



FÉDÉRATION FRANÇAISE
DE CYCLOTOURISME

MÉM RANDUM SÉCURITÉ





La pratique du vélo, comme tout mode de déplacement, implique une part de risque d'accidents.

En choisissant cette pratique, pour vos déplacements et vos loisirs, vous assumez la responsabilité de ce risque. Afin de le minimiser, nous portons à votre connaissance la législation et les règles de bon sens que vous êtes censés connaître et appliquer.

Partager la route, la rue, l'espace public avec d'autres usagers, c'est aussi respecter leurs droits.

Comme chacun peut le constater chaque jour, les pièges sont nombreux et notre place dans le trafic n'est pas toujours évidente. La cohabitation avec les autres usagers, la qualité de certains aménagements cyclables, et notre comportement face aux aléas du quotidien sont autant de facteurs, qu'il nous faut maîtriser, pour un meilleur partage de l'espace routier et de pleine nature.

Le groupe de travail qui a réalisé cette nouvelle version du mémorandum sécurité, espère que les recommandations énoncées aideront à mieux appréhender nombre de difficultés au cours de vos randonnées et différents déplacements à vélo.

Cependant, nous tenons à vous informer que certaines de nos recommandations peuvent présenter un écart avec le Code de la route.

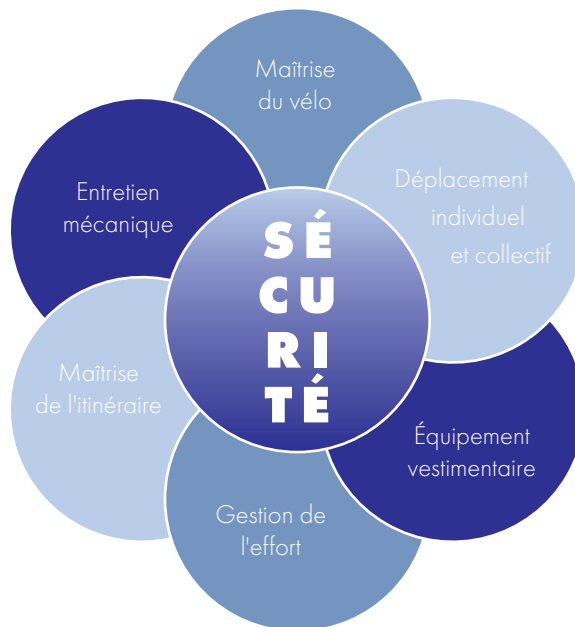
Prenons l'exemple suivant : selon ce code, le vélo est un véhicule. En conséquence deux secondes doivent être maintenues entre deux véhicules (une seconde de temps de réaction, et une seconde de précaution), soit 11 m à 20 km/h entre deux vélos. La pratique habituelle centenaire, est une tout autre histoire.

La Fédération française de cyclotourisme, délégataire du cyclotourisme en France, ainsi que la Délégation à la sécurité routière (DSR) du ministère de l'Intérieur, préconisent 1 m au minimum entre vélos. Intervalle qui demande, évidemment, à augmenter avec l'âge.

La prudence, le bon sens et la maîtrise du vélo sont primordiaux dans nos déplacements.

Votre sécurité et votre santé, sont les priorités de la Fédération et elles composent un de nos slogans. Agissons sur le terrain afin qu'il devienne avant tout, un slogan personnel.

APPRÉHENDER LA SÉCURITÉ DANS SA GLOBALITÉ







SOMMAIRE

CHAPITRE 1	LE DÉLÉGUÉ SÉCURITÉ CLUB	4
CHAPITRE 2	LE DÉLÉGUÉ SÉCURITÉ DÉPARTEMENTAL	6
CHAPITRE 3	LE DÉLÉGUÉ SÉCURITÉ RÉGIONAL	7
CHAPITRE 4	LA COMMISSION NATIONALE SÉCURITÉ	8
CHAPITRE 5	DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES	
	- L'équipement obligatoire	10
	- Les conditions générales	14
	- Les conditions particulières	19
	- Le Code civil	20
CHAPITRE 6	MATÉRIEL	
	- L'entretien	21
	- Le vélo à assistance électrique	21
CHAPITRE 7	L'ÉQUIPEMENT INDIVIDUEL	
	- Le casque	22
	- Être vu	23
	- Accessoires complémentaires	23
	- Protection antivol	24
CHAPITRE 8	ÉQUIPEMENT POUR ENFANT	
	- Transport d'enfant	25
	- Le casque	25
CHAPITRE 9	COMPORTEMENT	
	- Météo	26
	- Rouler seul(e) ou en groupe	26
	- En ville	30
	- Sur les Voies vertes	30
	- Les angles morts	31
CHAPITRE 10	ENVIRONNEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLE	32
CHAPITRE 11	PRINCIPAUX PANNEAUX ROUTIERS	33
CHAPITRE 12	PANNEAUX NON OFFICIELS	35
CHAPITRE 13	LA PRATIQUE DU VTT, VTC ET GRAVEL	36
CHAPITRE 14	SANTÉ	39
CHAPITRE 15	L'ACCIDENT DE LA ROUTE	41
CHAPITRE 16	L'ASSURANCE	43
CHAPITRE 17	RÉFÉRENTIEL	46



Une reconnaissance officielle

Historique : dès 1981, les commissions régionales de sécurité des ligues de Bretagne et de l'Orléanais proposent, en même temps et sans se concerter, un palliatif dans la circulation de l'information sur la sécurité avec la désignation de correspondants sécurité club et de délégués sécurité départemental.

Depuis 1984 cette structuration est étendue à l'ensemble de la Fédération. Le Comité directeur fédéral a voté à l'unanimité le 17/06/1990 la proposition de faire figurer sur les documents d'affiliation et de ré-affiliation club les coordonnées du quatrième personnage officiel du club : le délégué sécurité club ; il fait partie du bureau de la structure.

SON RÔLE

Le délégué prévient, en faisant un état des lieux, communique les informations émanant du délégué sécurité départemental, des divers documents dont le club est destinataire. Dans le domaine médical il s'appuie sur les recommandations de la commission Sport-Santé. Il s'informe et informe dans le cadre général de l'accidentologie, dans le domaine de la réglementation, la sécurité routière et l'environnement.

Il conseille sur les comportements généraux des adhérents de son club, le respect du Code de la route, les relations entre les usagers, l'organisation de manifestations de cyclotourisme.

Il travaille en étroite collaboration avec le président et le bureau du club. Le délégué sécurité départemental lui apporte son soutien. Il assure le lien entre les licenciés et les problèmes relatifs à leur sécurité dans leur globalité (comportements, assurances, infrastructures, accidents, organisations). C'est le personnage incontournable et indispensable pour mettre en œuvre les consignes émises par le président du club et les structures fédérales. Sans lui et sans l'aide de son président, rien ne serait possible dans le domaine de la sécurité.

Pour mener à bien sa mission, le délégué sécurité club travaille en étroite collaboration avec toutes les structures.

→ Le délégué sécurité départemental

Il travaille directement avec les présidents départementaux, le délégué sécurité régional et l'ensemble des délégués sécurité clubs de leur département.

→ Le délégué sécurité régional

Il travaille directement avec les présidents de région, la commission nationale de Sécurité et les délégués sécurité départementaux.

→ La commission nationale Sécurité

Elle est composée de cinq membres présidée par un élu fédéral issu du comité directeur de la Fédération.

Des groupes de travail peuvent compléter l'équipe.

La fonction du délégué sécurité club : diplomate et pédagogue, il sensibilise les cyclotouristes grâce à des actions d'information et de formation. C'est un homme de terrain qui doit être désireux de communiquer.

Chaque année des réunions sont organisées par les comités départementaux ou régionaux pour former les délégués sécurité club avec l'appui de la commission nationale Sécurité qui valide les personnes ayant participé à cette formation. S'il n'a pas encore suivi de formation, il va s'exercer progressivement à la sécurité par la pratique en ayant un regard différent et responsable sur les comportements et l'infrastructure. Il trouvera la plupart des réponses à ses questions dans les ouvrages élaborés par la commission nationale ou en entrant en relation avec son délégué sécurité départemental.

Les documents de référence :

- l'Unité sécurité,
- la Charte cyclable,
- le Mémoire sécurité.

- Il agit en amont pour prévenir des risques. Il rappelle le respect de la réglementation et les règles élémentaires du Code de la route avec diplomatie, il essaye de les faire respecter en toutes circonstances.

- Il agit pendant la sortie en rectifiant les positions, les allures, le comportement.

- Il agit après la sortie pour identifier la cause des problèmes. Il s'attache à empêcher le renouvellement des erreurs par diverses actions. Il prévoit des solutions adaptées.

Il est en relation avec son maire, les services techniques ou les élus communaux, et les services techniques de sa communauté de communes ou d'agglomération ou la métropole pour tous les sujets liés à la voirie, et particulièrement le respect de l'article L 228-2 du LOM (Loi d'orientation des mobilités) sur les aménagements cyclables. Il en fait de même dans les communes voisines quand il n'y a pas de club.

Il garantit la conformité des horaires des organisations du club en conformité avec la charte des organisations. Il s'assure également de la conformité des parcours des organisations du club en conformité avec la charte des organisations, avec le décret 2025-492 du 2 juin 2025 relatif à la consistance du réseau national et avec l'arrêté ministériel du 20 décembre 2010 portant interdiction de certaines routes aux concentrations et manifestations sportives ainsi que l'arrêté ministériel annuel portant interdiction des routes à grande circulation aux concentrations et manifestations sportives à certaines périodes de l'année.



C'est un auxiliaire précieux pour le président de son club, il l'épaule dans, le domaine de la sécurité, la mise en place des parcours, le fléchage et l'enlèvement de celui-ci après une randonnée. Il s'assure de la mise en conformité du bulletin d'inscription et de l'affichage des consignes de sécurité lors de l'organisation d'une randonnée.

Durant les assemblées générales ou réunions diverses, il rappelle les consignes en cas d'accident et apporte son aide aux victimes.

- Il s'appuie et s'informe auprès du délégué sécurité départemental.
- En cas d'accident dont il a connaissance, en lien avec le licencié (ou le non licencié) accidenté il peut aider à la rédaction de la déclaration d'accident, à la transmission (juridiquement la déclaration doit être faite par l'intéressé), en accord avec le président du club.
- Il entretient des relations avec les élus locaux, et les services de voirie.
- Il signale les imperfections de la chaussée lorsqu'il en a connaissance (aux services de la voirie locale s'il s'agit d'une voie communale / au délégué sécurité départemental s'il s'agit d'une voie départementale : hors agglomération).
- Il peut aussi utiliser l'application de signalement de défauts d'infrastructure " Suricate " pour pointer les anomalies repérées lors d'une sortie.
- Il se documente et détient le dossier " Assurance club ".
- Il organise une réunion d'information sur l'assurance avant la prise de licence.

SES MOYENS D'AIDE À LA DÉCISION

- Le site de la Fédération française de cyclotourisme ffvelo.fr
- L'Unité sécurité.
- La Charte cyclable.
- Les fiches sécurité.
- Le site de la Fédération française de cyclotourisme : www.ffvelo.fr

Il peut retrouver tous les documents émis par la commission nationale Sécurité dans les rubriques suivantes :

Espace Structures / Identifiants / Gestion-Documantaire / Mandature 2024-2028 / Pôle Sécurité - Assurances

- Les articles de la revue " Cyclotourisme ".
- Les statistiques accidents (quelle que soit la source).
- Les élus, la presse.
- Ses propres constatations.

SES INTERLOCUTEURS

- Son président de club.
- Le délégué sécurité départemental.
- Les licenciés.
- Les élus communaux et les services techniques communaux ou départementaux.
- Les élus, la presse.
- Les associations locales de défense des cyclistes.

SA RESPONSABILITÉ

En aucun cas, sa responsabilité personnelle n'est, et ne sera, mise en cause lors d'un litige ou d'un accident dans le cadre de sa fonction, sauf s'il est lui-même auteur ou victime d'un accident. Il se doit néanmoins, sous la responsabilité de son président de club, de respecter les textes légaux et directives fédérales mis à sa disposition. Sa responsabilité reste morale en fonction de la mission qu'il a bien voulu entreprendre en sa qualité de délégué sécurité de son club.

SON ENGAGEMENT PERSONNEL

En plus de ses fonctions au niveau du club, le délégué sécurité club peut intervenir dans le cadre d'une commission extra-municipale sur la circulation routière ou au niveau de la préfecture en qualité d'IDSR (Intervenant départemental à la sécurité routière).

Nota : Il assume son rôle « comme » dans tous les domaines concernant la sécurité. Il adapte sa tâche et ses missions en fonction de sa disponibilité et de ses connaissances. Son rôle est primordial dans le club, même s'il ne se limite dans un premier temps, qu'à informer. Grâce à sa connaissance des textes administratifs et son expérience, il est d'une aide précieuse pour la Fédération, son comité régional, son comité départemental, son club et les licenciés. C'est le maillon indispensable pour faire progresser la sécurité dans la pratique du cyclotourisme. Homme de terrain, il agit directement sur les comportements et l'infrastructure locale et peut, par ses conseils répétés, réduire l'accidentologie des licenciés de son club. Sans lui et son président, rien ne serait possible dans le domaine de la sécurité.

