicules d'urgence peuvent passer au feu rouge et sont prioritaires (R6).
- En présence d'un agent qui fait la circulation (R8).
- Votre feu est à l'orange clignotant. Si c'est la lampe du bas (habituellement verte) qui clignote à l'orange, vous pouvez passer en faisant attention car d'autres véhicules avec qui un conflit est possible peuvent aussi pénétrer sur le carrefour. Si c'est la lampe du milieu (habituellement orange), c'est que tous les feux du carrefour sont à l'orange clignotant. Vous devez alors considérer le carrefour comme un carrefour sans feux et suivre les indications des panneaux de priorité s'il y en a. Sinon, c'est la priorité à droite qui s'applique.

Certains feux sont spécifiques aux cyclistes. Leur signal lumineux (vert, orange, rouge) a la forme d'un vélo. Ils fonctionnent comme les feux tricolores.

Certains feux pour piétons s'appliquent aux cyclistes, notamment si une piste cyclable qui n'a pas de feu spécifique longe un passage pour piétons muni de feux (Figure 34).

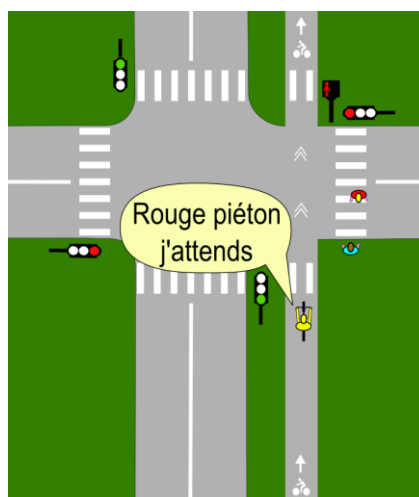


Figure 34 : Feu pour piétons qui s'applique à la piste cyclable

R2. La priorité en carrefour en présence de panneaux de signalisation

En présence de panneaux de signalisation relatifs à la priorité, vous devez vous conformer à ce qu'indique le panneau en face de vous. Les marquages au sol associés aux panneaux vous donnent aussi des indications (position d'arrêt pour un Stop) et doivent vous alerter si vous n'avez pas vu le panneau.

R3. La priorité en carrefour en l'absence de signalisation

Sans signalisation particulière (ni feux, ni panneau de priorité), lorsque deux routes se croisent, c'est la priorité à droite qui s'applique. C'est-à-dire que tout conducteur doit céder la priorité aux véhicules qui arrivent de la droite mais est prioritaire sur les véhicules venant de la gauche (Figure 35).

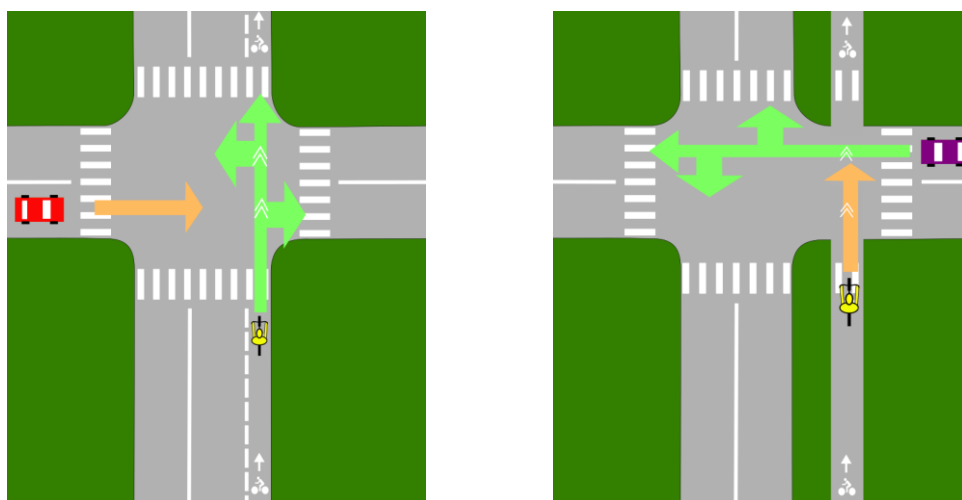


Figure 35 : La priorité à droite
(flèche verte : véhicule prioritaire ; flèche orange : véhicule non prioritaire)