À défaut de délégué sécurité nommé, le président assure de fait la fonction.



Le délégué sécurité départemental est au comité départemental ce que le délégué sécurité club est au club. En relation avec le président du comité départemental, il intervient dans tous les domaines liés à la sécurité des cyclotouristes et des cyclistes.

- La sécurité routière.
- La réglementation.
- Les assurances.
- L'environnement.

SON RÔLE

En accord avec le président du comité départemental (CoDep), il est le décideur des objectifs départementaux en matière de sécurité. Il tient compte :

- des propositions nationales et régionales,
- des actions définies d'après les objectifs propres à la politique sécuritaire du département.

Il est chargé :

- de rencontrer dans son département,
 - au moins une fois par an, la personne en charge des manifestations sportives,
 - régulièrement la ou les personnes en charge de la voirie et des aménagements.
- de la transmission des informations reçues par la commission nationale Sécurité,
- de l'exploitation des déclarations accidents,
- de la prise de décision et de l'information aux clubs,
- de la conformité du bulletin d'inscription et de l'affichage des consignes de sécurité lors de l'organisation d'une randonnée à laquelle il participe.

Il anime :

- des réunions d'information ou de formation sécurité au niveau des clubs ou du comité départemental.
- la commission départementale Sécurité et rend compte de son activité dans le cadre de l'assemblée générale de son comité départemental ; il propose de nouvelles orientations pour l'année à venir,
- il intervient dans le cadre de l'aide aux victimes,
- il s'informe de l'état de santé des accidentés.

SES MOYENS D'AIDE À LA DÉCISION

- Le site de la Fédération française de cyclotourisme ffvelo.f
Il peut retrouver tous les documents émis par la commission nationale de Sécurité dans les rubriques suivantes :
Espace Structures / Identifiants / Gestion-Documentaire / Mandature 2024-2028 / Pôle Sécurité - Assurances
- L'Unité sécurité.
- La Charte cyclable.
- Les fiches sécurité.
- Le Mémoire.
- Les articles de la revue " Cyclotourisme ".
- Les statistiques accidents (quelle que soit la source).

Il peut s'appuyer sur le délégué sécurité de son comité régional, son président départemental et les présidents des clubs de son département.

Il est le relais départemental avec :

- la préfecture et les sous-préfectures,
- la direction départementale du ministère des Sports,
- les services techniques municipaux et communauté de communes,
- les services techniques des conseils départementaux et de la Métropole,
- les associations de défense des cyclistes,
- les élus, la presse,

SON ENGAGEMENT PERSONNEL

Lorsque cela est possible :

- devenir membre de la commission départementale de Sécurité routière de la préfecture,
- participer aux nouveaux programmes de sécurité routière,
- s'investir dans des commissions extra-municipales dans le cadre de la sécurité-circulation, voirie, scolaire, etc.

Il s'assure de la conformité du bulletin d'inscription et de l'affichage des consignes de sécurité lors de l'organisation d'une randonnée à laquelle il participe.



SON RÔLE

- Il est en relation directe avec le président du comité régional (CoReg).
- Il coordonne les actions de sécurité au niveau du CoReg.
- Il recense annuellement les délégués sécurité départementaux et clubs de son CoReg.
- Il est le conseiller des délégués sécurité départementaux.
- Il diffuse les informations et directives émanant de la commission nationale Sécurité.
- Il intervient auprès des services administratifs.
- Il préside la commission régionale Sécurité (composée des délégués sécurité départementaux).
- Il remonte à la commission nationale Sécurité les informations qu'il juge nécessaires, et transmet en fin d'année un rapport sur les activités sécurité menées au sein de son CoReg.
- Il s'assure de la conformité des horaires des organisations avec la charte des organisations si un calendrier régional existe.
- Il veille à la conformité du bulletin d'inscription et de l'affichage des consignes de sécurité lors de l'organisation d'une randonnée à laquelle il participe.

SES MOYENS

- Le site de la Fédération française de cyclotourisme ffvelo.fr
Il peut retrouver tous les documents émis par la commission nationale de Sécurité dans les rubriques suivantes notamment pour la réunion annuelle d'information avant la prise de la licence :
Espace Structures / Identifiants / Gestion-Documentaire / Mandature 2024-2028 / Pôle Sécurité - Assurances
 - L'Unité sécurité.
 - La Charte cyclable.
 - Les fiches sécurité.
 - Le Mémorandum.
 - Les articles de la revue "Cyclotourisme".
 - Les statistiques accidents (quelle que soit la source) et les fiches accidents.
 - Il peut s'appuyer sur les coordonnateurs de zone et les délégués sécurité départementaux, de son président de CoReg, des présidents des comités départementaux et des clubs de son CoReg. Mais il peut aussi venir en appui auprès d'eux.
- Il est le relais régional avec :
- les préfectures et les sous-préfectures,
 - la direction régionale des Sports,
 - les services techniques de direction régionale des routes,
 - les élus communaux et leurs services techniques, ainsi que les communautés de communes...,
 - les services techniques des conseils départementaux,
 - les associations de défense des cyclistes,
 - les élus, la presse.





La commission agit en collaboration avec le responsable des assurances et de la réglementation. Elle pilote des groupes de travail basés sur la prévention, l'information et la formation, sur les principaux axes d'actions qui sont :

- la sécurité routière,
- le respect de l'environnement,
- la réglementation de nos organisations,
- les assurances et le suivi des actions correctives (statistiques),
- le partenariat dans l'obtention d'aménagements cyclables de qualité.

AGIR POUR LE PARTAGE DE LA ROUTE

Nous avons tendance à observer le comportement des autres usagers, sans faire état de notre façon de circuler. Ceci est d'autant plus vrai, qu'en zone urbaine ou rurale, le cycliste a du mal à s'intégrer dans le réseau routier, tant sur les routes à grande circulation qu'aux abords des agglomérations.

Ce phénomène est dû à :

- un accroissement important de la circulation des véhicules à moteur,
- une évolution du réseau routier décalée par rapport à l'accroissement de la vitesse,
- des aménagements ou des jalonnements spécifiques aux cyclistes qui ne sont pas systématiquement pris en compte lors de l'élaboration des projets routiers,
- à la difficulté de la cohabitation piétons/cycles/véhicules légers et poids lourds et à leur prise en compte par les pouvoirs publics,
- l'absence d'obligation généralisée et dédiée à toutes les pratiques cyclistes, utilitaires et de loisirs des Schémas directeurs cyclables départementaux et régionaux, qui aujourd'hui sont, lorsqu'ils existent, réalisés pour un grand pourcentage pour les seules Véloroutes et Voies vertes,
- l'individualisme chronique de l'ensemble des usagers.

Ceci nécessite une cohabitation intelligente.

- Lorsque l'on se déplace, nous poussons devant nous une zone dangereuse appelée " zone de non liberté ". Elle correspond à l'espace nécessaire pour s'arrêter ou changer de direction.
- Plus on va vite, plus il faut de distance pour s'arrêter (énergie cinétique).
- Plus on va vite, plus il est difficile de modifier sa trajectoire (force centrifuge).
- En accélérant, on augmente sa zone de non-liberté.
- En ralentissant, on diminue sa zone de non-liberté.

Sur la route, nous rencontrons beaucoup d'obstacles mobiles (véhicules, animaux, piétons) qui sont entourés d'une zone où ils peuvent se déplacer, c'est la " zone d'incertitude ". Nous devons conserver un intervalle de sécurité pour croiser et surtout pour dépasser, car il y a risque d'accident chaque fois que la zone de non-liberté individuelle empiète sur la zone d'incertitude d'un autre usager.

Généralités

Le vélo est à la fois un sport, un moyen de déplacement particulièrement adapté aux trajets utilitaires et à la promenade. Il est donc important pour le cycliste d'apprendre à tirer le meilleur parti de sa machine pour découvrir le plaisir et la liberté tout en préservant sa sécurité.

Pour assouvir sa passion, le cyclotouriste doit prendre en compte le comportement des autres usagers, leur encombrement, leur vitesse, et penser à la tranquillité des habitants.

Le respect du Code de la route doit faire partie des préoccupations du cyclotouriste. Trop d'accidents sont dus au non-respect de la réglementation.

Pour sa sécurité le cyclotouriste doit :

- être vu par tous les autres usagers de la route. Son vélo doit être équipé d'un éclairage performant, et il doit porter des vêtements clairs,
- regarder sur le côté ou dans son rétroviseur – je me positionne sur la voie de gauche suffisamment tôt,
- surveiller les mouvements des véhicules – prévision de déboîtement, démarrage, changement de direction,
- avoir et utiliser son avertisseur sonore – très utile pour la cohabitation avec les piétons et les rollers.

➔ **De plus, en ville, il doit :**

- se positionner correctement sur la chaussée – je laisse une largeur suffisante entre moi et le trottoir,
- respecter un écart avec les voitures en stationnement – je peux être amené à faire un écart lors de l'ouverture intempestive d'une portière de voiture,
- maintenir sa direction et ne pas aller de droite à gauche – je tends franchement mon bras pour indiquer mon changement de direction ou j'utilise les clignotants incorporés dans mon casque ou sac à dos.

➔ **De plus, hors agglomération, il doit :**

- rouler à une distance suffisante du bord de la chaussée – je serai plus visible et j'éviterai les écarts provoqués par les ornières, les gravillons ou les bords de chaussée mal entretenus,
- en situation à deux de front, se rabattre sur une seule file dès la tombée du jour et dans tous les cas où les conditions de la circulation l'exigent, notamment lorsqu'un véhicule voulant dépasser annonce son approche ; également par manque de visibilité sur des routes étroites et sinueuses.



Sorties de groupes

Il faut limiter les groupes de cyclistes à 10, répartis en quatuors, avec comme intervalle une distance suffisante pour qu'un véhicule articulé puisse s'y insérer, soit entre 20 et 25 mètres. (la sécurité du groupe en sera améliorée). Dans un groupe, il est recommandé que deux personnes soient désignées pour assurer le rôle de « Guide utile à la sécurité ». L'un comme « guide file » en tête de groupe, l'autre comme « serre file » à l'arrière. S'il n'y en a qu'un, il se place en queue de groupe.

Si une sortie club comporte plusieurs groupes, il faudra également prévoir un départ différé de cinq minutes entre les groupes, les plus rapides partant en premier de façon à éviter le risque de regroupement. Les points de regroupement (pique-nique ou autre) seront prévus à l'avance et hors voirie).

Sachant que le lieu d'activité majoritaire est la route, l'une des préoccupations du délégué sécurité, qu'il soit de club, départemental, ou régional, sera de s'impliquer dans les projets de réalisation et de réfection de routes, chemins (VTT et gravel) et Voies vertes. Chaque voirie ayant ses propres statuts, elle a donc ses propres gestionnaires. Voici les principaux :

- Les communes ➔ Voies communales (VC) - Chemins ruraux (CR) - Véloroutes - Voies vertes
- Les départements ➔ Conseils départementaux : Routes départementales (RD) - Certaines routes nationales (RN) - Véloroutes - Voies vertes
- L'État ➔ Direction départementale de l'équipement : Routes nationales stratégiques et à vocation européenne - Autoroutes hors péage, autoroutes à péage.

SA MISSION PRINCIPALE

Elle représente la Fédération et ses structures (clubs, comités départementaux et régionaux) auprès des plus hautes instances gouvernementales et administratives pour une meilleure prise en compte de la sécurité routière des cyclistes, l'amélioration des textes et décrets en vigueur pour la pérennité de nos organisations.

Elle recueille et diffuse par le biais des délégués sécurité régionaux et départementaux, les informations relatives à nos activités et la pratique de nos licenciés.

Principaux interlocuteurs

- Le ministère en charge des Sports.
- Le ministère de l'Intérieur.
- Le ministère de la Transition écologique et solidaire.
- La Direction de la sécurité routière (DSR).
- Le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement).
- Vélo et Territoires (ex DRC).
- Le Club des villes et territoires cyclables (CVTC).
- L'Association française pour le développement des Véloroutes et Voies-vertes (AF3V).
- L'Association de promotion et d'identification des cycles (Apic).

INFORMATIONS UTILES

- Le Règlement type des organisations de cyclotourisme en France au siège de la Fédération.
- La fiche technique sur le cyclotourisme disponible sur le site du ministère des Sports (www.sports.gouv.fr).
- Le dossier " Assurance du club " disponible au club ou au siège de la Fédération.
- Le site Internet fédéral www.ffvelo.fr
- Le site de la Fédération française de cyclotourisme ffvelo.fr

Espace Structures / Identifiants / Gestion-Documentaire / Mandature 2024-2028 / Pôle Sécurité - Assurances

**Les délégués sécurité ne peuvent résoudre
tous les problèmes sécuritaires d'un club.**

La sécurité c'est l'affaire de tous.