R4. La priorité en présence d'un véhicule qui traverse une autre voie de sa route initiale

Lorsqu'un véhicule qui tourne croise d'autres voies de circulation de sa route initiale, notamment une voie de bus, une bande cyclable ou une piste cyclable longeant cette route, il n'est jamais prioritaire sur les véhicules circulant sur ces autres voies. Il doit leur céder le passage (Figure 36).

Dans la même logique, un véhicule qui change de voie n'est jamais prioritaire sur les véhicules circulant sur sa voie de destination.

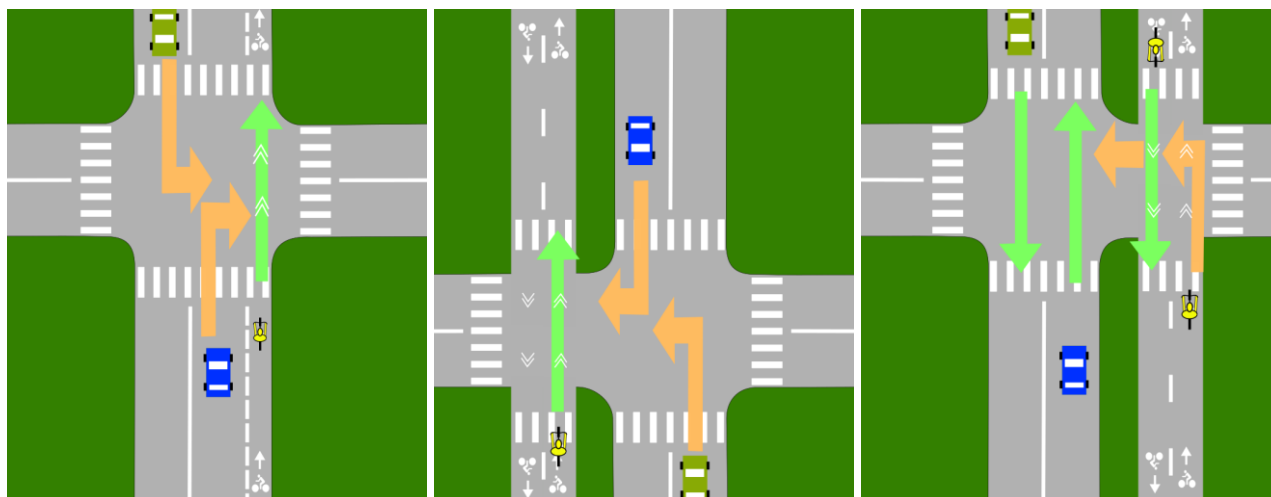


Figure 36 : La priorité lorsqu'un véhicule tourne et croise d'autres voies de sa route initiale (flèche verte : véhicule prioritaire ; flèche orange : véhicule non prioritaire)

R5. Priorité et stationnement, sortie de voie privée, portières

Tout véhicule qui sort d'une place de stationnement, d'un parking ou d'une voie privée et qui entre sur une route doit céder la priorité aux véhicules présents sur cette route. Il n'a jamais la priorité. S'il traverse un trottoir, il doit en plus laisser passer les éventuels piétons.

Avant d'ouvrir une portière, tout usager d'un véhicule, conducteur compris, doit d'abord s'être assuré que cela ne va pas surprendre ou gêner un autre usager.

R6. La priorité des véhicules d'urgence

Certains véhicules d'urgence (police, gendarmerie, pompiers, SAMU, SMUR) sont prioritaires sur tous les usagers lorsque leur avertisseur est actif (lumière bleue ou sirène) et ils ont alors le droit de franchir les feux rouges et les stops sans s'arrêter. Les ambulances ne sont pas prioritaires mais il est d'usage et important de leur faciliter le passage lorsque leur avertisseur est actif.