**À chacun de faire l'effort nécessaire
pour que la route devienne plus sûre
dans le respect mutuel de tous les usagers
et celui du Code de la route.**

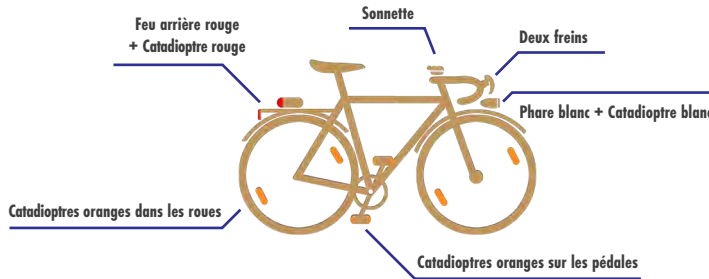


Sauf stipulation contraire, les articles cités sont relatifs au Code de la route dans sa version consolidée au 9 août 2025 et disponible sur le site Légifrance (https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006074228/2025-08-09).

L'ÉQUIPEMENT OBLIGATOIRE

Lors de l'achat, tous les cycles destinés à rouler sur l'espace public, doivent être munis des équipements de signalisation active et passive, d'éclairage, ainsi que d'un appareil avertisseur, conformes aux dispositions du Code de la route

Ils sont indispensables ! Demandez-les au fournisseur, sans cet équipement le cycliste peut être sanctionné.



Pour rappel (arrêté du 16 juillet 1954, modifié par arrêté du 24 juin 2020 stipule (art 45) :

- **Deux freins**, avant et arrière ; un qui agit sur la roue avant, l'autre sur la roue arrière.
- **Un timbre ou un grelot** audible à une distance d'au moins 50 m (art. R313-33) ;
- **Un feu avant jaune ou blanc** et un **feu arrière rouge** (obligatoire la nuit ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante) ;
- **Des catadioptrés** (dispositifs rétro-réfléchissants) : de couleur rouge à l'arrière, de couleur blanche à l'avant, de couleur orange sur les côtés et sur les pédales ; la présence des réflecteurs dans les roues n'est toutefois pas obligatoire sur les cycles dont les pneumatiques sont munis de dispositifs rétro-réfléchissants.
- Le port d'un **gilet rétro-réfléchissant** certifié est obligatoire pour tout cycliste (et son passager) circulant hors agglomération, la nuit, ou lorsque la visibilité est insuffisante ;
- Le port d'un **casque** est obligatoire pour les **enfants de moins de 12 ans**, qu'ils soient conducteurs ou passagers ;

Un vélo en bon état de fonctionnement, doté de tous les équipements indispensables, contribue à garantir votre sécurité ainsi que celle des autres usagers.

Précaution : lors de l'achat d'un cycle (à assistance électrique ou non) il convient d'exiger la fourniture d'un certificat de conformité, c'est " la carte grise du véhicule ".

Dispositifs d'éclairage et de signalisation

Art. R313-1. Tout véhicule ne peut être pourvu que des dispositifs d'éclairage ou de signalisation prévus au présent code. Ceux-ci, ainsi que les dispositifs que tout conducteur d'engin de déplacement personnel motorisé ou de cycle est autorisé à porter sur lui par le présent code, doivent être installés conformément aux prescriptions du présent chapitre.

Le fait, pour tout conducteur d'un engin de déplacement personnel motorisé ou d'un cycle, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la première classe.





Art. R313-4-X. La nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout engin de déplacement personnel motorisé ou cycle doit être muni d'un feu de position émettant vers l'avant une lumière non éblouissante, jaune ou blanche.

Art. R313-4-XII. La nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, en cas d'absence, de non-conformité ou de défectuosité des feux de position avant, l'immobilisation peut être prescrite dans les conditions prévues aux articles L. 325-1, L. 325-2 et L. 325-3.

Art. R313-4-XIII. Le fait pour tout conducteur d'un engin de déplacement personnel motorisé ou d'un cycle de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la première classe.

Art. R313-5-V. La nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout engin de déplacement personnel motorisé ou cycle doit être muni d'un feu de position arrière. **Ce feu ne doit pas être clignotant et doit être nettement visible de l'arrière** lorsque le véhicule est monté. Tout engin de déplacement personnel motorisé ou cycle peut être muni d'un feu de position arrière supplémentaire répondant aux mêmes caractéristiques. Le conducteur peut porter sur lui un tel feu.

Art. R313-5-X. La nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, en cas d'absence, de non-conformité ou de défectuosité des feux de position arrière, l'immobilisation peut être prescrite dans les conditions prévues aux articles L. 325-1, L. 325-2 et L. 325-3.

Art. R313-5-XI. Le fait, pour tout conducteur d'un engin de déplacement personnel motorisé ou d'un cycle, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la première classe.

Art. R313-18-V. Tout engin de déplacement personnel motorisé ou cycle doit être muni d'un ou plusieurs catadioptrés arrière.

Art. R313-18-VI. Lorsque la remorque d'une motocyclette, d'un quadricycle à moteur, d'un tricycle à moteur, d'un cyclomoteur ou d'un cycle, ou son chargement, masque le ou les catadioptrés du véhicule tracteur, la remorque doit être munie du ou des dispositifs correspondants, dont le nombre est fixé à deux obligatoirement si la largeur de la remorque dépasse 1,30 m.

Art R313-19-III. Tout engin de déplacement personnel motorisé ou cycle doit être muni de catadioptrés orangés visibles latéralement. En application de l'article 45 de l'arrêté du 16/07/1954 relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules modifié par l'arrêté du 30/11/2024 article 3, les cycles doivent comporter de chaque côté au moins deux dispositifs catadioptriques orangés visibles latéralement ... L'un au moins des dispositifs situés de chaque côté, doit être fixé à une roue, de telle façon qu'aucun point de sa plage éclairante ne se trouve à une distance de l'axe de roue inférieure aux 2/3 du rayon nominal de la jante (...). Les dispositifs non fixés aux roues ne doivent pas être masqués par des bagages (...). Hauteur de fixation entre 0,35 m et 1 m. Ces dispositifs ne sont cependant pas obligatoires sur les cycles et cyclomoteurs dont les pneumatiques sont munis de dispositifs rétro réfléchissants conformes à un type homologué par le ministère des Transports (...). Les dispositifs décrits au présent article doivent être maintenus propres pour être efficaces.

Art. R313-20-III. Les pédales de tout cycle, cyclomoteur ou quadricycle léger à moteur doivent comporter des catadioptrés de couleur orangée, sauf dans le cas des cyclomoteurs à deux roues à pédales rétractables.



Art. 313-20-IV. Tout engin de déplacement personnel motorisé ou cycle doit être muni d'un catadioptré blanc visible de l'avant.

Art. 313-20-V. Tout cycle peut comporter à l'arrière et à gauche un dispositif écarteur de danger.

Art. 313-20-VIII. Le fait, pour tout conducteur d'un engin de déplacement personnel motorisé ou d'un cycle, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la première classe.

Art. R313-25 (...) Les feux et signaux ne peuvent être à intensité variable, sauf ceux des indicateurs de direction, des feux de position arrière, des feux stop, des feux de brouillard arrière et du signal de détresse.

Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe.



Art. R 431-1-1. Lorsqu'ils circulent la nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout conducteur et passager d'un cycle doivent porter hors agglomération un gilet de haute visibilité conforme à la réglementation.

Le fait pour tout conducteur ou passager d'un cycle de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.

Art. R431-1-3-I. En circulation, le conducteur et le passager d'un cycle, s'ils sont âgés de moins de douze ans, doivent être coiffés d'un casque conforme à la réglementation relative aux équipements de protection individuelle. Ce casque doit être attaché.

Art. R431-1-3-II. S'il est âgé d'au moins dix-huit ans, le conducteur de cycle qui transporte un passager âgé de moins de douze ans doit s'assurer que ce passager est coiffé d'un casque dans les conditions prévues au Livre I.

De même, la personne âgée d'au moins dix-huit ans qui accompagne au moins un conducteur de cycle âgé de moins de douze ans doit s'assurer, lorsqu'elle exerce une autorité de droit ou de fait sur ce ou ces conducteurs, que chacun est coiffé d'un casque dans les conditions prévues au Livre I.

Art. R431-1-3-III. Le fait de contrevenir aux dispositions du Livre II est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Art. R413-1-3-IV. Un arrêté du ministre chargé de la sécurité routière fixe les caractéristiques du casque mentionné au Livre I.

NOTE ► Bien que non obligatoire après 12 ans, le port du casque est vivement conseillé par la Fédération française de cyclotourisme.

Art. R431-5. Sur les motocyclettes, tricycles et quadricycles à moteur, cyclomoteurs et cycles, le transport de passagers n'est autorisé que sur un siège fixé au véhicule, différent de celui du conducteur.

Pour l'application du présent article, la selle double ou la banquette est assimilée à deux sièges.

Le fait pour tout conducteur de transporter des personnes sans respecter les dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.

Art. R431-11. Sur les véhicules à deux roues sauf les cycles dits tandems, le siège du passager doit être muni soit d'une courroie d'attache, soit d'au moins une poignée et de deux repose-pieds.

Sur tous les véhicules à deux roues, pour les enfants âgés de moins de cinq ans, l'utilisation d'un siège conçu à cet effet est muni d'un système de retenue est obligatoire.

Le conducteur doit s'assurer que les pieds des enfants ne peuvent être entraînés entre les parties fixes et les parties mobiles du véhicule. Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe

Code des transports

Art. R1271-2. (Code des transports). Tout cycle vendu par un commerçant comporte un identifiant apposé sur le cycle.

Art. R1271-3. L'obligation d'identification prévue par l'article R. 1271-2 est applicable à compter du 1^{er} janvier 2021 pour les ventes de cycles neufs et à compter du 1^{er} juillet 2021 pour les ventes de cycles d'occasion.

Art. R1271-4. L'obligation d'identification prévue par l'article R. 1271-2 n'est pas applicable :

- 1° Aux cycles pour enfants dont les roues sont de diamètre inférieur ou égal à 40,64 cm (16 pouces) ;
- 2° Aux cycles qui font l'objet de ventes entre professionnels du commerce de cycles.

Art. R1271-5. Les remorques de cycle et les engins de déplacement personnel définis par les rubriques 6.15 et 6.16 de l'article R. 311-1 du Code de la route peuvent faire l'objet d'une identification, à la demande de l'acquéreur ou du propriétaire. Il en va de même des cycles pour enfants mentionnés au 1° de l'article R. 1271-4. Les dispositions de la présente section sont alors applicables.

Art. R1271-6. L'identification consiste en l'apposition sur le cycle d'un identifiant qui est attribué par le gestionnaire du fichier national et fourni par un opérateur agréé.

Le procédé d'apposition de l'identifiant doit garantir la permanence de celui-ci et son inaltérabilité, hors le cas de dégradation volontaire.

L'identifiant est mis en place sur le cadre du cycle sauf circonstances particulières et il est lisible sans difficulté sur un cycle en stationnement.

Art. R1271-7. Au moment de la vente, le commerçant recueille auprès de l'acquéreur les données à caractère personnel mentionnées au 1° du I de l'article R. 1271-13 qui permettent d'identifier et de contacter le propriétaire du cycle et les transmet, accompagnées de celles portant sur la description du cycle et le statut de celui-ci, à l'opérateur agréé qui a fourni cet identifiant.

Le commerçant remet à l'acquéreur une preuve d'achat sur laquelle figure l'identifiant du cycle et lui fournit les informations permettant à son propriétaire d'accéder aux données le concernant transmises à l'opérateur agréé et le cas échéant de les rectifier.

Art. R1271-8 à R1271-26. Gestion changement de propriétaire, opérateurs de marquage...



Dispositifs d'avertissement

Art. R313-33. Les dispositifs sonores sont conformes à des types homologués répondant à des spécifications déterminées par le ministre chargé des Transports.

Tout engin de déplacement personnel motorisé ou cycle doit être muni d'un appareil avertisseur constitué par un timbre ou un grelot dont le son peut être entendu à 50 m au moins. L'emploi de tout autre signal sonore est interdit.

Le fait, pour tout conducteur d'un engin de déplacement personnel motorisé ou d'un cycle, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la première classe.



Dispositifs de freinage

Art. R315-3. Tout cycle doit être muni de deux dispositifs de freinage efficaces.

Le fait de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la première classe.





LES CONDITIONS GÉNÉRALES

Art. R110-2. Pour l'application du présent Code, les termes ci-après ont le sens qui leur est donné dans le présent article : (...)

Aire piétonne : section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous réserve des dispositions des articles R. 412-43-1 et R. 431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation. (...)

Bande cyclable : voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues, aux cyclomobiles légers (Art R311-1 4.1.3. Cyclomobile léger : véhicule de la sous-catégorie L1e-B conçu et construit pour le déplacement d'une seule personne et dépourvu de tout aménagement destiné au transport de marchandises, dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 25 km/h, équipé d'un moteur non thermique dont la puissance maximale nette est inférieure ou égale à 350 W, ayant un poids à vide inférieur ou égal à 30 kg.) et aux engins de déplacement personnel motorisés sur une chaussée à plusieurs voies.