R7. La priorité avec les piétons

Sur un carrefour ayant des feux de circulation, les piétons peuvent s'engager à traverser uniquement lorsque leur feu est vert... mais ils peuvent finir leur traversée lorsque le feu passe au rouge. Ils sont alors prioritaires sur toute leur traversée.

Lorsqu'il n'y a pas de feux tricolores, les piétons sont toujours prioritaires pour traverser sur les passages pour piétons. En dehors des passages pour piétons, ils sont prioritaires s'il n'y a pas de passage pour piétons à moins de cinquante mètres d'eux.

Si un piéton qui a la priorité souhaite traverser, vous devez le laisser passer, même s'il est encore sur le trottoir, même s'il hésite à s'engager ne sachant pas si vous, ou un autre usager, allez vous arrêter.

En dehors des carrefours, s'il n'y a pas d'accotement praticable pour les piétons, comme un trottoir, ils ont le droit de circuler sur la chaussée (piste et bande cyclable comprises) et ils y sont prioritaires.

Les piétons sont aussi partout prioritaires sur certaines infrastructures comme les aires piétonnes ou les zones de rencontre.

R8. Agents de la circulation

En présence d'un agent de police faisant la circulation, ce n'est plus la signalisation ou les règles usuelles de priorité qui s'appliquent mais les indications données par l'agent.

Conclusion

Ce document est issu du constat que la circulation à vélo en ville fait peur à beaucoup de personnes, même parmi celles qui aimeraient se déplacer à vélo. Certaines difficultés leur semblent insurmontables ou trop dangereuses. Or les cyclistes du quotidien n'éprouvent quasiment plus d'appréhension et ces mêmes difficultés leur semblent minimales. C'est l'expérience acquise qui est la cause de cette différence de perception. Elle permet d'acquérir des compétences de la conduite à vélo et de connaître les situations à risque. Avec cette expérience, une situation considérée comme anxiogène pour un novice peut passer inaperçue, voire être agréable, pour un cycliste expérimenté.

Cette synthèse a eu pour but de vous accompagner dans votre apprentissage de la conduite de votre vélo dans la circulation afin de rendre vos déplacements plus sûrs et plus agréables. Elle vous a présenté les principes de la conduite qui sont rappelés ci-dessous.

Vous avez pu voir que le cœur de la conduite est l'anticipation mutuelle. Vous devez anticiper ce que les autres vont faire pour ne pas être surpris et avoir le temps de réagir dans de bonnes conditions à tout ce qui peut advenir. Pour la même raison, les autres cherchent à anticiper ce que vous allez faire vous-même. Vous concernant, s'ils anticipent bien ce que vous faites, vos interactions avec eux seront plus fluides et plus agréables. Vous avez donc tout intérêt à les aider à comprendre vos intentions.

Pour anticiper ce que vont faire les autres, vous devez être attentif, observer et écouter tout votre environnement. Vous devez chercher à comprendre la situation et imaginer ce que les autres risquent de faire et qui peut vous mettre en difficulté. Cela vous permet de vous adapter par avance à ces évolutions possibles de la situation. Les leviers à votre disposition pour vous adapter à une situation vous ont également été décrits.

Pour aider les autres à comprendre ce que vous allez faire vous-même, vous devez être visible et prévisible en adoptant une conduite la moins hésitante que possible, en sachant le plus tôt possible où vous allez et ce que vous allez faire. Vous devez également indiquer clairement tous vos changements de direction et parfois attirer l'attention d'un usager car un cycliste est peu visible au milieu des autres usagers.

Enfin, pour rouler sur la route qui est un espace partagé, vous devez prendre votre place sur la chaussée en roulant de préférence au centre-droit de la voie, tout en respectant tous les usagers de la route, des plus fragiles aux conducteurs de gros véhicules en passant par les automobilistes. Pour cela, et aussi par obligation légale, vous devez connaître et respecter le code de la route.