Carrefour à sens giratoire : place ou carrefour comportant un terre-plein central matériellement infranchissable, ceinturé par une chaussée mise à sens unique par la droite sur laquelle débouchent différentes routes et annoncé par une signalisation spécifique. Toutefois, les carrefours à sens giratoire peuvent comporter un terre-plein central matériellement franchissable, qui peut être chevauché par les conducteurs lorsque l'encombrement de leur véhicule rend cette manœuvre indispensable ;

Carrefour giratoire cyclable à îlots intra-annulaires dit Hollandais : carrefour à la hollandaise est le terme utilisé pour désigner l'aménagement d'un carrefour le plus souvent giratoire selon les principes d'aménagement utilisés au Pays Bas, à savoir la réalisation d'une piste cyclable sur l'extérieur de la chaussée interne au carrefour (et circulaire pour un giratoire), protégée et prioritaire pour les cyclistes à chaque voie entrant ou sortant du carrefour.

Intersection : lieu de jonction ou de croisement à niveau de deux ou plusieurs chaussées, quels que soient le ou les angles des axes de ces chaussées ;

Piste cyclable : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés ; (...)

Trottoir : ce terme n'est pas défini dans le Code de la route, toutefois l'arrêt Z 21-84,723 F-B du 08/03/2022 de la Chambre criminelle de la Cour de cassation (<https://www.legifrance.gouv.fr/juri/id/JURITEXT000045349733>) précise (attendu 13) : « ... constitue un trottoir, ... la partie d'une voie urbaine qui longe la chaussée et qui, surélevée ou non, mais distinguée de celle-ci par une bordure ou tout autre marquage ou dispositif, est réservée à la circulation des piétons ».

Voie de circulation : subdivision de la chaussée ayant une largeur suffisante pour permettre la circulation d'une file de véhicules ;

Voie verte : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des cyclomobiles légers, des piétons et (si un panneau M4y le permet) les cavaliers ➔ **Voir page 30**

Zone de rencontre : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone 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 les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, les conducteurs de cyclomobiles légers et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

Zone 30 : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, les conducteurs de cyclomobile légers et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

Art. R412-2. Dans tous les cas où l'insuffisance de la largeur libre de la chaussée, son profil ou son état ne permettent pas le croisement avec facilité et en toute sécurité, les conducteurs de véhicules dont le gabarit ou dont le chargement dépasse 2 m de largeur ou 7 m de longueur, remorque comprise, à l'exception des véhicules de transport en commun en agglomération, doivent réduire leur vitesse et, au besoin, s'arrêter ou se garer pour laisser le passage aux véhicules de dimensions inférieures.

Art. R412-6-I. Tout véhicule en mouvement ou tout ensemble de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur. Celui-ci doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables.

Art. R412-6-II. Tout conducteur doit se tenir constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent. Ses possibilités de mouvement et son champ de vision ne doivent pas être réduits.

Art. R412-6-III. Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du Livre II ci-dessus est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.



Art. R412-6-1. L'usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation est interdit.

Est également interdit le port à l'oreille, par le conducteur d'un véhicule en circulation, de tout dispositif susceptible d'émettre du son, à l'exception des appareils électroniques correcteurs de surdité.

Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Art. R412-7-1. Les véhicules doivent, sauf en cas de nécessité absolue, circuler sur la chaussée.

Toutefois, ils peuvent franchir un trottoir, à partir de l'accès le plus proche, pour rejoindre ou quitter les accès carrossables des immeubles riverains ou des accès non ouverts à la circulation publique.

Ils peuvent également le franchir pour rejoindre une autre chaussée s'il existe un aménagement à cet effet.

Les engins d'entretien du trottoir peuvent y circuler dans l'exercice de leur mission, sauf dispositions contraires prises par l'autorité investie du pouvoir de police.

Dans l'exercice de leur mission, les véhicules d'entretien des voies du domaine public routier peuvent circuler et s'arrêter sur les bandes cyclables, les pistes cyclables et les Voies vertes.

Les véhicules de collecte des ordures ménagères peuvent circuler et s'arrêter sur les bandes cyclables dans leur sens de circulation pour la réalisation des opérations de collecte de la section de rue concernée.

II. Lorsqu'une voie de circulation réservée à certaines catégories de véhicules est matérialisée, les conducteurs d'autres catégories de véhicules ne doivent pas circuler sur cette voie. Les conducteurs de véhicules motorisés ne doivent pas circuler sur une Voie verte, ni dans une aire piétonne à l'exception des cas prévus par les règles de circulation mentionnées à l'article R. 411-3. ni sur une voie verte, à l'exception des cas prévus par les règles de circulation mentionnées à l'article R. 411-3-2.

III. Sous réserve de l'application des dispositions des deuxième à sixième alinéas du Livre I, le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) : la chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) est un outil permettant de prendre en compte les cyclistes dans les cas rares où les contraintes géométriques et circulatoires rendent impossible le recours aux aménagements cyclables traditionnels.

La CVCB est une chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe.

Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive.

La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent donc la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cyclistes.

La CVCB a pour principal objectif d'améliorer les conditions de circulation des cyclistes dans des situations contraintes où les aménagements cyclables classiques se révèlent impossibles à réaliser. Cet aménagement, que l'on trouve dans d'autres pays d'Europe, est parfois mis en œuvre aux fins de réduction de la vitesse des véhicules motorisés.

Art. R412-9. En marche normale, tout conducteur doit maintenir son véhicule près du bord droit de la chaussée, autant que le lui permet l'état ou le profil de celle-ci.

Toutefois, un conducteur qui pénètre sur un carrefour à sens giratoire comportant plusieurs voies de circulation en vue d'emprunter une sortie située sur sa gauche par rapport à son axe d'entrée peut serrer à gauche.

Chaque manœuvre de changement de voie à l'intérieur du carrefour à sens giratoire reste soumise aux règles de la priorité et doit être signalée aux autres conducteurs.

Un conducteur d'engin de déplacement personnel motorisé ou de cycle peut s'éloigner du bord droit de la chaussée lorsqu'une trajectoire matérialisée pour les cycles, signalisée en application des dispositions de l'article R. 411-25, le permet.

Sur les voies où la vitesse maximale autorisée n'excède pas 50 km/h, un conducteur d'engin de déplacement personnel motorisé ou de cycle peut s'écarter des véhicules en stationnement sur le bord droit de la chaussée, d'une distance nécessaire à sa sécurité.

Sous réserve des dispositions des quatrième et cinquième alinéas du présent article, le fait, pour tout conducteur, de ne pas maintenir, en marche normale, son véhicule près du bord droit de la chaussée est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.

Le fait, pour tout conducteur, de circuler, en marche normale, sur la partie gauche d'une chaussée à double-sens de circulation est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Art. R412-10. Tout conducteur qui s'apprête à apporter un changement dans la direction de son véhicule ou à en ralentir l'allure doit avertir de son intention les autres usagers, notamment lorsqu'il va se porter à gauche, traverser la chaussée, ou lorsque, après un arrêt ou stationnement, il veut reprendre sa place dans le courant de la circulation.

Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article relatif au changement de direction est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.

Art. R412-11. En agglomération, tout conducteur doit ralentir si nécessaire et au besoin s'arrêter pour laisser les véhicules de transport en commun quitter les arrêts signalés comme tels.



Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir, aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.

Art. R412-12-I. - Lorsque deux véhicules se suivent, le conducteur du second doit maintenir une distance de sécurité suffisante pour pouvoir éviter une collision en cas de ralentissement brusque ou d'arrêt subit du véhicule qui le précède. Cette distance est d'autant plus grande que la vitesse est plus élevée. Elle correspond à la distance parcourue par le véhicule pendant un délai d'au moins deux secondes.

Art. R412-30. Tout conducteur doit marquer l'arrêt absolu devant un feu de signalisation rouge, fixe ou clignotant. L'arrêt se fait :

- 1° lorsqu'une ligne d'arrêt est matérialisée, en respectant la limite de cette ligne ;
- 2° lorsqu'une ligne d'arrêt n'est pas matérialisée, en respectant la limite d'une ligne située avant le passage pour piétons s'il précède le feu et, dans les autres cas, à l'aplomb du feu de signalisation.

Lorsqu'une piste cyclable ou une trajectoire matérialisée pour les cycles, signalisée en application des dispositions de l'article R. 411-25, traversant la chaussée est parallèle et contiguë à un passage réservé aux piétons dont le franchissement est réglé par des feux de signalisation lumineux, tout conducteur empruntant cette piste ou cette trajectoire matérialisée est tenu, à défaut de signalisation spécifique, de respecter les feux de signalisation réglant la traversée de la chaussée par les piétons.

Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Art. R412-31. Tout conducteur doit marquer l'arrêt devant un feu de signalisation jaune fixe, sauf dans le cas où, lors de l'allumage dudit feu, le conducteur ne peut plus arrêter son véhicule dans des conditions de sécurité suffisantes.

Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.

Art. R412-32. Les feux de signalisation jaunes clignotants ont pour objet d'attirer l'attention de tout conducteur sur un danger particulier. Ils autorisent le passage des véhicules sous réserve, le cas échéant, du respect des dispositions relatives aux règles de priorité établies par le présent Code ou prescrites par une signalisation particulière.

Art. R412-33. Les feux de signalisation verts autorisent le passage des véhicules, sous réserve, dans les intersections, que le conducteur ne s'engage que si son véhicule ne risque pas d'être immobilisé et d'empêcher le passage des autres véhicules circulant sur les voies transversales et qu'un transport exceptionnel mentionné à l'article R. 433-1 ou un de ses véhicules d'accompagnement mentionnés à l'article R. 433-17 ne soit pas engagé sur ces voies. Dans ce dernier cas, la priorité de passage appartient au transport exceptionnel et à ses véhicules d'accompagnement.

Art. R412-35. Lorsqu'il ne leur est pas possible d'utiliser les emplacements qui leur sont réservés ou en l'absence de ceux-ci, les piétons peuvent emprunter les autres parties de la route en prenant les précautions nécessaires.

Art. R414-3-1. Lorsqu'une épreuve, une course ou une compétition sportive bénéficie d'une priorité de passage ou de l'usage exclusif temporaire de la chaussée, prévu au premier alinéa de l'article R. 411-30, tout conducteur d'un véhicule ou d'un engin qui circule sur la chaussée doit laisser le passage, s'arrêter ou se garer

La personne physique ou morale qui organise l'épreuve, la course ou la compétition sportive doit signaler, par un dispositif approprié et adapté au déroulement de l'épreuve, le passage de la manifestation sportive aux autres usagers de la chaussée, par l'intermédiaire des représentants mentionnés à l'article R. 411-31.

Les conducteurs visés au premier alinéa ne peuvent reprendre leur marche qu'au signalement des représentants mentionnés au deuxième alinéa ou après le passage du véhicule signalant la fin de la manifestation.

Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Art. R414-4- I. Avant de dépasser, tout conducteur doit s'assurer qu'il peut le faire sans danger.

II. Il ne peut entreprendre le dépassement d'un véhicule que si :

- 1° il a la possibilité de reprendre sa place dans le courant normal de la circulation sans gêner celle-ci ;
- 2° la vitesse relative des deux véhicules permettra d'effectuer le dépassement dans un temps suffisamment bref ;
- 3° il n'est pas lui-même sur le point d'être dépassé.

III. Il doit, en outre, avertir de son intention l'usager qu'il veut dépasser.



IV. Pour effectuer le dépassement, il doit se déporter suffisamment pour ne pas risquer de heurter l'usager qu'il veut dépasser. Il ne doit pas en tout cas s'en approcher latéralement à moins d'un mètre en agglomération et d'un mètre et demi hors agglomération s'il s'agit d'un véhicule à traction animale, d'un engin à deux ou à trois roues, d'un piéton, d'un cavalier ou d'un animal.

V. - Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions des II à IV ci-dessus est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Art. R414-6-I. Les dépassements s'effectuent à gauche.

II. Par exception à cette règle, tout conducteur doit dépasser par la droite :

- 1° un véhicule dont le conducteur a signalé qu'il se disposait à changer de direction vers la gauche ;
- 2° un véhicule qui circule sur une voie ferrée empruntant la chaussée lorsque l'intervalle existant entre ce véhicule et le bord de la chaussée est suffisant ; toutefois, dans ce dernier cas, le dépassement peut s'effectuer à gauche sur les routes où la circulation est à sens unique ou sur les autres routes lorsque le dépassement laisse libre toute la moitié gauche de la chaussée.

III. Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe

Art. R414-11. Tout dépassement est interdit sur les chaussées à double sens de circulation, lorsque la visibilité vers l'avant n'est pas suffisante, ce qui peut être notamment le cas dans un virage ou au sommet d'une côte, sauf si cette manœuvre laisse libre la partie de la chaussée située à gauche d'une ligne continue ou si, s'agissant de dépasser un véhicule à deux roues, cette manœuvre laisse libre la moitié gauche de la chaussée.

Tout dépassement autre que celui des véhicules à deux roues est interdit aux intersections de routes, sauf pour les conducteurs abordant une intersection où les conducteurs circulant sur les autres routes doivent leur laisser le passage en application des articles R. 415-6, R. 415-7 et R. 415-8, ou lorsqu'ils abordent une intersection dont le franchissement est réglé par des feux de signalisation ou par un agent de la circulation.

Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Art. R414-16. Lorsqu'ils sont sur le point d'être dépassés, les conducteurs doivent serrer immédiatement sur leur droite sans accélérer l'allure.

Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Art. R415-1. Tout conducteur s'approchant d'une intersection de routes doit vérifier que la chaussée qu'il va croiser est libre, circuler à allure d'autant plus modérée que les conditions de visibilité sont moins bonnes et, en cas de nécessité, annoncer son approche.

Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Art. R415-4-I. Tout conducteur s'apprêtant à quitter une route sur sa gauche doit serrer à gauche.

II. Lorsque la chaussée est à double sens de circulation il ne doit pas en dépasser l'axe médian. Néanmoins, lorsque cette chaussée comporte un nombre impair de voies matérialisées, il doit, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, emprunter la voie médiane.

III. Il doit céder le passage aux véhicules venant en sens inverse sur la chaussée qu'il s'apprête à quitter ainsi qu'aux engins de déplacement personnel motorisés, aux cycles et cyclomoteurs circulant dans les deux sens sur les pistes cyclables qui traversent la chaussée sur laquelle il va s'engager.

IV. Par exception à la règle fixée au I, tout conducteur d'engin de déplacement personnel motorisé, de cyclomobile léger ou de cycle, s'apprêtant à quitter une route sur sa gauche, peut serrer le bord droit de la chaussée avant de s'engager sur sa gauche.

V. Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions des I et II ci-dessus est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.

VI. Le fait, pour tout conducteur, de ne pas respecter les règles de priorité fixées au III ci-dessus est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

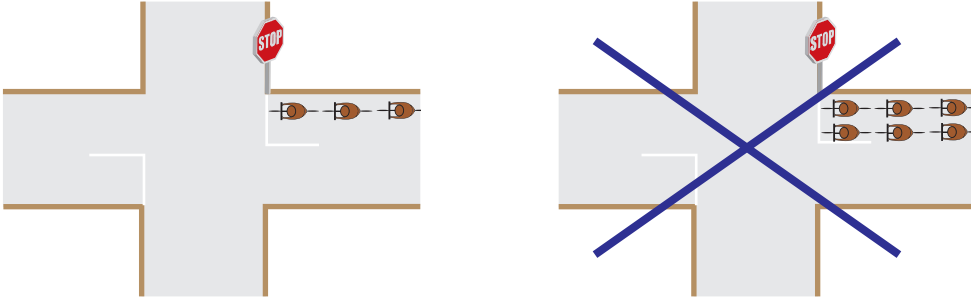
Art. R415-5. Lorsque deux conducteurs abordent une intersection par des routes différentes, le conducteur venant par la gauche est tenu de céder le passage à l'autre conducteur, sauf dispositions différentes prévues au présent livre.

Le fait, pour tout conducteur, de ne pas respecter les règles de priorité fixées au présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.



DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES

Art. R415-6. À certaines intersections indiquées par une signalisation dite stop, tout conducteur doit marquer un temps d'arrêt à la limite de la chaussée abordée. Il doit ensuite céder le passage aux véhicules circulant sur l'autre ou les autres routes et ne s'y engager qu'après s'être assuré qu'il peut le faire sans danger.



Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Art. R415-7. À certaines intersections indiquées par une signalisation dite « Cédez-le-passage », tout conducteur doit céder le passage aux véhicules circulant sur l'autre ou les autres routes et ne s'y engager qu'après s'être assuré qu'il peut le faire sans danger.

Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Art. R415-9-I. Tout conducteur qui débouche sur une route en franchissant un trottoir ou à partir d'un accès non ouvert à la circulation publique, d'un chemin de terre ou d'une aire de stationnement ne doit s'engager sur la route qu'après s'être assuré qu'il peut le faire sans danger et qu'à une vitesse suffisamment réduite pour lui permettre un arrêt sur place.

II. Il doit céder le passage à tout autre véhicule.

III. Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du II ci-dessus est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Art. R415-10. Tout conducteur abordant un carrefour à sens giratoire est tenu, quel que soit le classement de la route qu'il s'apprête à quitter, de céder le passage aux usagers circulant sur la chaussée qui ceinture le carrefour à sens giratoire.

Le fait, pour tout conducteur, de ne pas respecter les règles de priorité fixées au présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Art. R415-11. Tout conducteur est tenu de céder le passage, au besoin en s'arrêtant, au piéton s'engageant régulièrement dans la traversée d'une chaussée ou manifestant clairement l'intention de le faire ou circulant dans une aire piétonne ou une zone de rencontre.

Le fait, pour tout conducteur, de ne pas respecter les règles de priorité fixées au présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Art. R415-12. En toutes circonstances, tout conducteur est tenu de céder le passage aux véhicules d'intérêt général prioritaires annonçant leur approche par l'emploi des avertisseurs spéciaux prévus pour leur catégorie.

Le fait, pour tout conducteur, de ne pas respecter les règles de priorité fixées au présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Art. R415-13. Aux intersections, lorsqu'une chaussée à plusieurs voies comporte une ou plusieurs voies ou bandes réservées à la circulation de certaines catégories de véhicules, les règles de priorité prévues au présent livre s'imposent à tous les conducteurs circulant sur cette chaussée ou l'abordant.

Art. R415-14. Pour l'application de toutes les règles de priorité, une piste cyclable est considérée comme une voie de la chaussée principale qu'elle longe, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.

Art. R415-15. L'autorité investie du pouvoir de police peut décider de :

- 1° mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation une signalisation distincte destinée à une ou plusieurs catégories de véhicules ou indiquant une ou plusieurs directions ou remplissant ces deux fonctions de manière concomitante ;
- 2° mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation communs à toutes les catégories d'usagers deux lignes d'arrêt distinctes, l'une pour les engins de déplacement personnel motorisés, les cyclomobiles légers et les cycles, l'autre pour les autres catégories de véhicules. La ligne d'arrêt pour les engins de déplacement personnel motorisés, les cyclomobiles légers et les cycles peut être autorisée pour les cyclomoteurs



LES CONDITIONS PARTICULIÈRES

Art. R311-1-4.1. Cyclomobile léger : véhicule de la sous-catégorie L1e-B conçu et construit pour le déplacement d'une seule personne et dépourvu de tout aménagement destiné au transport de marchandises, dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 25 km/h, équipé d'un moteur non thermique dont la puissance maximale nette est inférieure ou égale à 350 W, ayant un poids à vide inférieur ou égal à 30 kg.

Art. R311-1-6.10. Cycle : véhicule ayant au moins deux roues et propulsé exclusivement par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur ce véhicule, notamment à l'aide de pédales ou de manivelles ;

Art. R311-1-6.11. Cycle à pédalage assisté : cycle équipé d'un moteur auxiliaire électrique d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 kWh, dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse de 25 km/h, ou plus tôt si le cycliste arrête de pédaler ;

Complément d'informations applicables aux vélos à assistance électrique (VAE)

Ces véhicules sont considérés comme des vélos, et de ce fait non assujettis à la possession d'un permis de conduire (Art. R221-4) ni à immatriculation (qui ne concerne que les véhicules à moteur – Art. R322-1).

Ils doivent satisfaire aux exigences essentielles de sécurité édictées par le décret 2016-364 du 29 mars 2016, les normes prises pour référence sont fixées par l'avis paru au JORF n°0040 du 16/02/2019 (texte 45).

Les VAE doivent avoir donné lieu à examen de type en référence à la norme NF EN 15194 (octobre 2017), le responsable de la mise sur le marché doit, outre les marquages et informations demandés, établir un certificat de conformité et effectuer le marquage CE sur le cycle (ce marquage vaut présomption de conformité).

Art. R412-34-1. (...) 1 bis. Les enfants de moins de huit ans qui conduisent un cycle peuvent utiliser les trottoirs ou accotements, sauf dispositions contraires prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons.

II. Sont assimilés aux piétons :

- 1° Les personnes qui conduisent une voiture d'enfant, de malade ou d'infirme, ou tout autre véhicule de petite dimension sans moteur ;
- 2° Les personnes qui conduisent à la main un engin de déplacement personnel motorisé, un cycle ou un cyclomoteur ;
- 3° Les infirmes qui se déplacent dans une chaise roulante mue par eux-mêmes ou circulant à l'allure du pas.

III. La circulation de tous véhicules à deux roues conduits à la main est tolérée sur la chaussée. Dans ce cas, les conducteurs sont tenus d'observer les règles imposées aux piétons.

Nota : Aide à la mobilité motorisée (AMM)

Une AMM peut circuler sur :

- les voies cyclables (à prioriser par les personnes utilisant une AMM) ;
- les trottoirs (à condition que l'AMM soit équipée d'un frein automatique) ;
- la chaussée ou l'accotement ; en circulant dans le sens de la circulation.

Arrêté du 29 décembre 2020 relatif à l'identification des cycles

Pour lutter contre le vol et le recel de vélos volés, le gouvernement a rendu obligatoire le marquage de vélos vendus par des professionnels.

Art. R412-35. Lorsqu'il ne leur est pas possible d'utiliser les emplacements qui leur sont réservés ou en l'absence de ceux-ci, les piétons peuvent emprunter les autres parties de la route en prenant les précautions nécessaires.

Les piétons qui se déplacent avec des objets encombrants peuvent également emprunter la chaussée si leur circulation sur le trottoir ou l'accotement risque de causer une gêne importante aux autres piétons.

Les infirmes qui se déplacent dans une chaise roulante peuvent dans tous les cas circuler sur la chaussée.

Dans une zone de rencontre, les piétons peuvent circuler sur la chaussée mais ne doivent pas gêner la circulation des véhicules en y stationnant.

Art. R421-2-1. L'accès des autoroutes est interdit à la circulation : (...)

3° Des véhicules sans moteur ;

Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.

Art. R431-7. Les conducteurs de cycles à deux roues sans remorque ni side-car ne doivent jamais rouler à plus de deux de front sur la chaussée. Sauf sur les Aires piétonnes, les Voies vertes, et les Zones de rencontre.

Ils doivent se mettre en file simple dès la chute du jour et dans tous les cas où les conditions de la circulation l'exigent, notamment lorsqu'un véhicule voulant les dépasser annonce son approche.

Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.



DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES

Art. R431-8. Il est interdit aux conducteurs de cycles et de cyclomoteurs de se faire remorquer par un véhicule.

Le fait, pour tout conducteur de cyclomoteur ou de cycle, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.

Art. R431-9. Pour les conducteurs de cycles à deux ou trois roues, l'obligation d'emprunter les bandes ou pistes cyclables est instituée par l'autorité investie du pouvoir de police après avis du préfet.

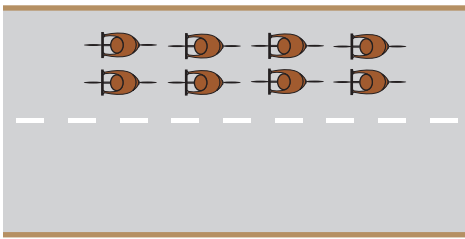
Par dérogation aux dispositions de l'article R. 110-2, les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues, sans side-car ni remorque peuvent être autorisés à emprunter les bandes et pistes cyclables par décision de l'autorité investie du pouvoir de police.

Lorsque la chaussée est bordée de chaque côté par une piste cyclable, les utilisateurs de cette piste doivent emprunter celle ouverte à droite de la route, dans le sens de la circulation.

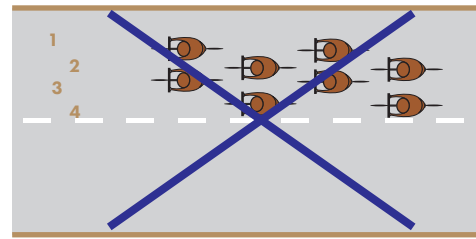
Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes dans les deux sens, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons.

Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier.

Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article ou à celles prises pour son application est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.



Cyclistes bien rangés. Disposition autorisée : deux de front maximum, en file indienne dès la tombée du jour, et dans tous les cas où les conditions de circulation l'exigent.



Disposition dite "en épi" soit quatre de front, **disposition non autorisée.**

LE CODE CIVIL

Article 1240. Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer.

Article 1241. Chacun est responsable du dommage qu'il a causé non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence.

Article 1242. On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde.

Article 1243. Le propriétaire d'un animal, ou celui qui s'en sert, pendant qu'il est à son usage, est responsable du dommage que l'animal a causé, soit que l'animal fût sous sa garde, soit qu'il fût égaré ou échappé.