En plus de ces fondamentaux de la conduite, vous avez pu concrètement découvrir leur déclinaison sur de nombreuses situations courantes qui ont été présentées avec leurs risques potentiels et les moyens de les gérer. Pour rappel, voici quelques conseils donnés sur ces situations : Ne pas s'approcher des camions et des bus, en particulier à proximité d'un carrefour ; se placer au centre-droit et si possible sans véhicule sur sa gauche pour aller tout droit sur un carrefour ; rouler au centre de la voie de droite des ronds-points et giratoires ; être attentif aux situations de masquage, s'en éloigner ou ralentir ; tourner à gauche en deux temps ou comme un piéton si vous ne vous sentez pas de tourner à gauche de manière directe ; s'écarter d'un bon mètre des véhicules stationnés ; être attentif aux usagers qui ne regardent pas de votre côté dans les rues à double sens cyclables ; face à un obstacle, observer autour et derrière, indiquer l'écart avec le bras et se lancer sans hésiter ; être attentif à tous les piétons qui s'approchent de la chaussée.

Un dernier conseil pour la route : plus vous pratiquerez le vélo dans la circulation, plus vous gagnerez en confiance. Vous aurez alors à vous affranchir d'une dernière difficulté : l'excès de confiance ! Tout comme une peur excessive vous empêche d'avoir un bon comportement sur la route, l'excès de confiance vous fait prendre des risques inutiles.

Vous découvrirez alors le plaisir et le sentiment de liberté que procurent les trajets à vélo.

Bonne route !

Annexe : Quelques panneaux utiles

1. La forme des panneaux porteuse de sens

La forme des panneaux est déjà porteuse d'une information très utile :

- **les panneaux ronds** indiquent une prescription :

- une obligation s'ils sont bleus :  : itinéraire cyclable obligatoire pour les cyclistes,
- une interdiction s'ils sont rouges et blancs :  : accès interdit aux cycles,

avec notamment les panneaux de limitation de la vitesse maximale autorisée  ;

ou la fin d'une prescription :

- une fin d'obligation : panneau identique à celui de l'obligation, mais barré d'un trait rouge : ,
- une fin d'interdiction : panneau blanc, barré d'une bande noire en diagonale , avec éventuellement le dessin rappelant l'interdiction à laquelle il est mis fin  ;

- **les panneaux triangulaires** indiquent des dangers ; le type de danger est dessiné sur le panneau, ainsi  signale un passage pour piétons et  le croisement de deux routes ;
- **les panneaux carrés** ou rectangles donnent des indications : piste ou bande cyclable non obligatoire , entrée dans une zone de rencontre , entrée ou sortie d'une agglomération, indication de directions, etc.

2. Les panneaux de priorité et les marquages au sol associés

Tous les panneaux de cette section indiquent l'arrivée sur une intersection et précisent le régime de priorité de l'intersection : devez-vous céder le passage aux autres usagers, vous arrêter ou au contraire êtes-vous prioritaire ?

À part le stop et le cédez-le-passage positionnés au niveau de l'intersection, ces panneaux sont en général placés à quelques dizaines de mètres en amont de l'intersection, à environ cinquante mètres en ville et cent cinquante mètres hors agglomération.

	Panneau AB4 : Stop, accompagné d'un marquage au sol (large bande blanche continue transversale à la rue). Il annonce une intersection où le conducteur est tenu de marquer un temps d'arrêt, même en l'absence de véhicules, puis de céder la priorité aux véhicules de la route abordée, qu'ils arrivent de la droite ou de la gauche. L'arrêt doit se faire au niveau de la bande blanche dessinée au sol. Attention, lorsqu'une file de véhicules s'est formée devant un stop, chaque véhicule doit marquer l'arrêt au niveau de la bande blanche.
---	--