L'ENTRETIEN

Chaque année effectuer une revue systématique de toute la machine. Prendre soin de sa machine régulièrement est un gage de sécurité.

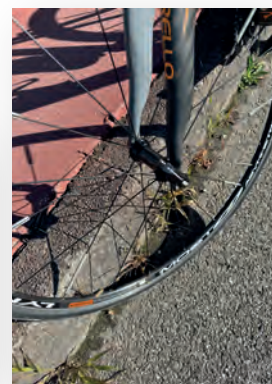
- Nettoyer systématiquement son vélo après une sortie sous la pluie, en particulier les patins, plaquettes et disques de freins, les jantes ainsi que la transmission et la suspension.
- Contrôler le serrage des fixations des roues, l'orientation des blocages rapides vers l'intérieur du plan de cadre (protection par la fourche à l'avant, et le hauban à l'arrière). En cas de chute ou d'accrochages entre cyclistes, ces leviers de doivent pas blesser ou s'ouvrir inopinément.
- Vérifier :
 - les connections électriques,
 - régulièrement la pression des pneus, et l'état de la pompe,
 - à chaque utilisation la fixation des sièges des passagers.

LA VÉRIFICATION ET LE REMPLACEMENT DES PIÈCES D'USURE DE LA BICYCLETTE

- Surveiller très régulièrement l'usure des patins, plaquettes et disques de freins, des pneus, en particulier lors de longues sorties, vallonnées voire difficiles.
- Contrôler l'état des câbles mécaniques, et électriques, de la tuyauterie hydraulique, du niveau de liquide et des gaines de freins, du dérailleur, de la fixation de la batterie, au moins deux fois par an.
- Vérifier l'usure des jantes et disques, au moins une fois par an.
- S'assurer du bon fonctionnement de l'éclairage actif et passif, avant tout déplacement. Il est obligatoire dans un tunnel, en cas de mauvaise météo ou en nocturne.
- Chaque année effectuer une revue systématique de toute la machine : jantes, manivelles, pédales, potence, tube de selle, cadre, fourche hydraulique ou non, disques, fixation batterie. Des signes de rupture peuvent être décelés. Leur mise en évidence peuvent éviter l'accident. Cette révision peut être confiée à un vélociste.
- Assurer le bouchage des extrémités de guidon, afin d'éviter les blessures lors d'une chute (effet « emporte-pèce »).
- Protéger les extrémités des câbles (freins, dérailleurs) par des embouts sertis.

Blocage dans l'axe de la jante nettoyée. ►►

Patins et jantes propres. ►►



LE VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

Installer un kit électrique sur son vélo traditionnel : réglementation à respecter.

Publié le 29 septembre 2020 - Direction de l'information légale et administrative (Premier ministre).

Vous souhaitez transformer votre vélo classique sans assistance électrique en l'équipant d'un kit de motorisation électrique (batterie, contrôleur et moteur) afin de vous déplacer plus facilement ? Avant de choisir entre un moteur roue ou pédalier et d'installer votre kit de conversion, connaissez-vous les règles à respecter pour circuler sur la voie publique ?

Site à consulter régulièrement ► [Service-public.gouv.fr/particuliers/actualites](https://service-public.gouv.fr/particuliers/actualites)

Vous pouvez électrifier votre vélo et circuler sur la voie publique à condition que :

- sa puissance maximale soit de 250 W ;
- sa vitesse bridée soit de 25 km/h ;
- l'assistance ne se déclenche qu'au pédalage et se coupe à l'arrêt du pédalage. Il est cependant autorisé de mettre en place une assistance au démarrage sans avoir recours au pédalage mais elle ne doit pas excéder 6 km/h.
- si l'une des trois conditions n'est pas respectée, il faudra souscrire une assurance spécifique, mais aussi immatriculer le vélo afin de pouvoir rouler sur la voie publique.

LE CASQUE

Le port de casque n'est pas obligatoire mais vivement recommandé pour un adulte qui roule à vélo classique ou à vélo électrique (mais obligatoire pour les enfants de moins de 12 ans qu'ils soient conducteur ou passager). Il est recommandé pour des raisons de sécurité. À vélo, seul ou en groupe, porter un casque est gage de sécurité. **Son utilisation permet de réduire de 85 % les risques de traumatisme crânien en cas d'accident.**

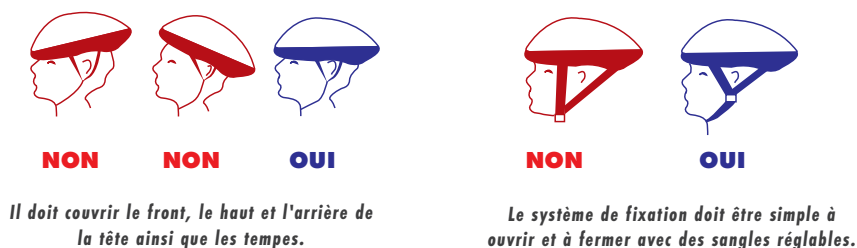
Choisir un casque rigide, à double coque, léger, ventilé et absorbant les chocs. Privilégier les casques équipés de la technologie MIPS munis d'antichocs très résistants, c'est un élément de sécurité supplémentaire.

Il doit être adapté à la morphologie de la tête du cycliste, sans présenter de contrainte et doit couvrir parfaitement les différentes parties telles que le front, les tempes, les côtés, l'arrière et le sommet surtout chez les enfants.

L'hiver, préférer un sous-casque, ou un sur-casque, au bonnet de laine pour vous protéger du froid.

Les personnes à cheveux longs éviteront d'avoir les cheveux roulés et remontés sur la nuque.

L'efficacité d'un casque est assurée quand il est bien ajusté. N'achetez jamais un casque sans l'avoir essayé.



UN CASQUE DOIT ÊTRE REMPLACÉ RÉGULIÈREMENT ! UN CASQUE QUI SUBIT UN CHOC ÉGALEMENT ! DURÉE DE VIE D'UN CASQUE : 5 ANS.

Les casques, équipements de protection individuelle, doivent être en conformité avec le décret 2019-62 du 30/01/2019 pris en exécution du Règlement européen 2016/425 du 9/03/2016 relatif aux équipements de protection individuelle, satisfaire aux exigences des normes harmonisées les concernant, listées ci-dessous, attestation faite par le marquage CE. **Attention** ne pas mettre d'accessoire autre que ceux prévus par le constructeur

Mentions obligatoires au titre de la réglementation et/ou de la norme.

Certaines mentions doivent être lisibles pendant toute la durée de vie du casque :

- marquage " CE " ;
- nom et adresse du fabricant ou de son mandataire ;
- numéro de la norme ;
- taille (tour de tête, en cm) et poids (en g) ;
- année et mois (ou trimestre) de fabrication ;
- désignation du modèle ;
- type de casque ;
- le cas échéant, un avertissement spécifique.

Deux normes européennes

- NF EN 1078+A1, casque dédié aux cyclistes et aux utilisateurs de planches à roulettes.
- NF EN 1080, casques de protection contre les chocs pour les jeunes enfants.

Par ailleurs, il est possible de sélectionner d'autres éléments de confort tels que la ventilation, une molette pour un réglage fin du tour de tête, une visière pour protéger les yeux et éviter les coups de soleils ou encore un feu rouge LED de sécurité (non clignotant) qui s'allume en cas de freinage. Il est néanmoins nécessaire que ces options de confort supplémentaires ne nuisent pas à la sécurité que procure le casque.

Adultes soyez pédagogues avec les enfants. Montrer le bon exemple en portant le casque lors de toutes vos sorties à vélo.

Le casque de vélo connecté.

Le casque de vélo connecté vous offre quelques avantages pour votre sécurité. De nombreux modèles existent avec des fonctionnalités diverses permettant d'améliorer vos déplacements à vélo :

- le Bluetooth qui permet d'activer la fonction SOS, en cas d'accident,
- kit mains libres afin de garder vos mains sur le guidon lors des changements de direction,
- des feux clignotants (oranges) et stop (rouges), visibles à l'arrière et parfois à l'avant aussi pour informer tous les usagers de la route de vos intentions...



ÊTRE VU



La nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout conducteur d'un véhicule doit, dans les conditions définies, faire usage des **feux dont le vélo doit être équipé** (les remorques doivent circuler également avec le feu de position et le feu rouge arrière allumés).



Par tout temps, sur la route, porter des **vêtements de couleur claire** et suffisamment ajustés. S'interdire les vêtements noirs ou sombres peu visibles.



Utilisez un **couvre-sac réfléchissant** lors du port d'un sac à dos qui masque l'efficacité du gilet sécurité.



En rase campagne, de nuit ou de jour lorsque la visibilité est insuffisante, le port du **gilet haute visibilité** est obligatoire. Il doit être en permanence avec vous (sac de guidon ou poche de maillot).



Le port de **brassard rétro réfléchissant** au bras ou à la cheville permet par le mouvement alternatif des jambes, de mieux être identifié.

ACCESSOIRES COMPLÉMENTAIRES



Les lunettes de soleil permettent par temps ensoleillé une meilleure vue des conditions de circulation, en particulier lorsque le soleil est bas sur l'horizon ; elles limitent les effets délétères résultant de l'exposition à ses rayons. En absence de soleil, des **lunettes claires** restent conseillées. Elles permettent d'éviter que de petits objets ou insectes pénètrent dans l'œil, pouvant provoquer une perte de vue temporaire ou mouvement brusque, potentiels générateurs d'accidents.



La mise en place d'un **rétroviseur** sur le guidon, cadre, casque.... aide à compléter la vision périphérique du cyclotouriste. Il évite bien souvent le retournement de la tête qui parfois entraîne un écart de la ligne de conduite. Cependant ce n'est qu'une aide !



L'écarteur de danger, généralement rabattable si besoin, se fixe à l'arrière du vélo pour indiquer aux autres usagers votre présence sur la chaussée. Il est particulièrement utile pour les cyclistes circulant dans le flux des véhicules motorisés en milieu urbain. Il permet de vous rendre plus visible et plus lisible sur la route et oblige un respect des distances de sécurité.



PROTECTION ANTIVOL

Bien que le marquage soit imposé pour les vélos neufs depuis le 1^{er} janvier 2021, et pour les vélos d'occasion depuis le 1^{er} juillet 2021 (Art. R1271-2 et R1271-3 du Code de l'environnement), cette disposition n'est pas suffisante pour assurer la protection antivol des cycles (ceci ne permet que de retrouver le propriétaire).

Chaque année en France environ 500 000 vélos sont volés, et peu sont retrouvés.

Le choix d'un antivol vélo n'est pas à négliger et lors de son achat celui-ci se fera en fonction de votre style de pratique et de la valeur du vélo. Acheter un antivol c'est bien, l'utiliser c'est encore mieux, même pour une courte durée.

Selon les assureurs, 90 % des vélos volés sont mal cadenassés au moment du vol et dans un cas sur quatre, le vélo n'est pas attaché !

Différent types d'antivol (non exhaustifs).

- Les plus classiques : les " U ". En acier traité, ils sont appréciés pour leur solidité mais peuvent être encombrants et lourds.
- Les plus compacts :
 - pliants, en acier traité : ils garantissent, dans l'ensemble, une bonne protection ;
 - en câble acier multibrins : faciles d'utilisation, ils peuvent se combiner avec les précédents pour fixer son vélo à un rack ou bien fixer les périphériques en même temps que le cadre.



Attention les antivolos à câble se coupent assez facilement et il est donc à réserver à des arrêts de courte durée dans des lieux relativement sûrs.



- L'antivol de cadre : en acier résistant, en forme de fer à cheval, fixé sur la fourche. La fermeture du système implique l'immobilisation de la roue arrière. Elle se retrouve bloquée au niveau des haubans supérieurs de façon très efficace. Très pratique pour de courts arrêts.
- Antivol SRA avec alarme puissante 100 décibels pour vélo (sécurité et réparation automobile). Reconnu et homologué par les assureurs, cet antivol à alarme puissante permet de protéger efficacement son vélo ou sa moto en zone à risque.

Comment attacher /sécuriser son vélo.

Choisir un point fixe résistant (arceau, ancre...), attacher de préférence l'ensemble : cadre, et roue arrière au point fixe. Si votre roue avant peut facilement se détacher, enlevez-la, placez-la à côté de votre roue arrière et attachez l'ensemble à votre point fixe.

Ou, si vous disposez de deux antivolos, fixer la roue avant au point fixe.

À noter qu'il existe également sur le marché divers dispositifs permettant de retrouver, avec plus ou moins de succès, le vélo après vol : gravage pour les vélos vendus neufs depuis le 01/01/2021, tracker GPS...

Nota : l'utilisation de l'antivol n'empêchera le vol de la selle, ou des roues si elles n'ont pas été prises en compte lors de la sécurisation du vélo.