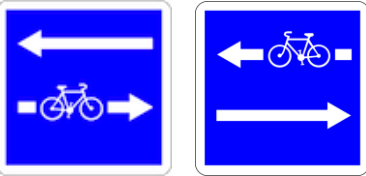
	Panneau AB3a : cédez-le-passage, accompagné d'un marquage au sol (large ligne blanche discontinue transversale à la rue). Il annonce une intersection où le conducteur est tenu de céder la priorité aux usagers de l'autre route, qu'ils viennent de la droite ou de la gauche. L'arrêt du véhicule n'est pas obligatoire, mais il peut être nécessaire pour laisser passer des usagers.
	Panneau AB1 : intersection à priorité à droite. Il annonce une intersection dans laquelle vous devez céder la priorité aux véhicules arrivant sur votre droite. Vous êtes par contre prioritaires sur les véhicules qui arrivent sur votre gauche. Il n'y a pas de marquage au sol associé.
	Panneau AB25 : carrefour à sens giratoire. Il annonce un carrefour à sens giratoire. Pour y entrer, vous devrez céder la priorité aux véhicules circulant sur le giratoire, c'est-à-dire arrivant sur votre gauche. Une fois sur le giratoire, vous aurez la priorité sur ceux qui entrent et qui sont sur votre droite. Juste à l'entrée du giratoire, vous trouverez un panneau AB3a « cédez-le-passage » ainsi que la bande blanche discontinue au sol pour vous rappeler que vous devez céder la priorité.
	Panneau AB2 : signalisation d'une priorité ponctuelle. Il annonce une intersection dans laquelle vous avez la priorité sur les véhicules qui arrivent sur votre droite et sur votre gauche.

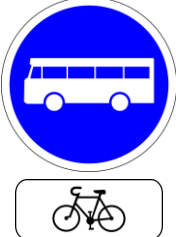
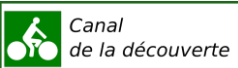
Une route peut garder son caractère prioritaire sur plusieurs carrefours successifs. Elle est alors régulièrement signalée par le panneau suivant.

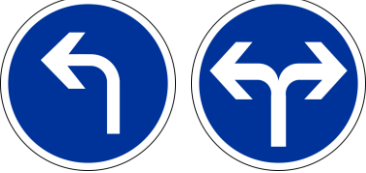
	Panneau AB6 : route à caractère prioritaire. Sur cette route, vous avez la priorité sur les véhicules arrivant de droite et de gauche aux différentes intersections que vous croiserez jusqu'à ce que vous rencontriez un panneau « fin de route prioritaire » ci-dessous. Lorsque ce panneau est placé au-dessus d'un panneau indiquant l'entrée dans une ville, la route reste prioritaire jusqu'à la sortie de la ville.
	Panneau AB7 : fin de route à caractère prioritaire. À partir de ce panneau, c'est la priorité à droite qui s'applique à nouveau, sauf présence d'autres panneaux de priorité ou de feux.

3. Panneaux qualifiant les routes, les zones et les voies ou concernant les changements de direction

	Panneau B1 : sens interdit à tout véhicule. Sauf panneau indiquant que cette interdiction ne s'applique pas aux cyclistes, les cyclistes n'ont plus le droit d'emprunter cette voie.
---	--

	Panneau B0 : circulation interdite. Toute circulation de véhicules est interdite dans les deux sens. Sauf panneau indiquant que cette interdiction ne s'applique pas aux cyclistes, les cyclistes n'ont pas non plus le droit de circuler sur cette voie.
	Panneau B9b : accès interdit aux cycles. La route peut être autorisée à d'autres catégories de véhicules, mais les cyclistes n'ont pas le droit de l'emprunter.
	Panneau M9v2 (sauf vélo) : placé sous un panneau d'interdiction, il indique que l'interdiction ne s'applique pas aux cyclistes. Placé sous un panneau sens interdit, il indique que les cyclistes peuvent emprunter cette rue. Il s'agit d'une rue à double sens cyclable, dite aussi rue à sens unique limité.
	Panneau C24a-2 : panneau d'indication de conditions particulières de circulation. Ce panneau indique que vous circulez ou que vous entrez sur une rue à double sens pour les vélos mais à sens unique pour les autres véhicules. On parle généralement de rue à double sens cyclable, sous entendant qu'elle est à sens unique pour les autres véhicules. Si ce panneau est face à vous, vous circulez dans le sens autorisé à tous les véhicules. Seul un vélo peut arriver en face.
	Panneau C24c-2 et C24c-2b : panneaux d'indication de conditions particulières de circulation sur la route embranchée. Ces panneaux indiquent le croisement d'une rue à double sens cyclable. Seuls les vélos peuvent circuler dans le sens de la flèche comportant un vélo. Tous les véhicules, vélos compris, peuvent circuler dans le sens de la flèche continue.
	Panneau B22a : piste ou bande cyclable obligatoire pour les cycles sans side-car ni remorque et réservée aux cycles à deux ou trois roues. Concerne également les engins de déplacement personnel motorisés.
	Panneau B40 : fin de piste ou de bande cyclable obligatoire. Attention, cela signifie que vous allez rejoindre la voie où circulent les autres véhicules. En général, vous n'avez pas la priorité. Observez les panneaux et n'hésitez pas à vous arrêter pour bien apprécier la situation.
	Panneau C113 : piste ou bande cyclable conseillée et réservée aux cyclistes. Concerne également les engins de déplacement personnel motorisés.

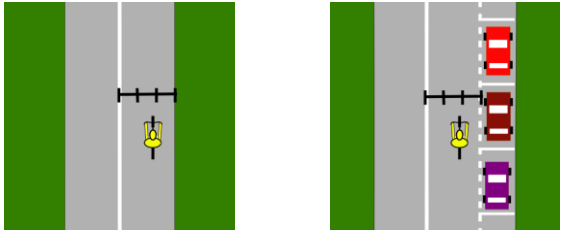
	Panneau C114 : fin de piste ou de bande cyclable conseillée. Même recommandation d'attention que pour le panneau B40 ci-dessus.
	Panneau B27a : indication de voie réservée aux véhicules de transport en commun. Malgré sa forme ronde, ce panneau n'indique pas une obligation pour les bus d'utiliser la voie indiquée. Sans panneau M41d (ci-dessous) supplémentaire indiquant explicitement que la voie est autorisée aux cycles, les cyclistes n'ont pas le droit d'emprunter cette voie.
	Panneau B27a avec panneau M41d : indication de voie réservée aux véhicules de transports en commun et autorisée aux vélos. Comme ci-dessus, malgré la forme ronde du panneau, les cyclistes n'ont pas obligation d'emprunter cette voie. Il s'agit d'une simple autorisation aux cyclistes de l'emprunter.
 	Panneau Dv11 et Dv12 : panneau d'identification d'un itinéraire cyclable ou d'un cheminement recommandé pour les cyclistes.
	Panneau B52 : entrée dans une zone de rencontre. Le panneau B53 indique la sorties d'une zone de rencontre : .
	Panneau C115 : circulation sur une voie verte. Le panneau C116 indique la fin d'une voie verte : .
	Panneau B30 : entrée dans une zone 30. Le panneau B51 indique la sorties d'une zone 30 : .
	Panneau B54 : entrée dans une aire piétonne. Le panneau B55 indique la sorties d'une aire piétonne : .

	Panneaux B21 : directions obligatoires : Ces panneaux indiquent les seules directions que les véhicules peuvent emprunter, les autres étant donc interdites. Il existe de nombreux panneaux de ce type.
	Panneaux B2a et B2b : interdiction de tourner à gauche, interdiction de tourner à droite. Sauf panonceau M9v2 « sauf vélo », cette interdiction s'applique aux cyclistes.

Glossaire

Ce glossaire regroupe, par ordre alphabétique, les principaux termes utilisés dans cette synthèse. La définition donnée est celle qui est utilisée dans la synthèse.