TRANSPORT D'ENFANT

Arrêté du 24 septembre 1980 :

" Le transport de plus d'une personne en sus du conducteur est interdit sur les véhicules à deux roues, à l'exception :

- des cycles, dits « tandem », pour lesquels le transport d'une seconde personne est admis,
- des véhicules munis d'un side-car ou d'une remorque, pour lesquels le nombre total de passagers ne doit pas excéder deux,
- des véhicules spécialement aménagés (par exemple vélos « cargo » pour transport d'enfants),
- des véhicules équipés d'un siège enfant ".

" Pour les cycles spécialement aménagés, notamment pour ceux comportant plus de deux roues, le préfet peut, après avis du directeur interdépartemental de l'industrie, fixer des conditions de circulation particulières lorsque les aménagements ne présentent pas des garanties suffisantes du point de vue de la sécurité des personnes transportées ".

" Le passager d'un cycle ou d'un cyclomoteur à deux roues ne doit pas être âgé de plus de quatorze ans à l'exception :

- d'un des passagers d'un cycle « tandem » ;
- du ou des passagers des véhicules spécialement aménagés."

SIÈGE VÉLO POUR ENFANT

Règlementation

Il doit être sécurisé et conforme à la norme EN 14344, attestation faite par marquage CE.

Il doit s'installer :

- soit sur l'avant du vélo pour les enfants de moins de 3 ans et moins de 15 kg ;
- soit sur l'arrière du vélo pour les enfants de moins de 10 ans et moins de 35 kg.

Conseils pour transporter un enfant à vélo

Si vous transportez votre enfant à l'avant de votre vélo, il est préférable que celui-ci soit âgé d'au moins 9 mois et pèse moins de 15 kg. Ce moyen de transport est tout aussi facile et stable qu'à l'arrière du vélo.

- Préférer un siège de type auto qui soutient la tête de l'enfant et enveloppe correctement son corps, équipé de repose-pieds réglables.
- Les pieds de l'enfant ne doivent jamais toucher la roue arrière.
- Équiper, en permanence, le dossier du siège d'un vêtement de haute visibilité. (en plus de celui de l'enfant selon les circonstances). Si le siège est fixé au cadre, s'assurer que les attaches ne peuvent endommager les tubes de celui-ci (éviter les cadres en carbone ou en alu léger).

REMORQUE POUR LE TRANSPORT D'ENFANT

Les remorques actuelles doivent respecter la nouvelle norme européenne EN 15918 qui porte sur :

- la résistance du châssis (en acier),
- la sécurité pour les enfants (anti coincement de doigt),
- le maintien de l'enfant sur son siège même en cas de retournement de la remorque,
- la résistance des ceintures et la présence de boucles sécurisées pour que l'enfant ne puisse pas se détacher seul,
- la présence d'un frein de parking.

Une remorque ne dispense pas votre enfant ou vos enfants (deux maximum) du port du casque et de la ceinture de sécurité. Elle est peu utilisée en France, elle possède pourtant de nombreux avantages comparée au siège enfant fixé sur le vélo.

Une fois installé dans sa remorque, l'enfant est protégé de l'environnement extérieur : insectes, pluie, vent, soleil...et fortement protégé en cas de chute.

LE CASQUE

Pour mieux les protéger, le port du casque est obligatoire pour les enfants de moins de 12 ans (art. R431-1-3).

En circulation, le conducteur et le passager d'un cycle, s'ils sont âgés de moins de douze ans, doivent être coiffés d'un casque conforme à la réglementation relative aux équipements de protection individuelle.

Ce casque doit être attaché et ajusté correctement. ➔ **Voir page 22**

Nota : le port du casque est obligatoire pour tous les mineurs au sein de la Fédération.



MÉTÉO

Pour votre sécurité, même vêtu d'un gilet haute visibilité, inutile de braver la tempête. Le bon sens doit primer.

Lorsque les conditions météorologiques sont défavorables (vigilance météo déclarée par les pouvoirs publics, brouillard, tempête, vent violent, verglas, neige, luminosité insuffisante...), annuler vos sorties clubs et individuelles.

Pour information, il existe quatre niveaux de vigilance météo. Ces couleurs servent à graduer le danger que peuvent représenter les phénomènes météorologiques ou hydrologiques attendus, et par conséquent le niveau de vigilance dont il faudra faire preuve.

- **Vert**, signifie que les conditions météorologiques prévues ne feront pas courir de danger particulier aux personnes : aucune vigilance particulière n'est donc requise. Mais cela ne signifie pas pour autant qu'il va faire beau.
- **Jaune**, des phénomènes habituels pour la région ou la saison mais pouvant être dangereux localement sont attendus. À l'échelle du département, ils ne perturberont pas les activités quotidiennes mais pourront s'avérer dangereux pour les personnes pratiquant une activité extérieure : des pluies localisées par exemple peuvent rendre des chemins de montagne peu praticables ou élever rapidement le niveau des cours d'eau.
- **Orange**, à partir de ce seuil les événements peuvent constituer un danger direct et avoir un impact sur les activités quotidiennes et la santé des personnes en affectant le fonctionnement habituel de la société : atteinte physique aux personnes, dommages aux biens, perturbation des transports, paralysie de la circulation routière, coupures d'eau et d'électricité etc. Il faut se montrer très vigilant en toute circonstance.
- **Rouge**, quand ce niveau est activé, les prévisionnistes attendent des phénomènes d'une intensité rare, qui pourront représenter un grave danger pour la population du département. Une vigilance absolue s'impose.

Pour de plus amples renseignements, consulter le site Internet : www.meteofrance.com/vigilance/index.html.

Les indications données par les services météo ne peuvent pas nécessairement prévoir des circonstances atmosphériques locales particulières (nuages stagnants, tornade ...) ; toujours se mettre à l'abri au plus vite.



ROULER SEUL(E) OU EN GROUPE

Si l'on veut être respecté observons le Code de la route en toute circonstance et ayons un comportement respectueux d'autrui et de l'environnement. Par expérience nous savons qu'un cycliste qui respecte les consignes de sécurité, recevra un comportement plus courtois de la part des automobilistes.

- Ne pas emprunter les routes barrées ou les sens interdits si vous n'y êtes pas invité par un panneau (de type "Sauf cyclistes").
- Contourner par la droite les terre-pleins situés aux carrefours.
- Circuler exclusivement sur le côté droit de la chaussée ou utiliser les bandes et pistes cyclables.
- Ne pas zigzaguer entre les voitures.
- Ne pas circuler sur les trottoirs ; seuls les enfants de moins de 8 ans y sont autorisés, ceci à l'allure du pas.
- Serrer au maximum à droite dans les virages car les voitures ne vous voient qu'au dernier moment.
- Rouler au pas dans les zones piétonnes.
- Ne pas téléphoner et ne pas écouter de la musique en roulant, le port d'oreillette est prohibé.
- Si vous devez vous arrêter (incident mécanique, pause confort...), gardez-vous hors du flux de circulation, hors de la chaussée.
- À une intersection, stationnez un peu en avant des véhicules pour être vu.
- Ne pas inciter un automobiliste à dépasser, mais le remercier d'un signe de la main de l'attente qu'il a eue avant de vous doubler.

EN GROUPE

- Pour rouler en groupe : garder une distance suffisante avec le vélo qui vous précède pour permettre un arrêt d'urgence en toute sécurité (art. R 412-12 du Code de la route). Cette distance sera adaptée en fonction des difficultés des conditions de circulation (chaussée glissante, chaussée déformée, densité du trafic...).
- Les conducteurs de cycles à deux roues sans remorque ni side-car ne doivent jamais rouler à plus de deux de front sur la chaussée. Sauf sur les Aires piétonnes, les Voies vertes, et les Zones de rencontre. Ils doivent se mettre en file simple dès la chute du jour et dans tous les cas où les conditions de la circulation l'exigent, notamment lorsqu'un véhicule voulant les dépasser annonce son approche. (Article R431-7 du Code de la route).
- En cas d'arrêt (incident mécanique, pause confort) tout le groupe se place impérativement et rapidement hors de la chaussée et dans un endroit en sécurité.



CONFIGURATION D'UN GROUPE

Il faut limiter les groupes de cyclistes à 10 maximum, répartis en groupe de quatre maximum en fonction de la circulation, avec comme intervalle une distance suffisante pour qu'un véhicule articulé puisse s'y insérer, soit entre 20 et 25 mètres. (la sécurité du groupe en sera améliorée). Dans un groupe, il est recommandé que deux personnes soient désignées pour assurer le rôle de « Guide utile à la sécurité ». L'un comme « guide file » en tête de groupe, l'autre comme « serre file » à l'arrière. S'il n'y en a qu'un, il se place en queue de groupe.

Selon sa position (en avant ou en queue du groupe) :

- il renseigne, alerte et surveille ce qui se passe dans l'environnement immédiat du groupe, devant et derrière lui,
- il signale l'arrivée de véhicule à l'arrière et/ou à l'avant du groupe,
- il alerte à haute voix, en cas de danger potentiel : véhicule voulant doubler, trous, chien, cailloux, caniveaux, rails, en les pointant du doigt,
- il invite les membres du groupe à respecter les consignes de sécurité et le Code de la route.

SORTIE FAMILIALE AVEC ENFANTS

Il convient de placer les enfants entre les parents. Le parent de tête sera " l'exemple à suivre ", le second parent conseillera et corrigera les enfants sur les écarts constatés. Si un seul des parents est présent, l'adulte restera derrière les enfants afin de les conseiller et les guider.

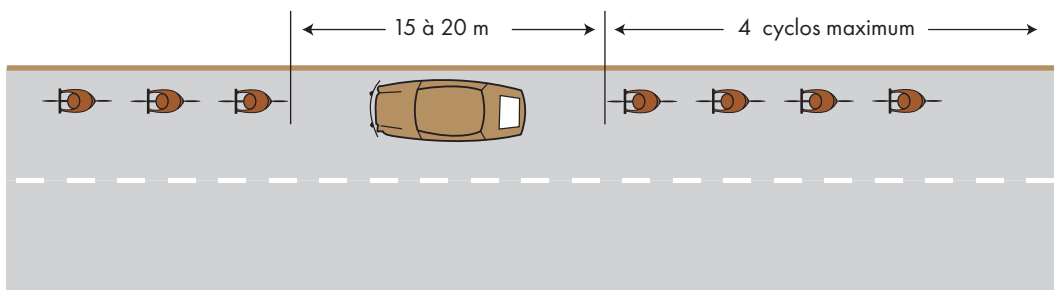


PASSAGE EN FILE SIMPLE

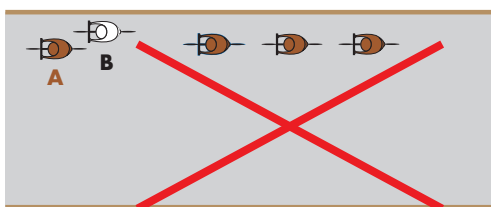
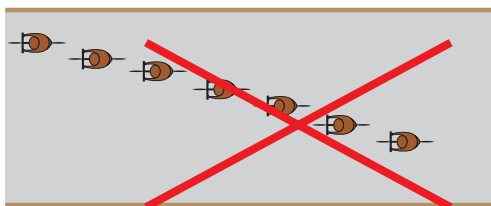
En toute circonstance, pour faciliter le dépassement d'un groupe par les automobiles :

- se mettre en simple file,
- provoquer une ou des coupures (espaces de sécurité) tous les quatre cyclos, permettant aux automobiles de s'insérer si besoin.

Rouler en file simple (ou en file indienne) c'est rouler l'un derrière l'autre, en laissant une distance suffisante avec le vélo qui précède pour permettre un arrêt d'urgence en toute sécurité (art. R 412-12).



Laisser un refuge de 15 à 20 m pour les véhicules.



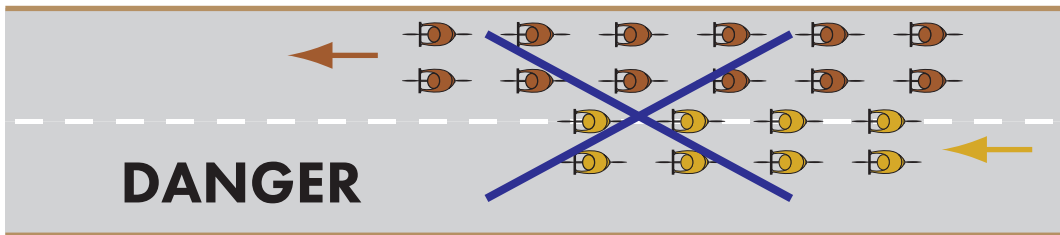
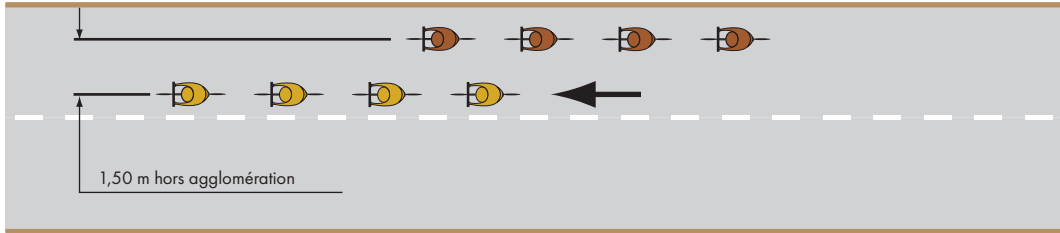
◀ **Ce qu'il ne faut pas faire** : rouler en bordure ou en éventail n'est pas rouler en file indienne. Cette configuration n'est pas admise sur une route ouverte à la circulation automobile (réservée aux coureurs sur circuit fermé).