A	Aire piétonne	Une aire piétonne est une zone affectée à la circulation des piétons. Sauf panneau indiquant le contraire, les cyclistes peuvent également y circuler à l'allure du pas, sans gêner les piétons. Si les cyclistes sont interdits, ils peuvent néanmoins passer en descendant de vélo et en le tenant à la main car ils sont alors considérés comme des piétons. Les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont aussi autorisés à y circuler à l'allure du pas. Les piétons sont prioritaires sur tous les véhicules.
	Anneau d'un carrefour circulaire	L'anneau d'un carrefour circulaire désigne la ou les voies de la chaussée situées à l'intérieur du carrefour circulaire (giratoire ou rond-point). Ces voies ont la forme d'un anneau. Les voies d'entrée et de sortie du carrefour ne font pas partie de l'anneau. Elles permettent d'y accéder ou d'en sortir.
	Arrêt	Voir véhicule à l'arrêt.
B	Bande cyclable	Voie réservée aux cyclistes sur une chaussée comportant plusieurs voies de circulation. La bande cyclable est généralement la voie la plus à droite de la chaussée. Contrairement à une piste cyclable, une bande cyclable n'est pas physiquement séparée des autres voies de circulation.
C	Carrefour	Un carrefour est une intersection de deux ou de plusieurs routes. Si l'intersection est munie de feux tricolores, on parle de carrefour à feux.
	Carrefour circulaire	Il s'agit d'un carrefour ayant une forme arrondie comportant un terre-plein central que l'on doit contourner par la droite. Ce terme regroupe les « ronds-points » et les « giratoires » selon le système de priorité qui régit le carrefour.
	Cédez-le-passage directionnel au feu pour cycliste	Un cédez-le passage directionnel au feu pour cycliste est indiqué par un panneau de cédez-le-passage muni d'un pictogramme vélo et d'une ou de plusieurs flèches directionnelles  ,  , accolé à un feu tricolore. Il permet à un cycliste de franchir le feu lorsqu'il est rouge : • s'il va dans la direction de la flèche ou de l'une des flèches, • et en cédant la priorité à tous les véhicules qui circulent sur le carrefour et aux piétons qui traversent.

	Centre-droit d'une voie de circulation	Occuper le centre-droit d'une voie de circulation signifie se placer un peu à droite du centre de la chaussée, à environ à un tiers de cette voie à partir de la droite, dans le sens de la circulation.  <i>Cycliste situé au centre-droit d'une voie de circulation</i>
	Chaussée	Partie d'une route normalement utilisée pour la circulation des véhicules. La chaussée est également souvent utilisée pour le stationnement des véhicules.
	Conflit	Situation dans laquelle deux usagers de la route envisagent de passer au même moment en un même lieu. L'un d'eux au moins doit changer ses plans pour éviter un accident : modifier la trajectoire ou la vitesse prévue.
	Couloir bus	Un couloir bus est une voie de la chaussée affectée aux bus. Cette voie n'est autorisée aux cyclistes que lorsque le panneau M4d1  est accolé au panneau B27a indiquant la voie de bus.
D	Double-sens cyclable	Une rue à double sens cyclable est une rue à sens unique pour les véhicules motorisés et à double sens pour les cyclistes.
E	Engin de déplacement personnel motorisé (EDPM)	Un engin de déplacement personnel motorisé est un véhicule individuel sans place assise, équipé d'un moteur électrique et dont la vitesse maximale ne dépasse pas 25 km/h. Cette catégorie de véhicules regroupe notamment la trottinette électrique, le gyropode, la monoroue et l'hoverboard. Ces véhicules peuvent emprunter les infrastructures cyclables.
F	File d'attente	Une file d'attente est une file de véhicules à l'arrêt qui se constitue devant un feu rouge ou en raison d'un blocage en aval.
	Flèche directionnelle	Une flèche directionnelle est un marquage au sol sur une voie de circulation indiquant aux conducteurs une ou plusieurs directions imposées à la sortie de cette voie.
G	Giratoire	Il s'agit d'un carrefour circulaire avec un terre-plein central que l'on contourne par la droite et dont la priorité est à l'anneau. Les véhicules qui circulent sur l'anneau (l'intérieur du giratoire) sont prioritaires sur les véhicules qui y entrent. La priorité est donc inversée par rapport celle sur un rond-point.
M	Marquage au sol	Un marquage au sol est une indication dessinée sur la chaussée elle-même, de couleur blanche ou jaune. Il peut s'agir de bandes continues ou discontinues ou de sigles tel qu'une flèche directionnelle, le dessin stylisé d'un cycliste, le sigle « zone 30 » etc.
P	Piste cyclable	Une piste cyclable est une chaussée séparée de la circulation générale (sauf en traversée de carrefour) et réservée aux cyclistes. Lorsqu'elle est adjacente à une chaussée, elle est considérée comme

		l'une des voies de cette chaussée.
R	Rond-point	Il s'agit d'un carrefour circulaire avec un terre-plein central que l'on contourne par la droite et dont le système de priorité est la priorité à droite. Les véhicules qui entrent sont prioritaires sur les véhicules qui circulent sur l'anneau (l'intérieur du rond-point). La priorité est donc inversée par rapport celle sur un giratoire.
S	Sas vélo	Un sas vélo est un espace réservé aux cyclistes, situé entre la ligne d'effet d'un feu de circulation (là où les autres véhicules doivent s'arrêter lorsque le feu est rouge) et le passage pour piétons s'il y en a un, ou le feu. Il est délimité par une bande blanche discontinue qui traverse la voie et le passage pour piétons s'il y en a un, ou une autre bande blanche discontinue. Des pictogrammes vélo sont dessinés au sol à l'intérieur du sas. Cet espace permet aux cyclistes arrêtés au feu rouge de bien se positionner selon la direction qu'ils vont prendre.
	Signalisation routière	La signalisation routière désigne l'ensemble des signaux routiers. Elle comprend : • la signalisation verticale : panneaux, feux tricolores, balises, feux de signalisations (type gyrophare) et bornes ; • la signalisation horizontale : marquages au sol et plots.
	Stationnement	Un véhicule en stationnement est un véhicule garé. Un véhicule peut se garer de plusieurs manières : en créneau, en épi ou en bataille.
	Stationnement en créneau	Les véhicules sont garés les uns derrière les autres le long de la chaussée (Figure 14).
	Stationnement en épi	Les véhicules sont garés en diagonale les uns à côté des autres, soit dans le sens qui permet une entrée en marche avant, soit dans l'autre sens qui en facilite la sortie en marche avant (Figure 15).
	Stationnement en bataille	Les véhicules sont garés perpendiculairement à la chaussée, côte à côte (Figure 16).
U	Usager de la route	Un usager de la route est toute personne qui circule sur la route : un conducteur de véhicule motorisé, un cycliste, un conducteur d'engin de déplacement personnel motorisé (trottinette, monoroue, etc.) ou un piéton.
V	Véhicule	Tout engin motorisé ou pas, roulant sur la chaussée (voitures, poids lourds, bus, cars, motos, vélos, etc.). C'est-à-dire tous les usagers de la route sauf les piétons.
	Véhicule à l'arrêt	Immobilisation momentanée d'un véhicule sur une route.
	Véhicule arrêté dans la circulation	L'arrêt d'un véhicule « dans la circulation » signifie juste qu'il ne roule plus du fait de la signalisation ou de la circulation (embouteillage).
	Véhicule stationné	Voir « stationnement ».
	Voie de circulation	Subdivision transversale de la chaussée ayant une largeur suffisante pour permettre la circulation d'une file de véhicules. Elle peut être délimitée par des marques sur la chaussée.

	Voie verte	Route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. Les vélos à assistance électrique (VAE) y sont autorisés car assimilés aux vélos dans le code de la route. Aucune priorité n'est a priori accordée à un type d'utilisateur.
Z	Zone de rencontre	Une zone de rencontre est un espace au sein duquel la chaussée est affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur tous les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les rues à l'intérieur de la zone sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.
	Zone 30	Une zone 30 est un espace au sein duquel la chaussée est affectée à la circulation de tous les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 30 km/h. Toutes les rues à l'intérieur de la zone sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Contrairement à une rue limitée à 30 km/h, une zone 30 concerne tout un espace délimité par des panneaux aux entrées et des panneaux aux sorties.
	Zone piétonne	Autre dénomination pour « Aire piétonne ».