◀ **A** roule normalement à environ 50 cm du bord droit de la chaussée. **B** s'est engagé vis-à-vis de **A**, et **A** ne le voit pas. Imaginons qu'un automobiliste annonce son approche. **A** resserre aussitôt sur sa droite et lors de sa manœuvre touche la roue avant de **B**. La chute de **B** devient inévitable parce que celui-ci n'a pas respecté la distance de sécurité (voir art. R 412-12).



DÉPASSEMENT D'UN GROUPE DE CYCLISTES PAR UN AUTRE GROUPE DE CYCLISTES

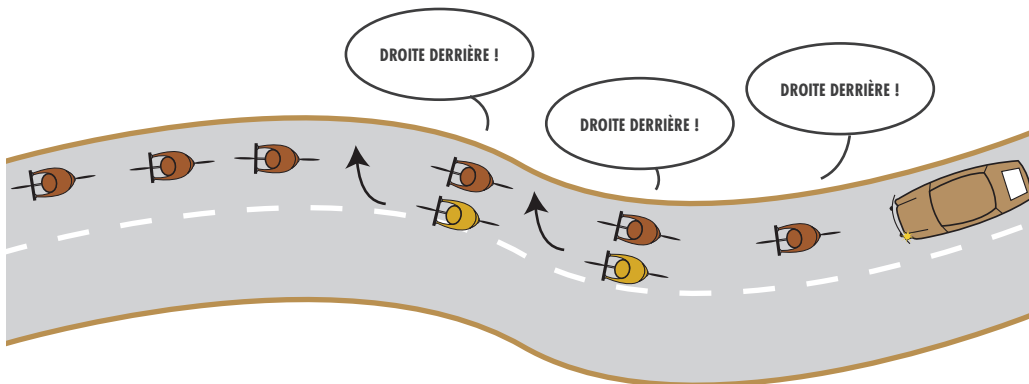
- Le groupe qui souhaite doubler prévient le groupe le précédant, de son intention de le doubler.
- Les " doublés " se mettent alors en file simple.
- Après s'être assurés que la route ne présentait aucun danger, les doubleurs peuvent, en file simple, commencer le dépassement en appliquant l'article R414-4 du Code de la route (tout conducteur ne peut dépasser un autre véhicule qu'en respectant une distance de 1,50 m hors agglomération et 1 m en ville).



SUR ROUTE SINUEUSE ET/OU SANS VISIBILITÉ

- Se ranger immédiatement en file simple lorsqu'un véhicule annonce son approche (art. R431-7) ou au signal verbal d'un membre du groupe.
- Inciter les conducteurs automobiles à ne pas doubler à cet endroit par une extension du bras gauche suivi d'un repliement ; geste à répéter plusieurs fois.
- En cas de manque de visibilité ou autre motif, un véhicule ne peut pas doubler. Les cyclistes doivent malgré tout se mettre en simple file.

Dès que la route sera plus visible, l'automobiliste pourra effectuer sa manœuvre plus rapidement et dans de meilleures conditions. Si besoin, le conducteur pourra alors chevaucher la ligne continue afin de doubler les cyclistes.





ROND-POINT – CARREFOUR GIRATOIRE CÉDEZ-LE-PASSAGE – FEUX TRICOLORES – CARREFOUR À STOP

À l'approche de ceux-ci on passe en file simple en tenant compte de la longueur du groupe.

- Sur le giratoire rouler dans l'axe médian de la voie la plus à droite et sur une seule file.
- Dès que le véhicule est visible, les cyclistes, en file simple, s'arrêtent au niveau du " Cédez-le-Passage " pour le laisser passer.

CARREFOUR GIRATOIRE

Un carrefour giratoire est un aménagement critique, il appelle à la plus grande prudence.

Comment l'aborder ?

Pour faciliter l'écoulement du trafic, les usagers abordant le carrefour doivent céder le passage à ceux qui sont déjà engagés sur la chaussée qui ceinture le terre-plein central.

Lorsque l'espace sera suffisant pour permettre, au moins, deux voies de circulation autour de l'anneau. Pour votre sécurité circuler dans l'axe médian de la voie la plus à droite dès lors qu'il n'existe pas de piste. Et n'oubliez pas de signaler votre changement de direction en tendant le bras.

Commencer à se positionner à l'extérieur de l'anneau et quitter le giratoire. S'assurer d'être vu et qu'il est possible de passer. Pour rappel un bras levé ne donne pas le droit de couper la route d'un autre usager. Dans tous les cas, il faut être particulièrement prudent et prévoyant. Une fois que l'on s'est engagé dans un giratoire, il est impossible de faire marche arrière. Sinon refaire un tour du carrefour giratoire

Ce comportement semble le mieux adapté à quelques détails près :

- en effet, le Code de la route permet de nous positionner comme un véhicule à moteur ;
- un vélo est un véhicule, un cycliste peut ainsi emprunter l'espace gauche de la chaussée. Cependant, cette approche implique des manœuvres extrêmement complexes, elle doit donc être réservée à des cyclistes confirmés, rapides et particulièrement prudents ou pour des cas particuliers.

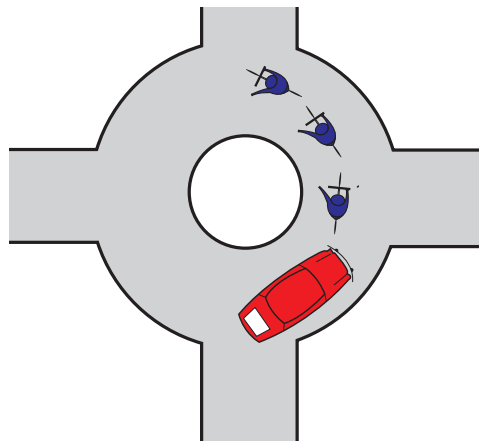
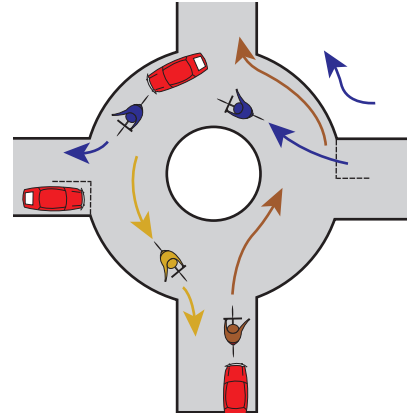
De bons conseils pour réduire les risques

- À l'approche du giratoire, regarder la signalisation, situer la direction à prendre : à droite, tout droit ou à gauche.
Environ 50 m avant, se mettre en file simple, choisir le braquet et se positionner sur la voie, position qui sera conservée tout autour de l'anneau.
- Pour tourner à droite, restez à droite et tendez le bras droit.
- Pour aller tout droit ou pour tourner à gauche, rouler dans l'axe médian de la voie la plus à droite en tendant le bras gauche.
→ **Voir schéma du haut**

À hauteur de la sortie qui précède celle prévue, tendre le bras droit pour informer de la prochaine sortie.

Commencer à se positionner à l'extérieur de l'anneau et quitter le giratoire.

Se retourner et regarder les automobilistes dans les yeux. S'assurer d'être vu et qu'il est possible de passer.





EN VILLE

- Ne pas raser les trottoirs ou les voitures en stationnement.
- Faire attention aux portières qui s'ouvrent brusquement et aux enfants qui peuvent déboucher entre deux véhicules.
- Circuler exclusivement sur le côté droit de la chaussée ou utiliser, lorsqu'elles existent, les bandes et pistes cyclables.
- Garder une distance d'un mètre au moins par rapport aux autres véhicules.
- Ne pas zigzaguer entre les voitures.
- Ne pas circuler sur les trottoirs. Seuls les enfants de moins de 8 ans y sont autorisés (art. R412-34).
- Rouler au pas dans les zones piétonnes, sans gêner les piétons.
- Dans les " Zones de rencontre " et dans les " Zones 30 ", les piétons sont prioritaires, la vitesse est respectivement limitée à 20 et 30 km/h.
- Utiliser les doubles-sens cyclables avec la plus grande prudence ; en fonction du côté de stationnement des véhicules à moteur, vous pouvez être confronté aux ouvertures soudaines des portières de voitures.
- Penser à signaler suffisamment tôt vos changements de direction en tendant le bras.
- Avant d'emprunter un vélo en libre-service, assurez-vous qu'il soit muni des équipements de signalisation active et passive et d'un éclairage en état de fonctionnement, ainsi que d'un appareil avertisseur, conformes aux dispositions du Code de la route.
- Avant de vous élancer, régler correctement la hauteur de votre selle afin d'éviter tout déséquilibre et fatigue inutile.
- À un feu rouge, se méfier des véhicules qui tournent à droite.
- À une intersection, se placer un peu en avant des véhicules pour être vu.
- Aux feux, utiliser les sas cyclables lorsqu'ils existent.



Être toujours visible des conducteurs.

SUR LES VOIES VERTES

Voie verte : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des cyclomobiles légers, des piétons et (si un panneau M4y le permet) les cavaliers. Par dérogation, les véhicules motorisés mentionnés à l'article R411-3-2 peuvent également être autorisés à y circuler dans les conditions prévues au même article.

**Règles de circulation.**

Quelques règles pour ce partage de l'espace où la priorité est donnée au plus lent en favorisant le respect de l'autre.

Sur une Voie verte, il convient de comprendre l'autre et de garder à l'esprit que c'est un espace ouvert à tous les usagers non motorisés qui n'ont pas toujours les mêmes besoins et les mêmes attentes.

- Se tenir sur la droite, cela permet d'éviter la plupart des conflits.
- À l'arrêt, ne pas stationner au milieu de la voie ; utiliser les bas-côtés ou les espaces de repos.
- Ralentir à l'approche de piétons et d'enfants ou lorsqu'il y a affluence.
- Tenir compte des chevaux et des chiens en évitant de les effrayer.
- Avertir les autres usagers en utilisant sa sonnette (obligatoire).
- Respecter le Code de la route qui considère le cycliste comme un véhicule et le roller comme un piéton.
- En groupe, ne pas prendre toute la largeur de l'espace.



- Respecter les aménagements mis à la disposition (fontaines, tables, bancs, panneaux d'informations...) ainsi que les plantations.
- Conserver l'état de propreté de la voie et de son environnement en utilisant toilettes et poubelles, ou en emportant avec soi ses détritux.
- Pour les fumeurs, éteindre correctement sa cigarette et ne pas jeter son mégot.
- Rester sur la voie et ses abords en respectant les priorités.
- Lorsqu'un itinéraire est ouvert à certains véhicules motorisés, (riverains, véhicules de service, engins agricoles) les laisser passer.
- Le long de l'eau, respecter la tranquillité des pêcheurs.
- Se saluer lorsque l'on croise d'autres utilisateurs de la Voie verte, favorise un climat de convivialité.

Dans certains cas, la vitesse des usagers cyclistes et des engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) peuvent être limitée. Cette décision est accompagnée sur le terrain, soit par une signalisation verticale, soit par une information aux entrées/sorties.

LES ANGLES MORTS

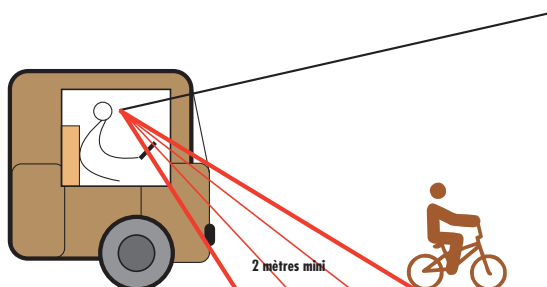
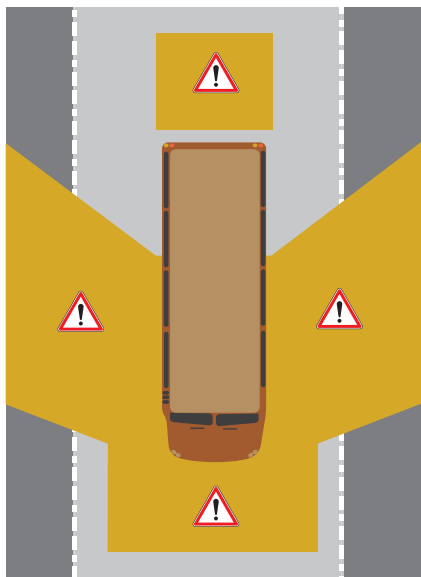
Il faut se méfier des angles morts !

Les véhicules de plus de 3,5 tonnes doivent être équipés d'une signalisation matérialisant la position des angles morts (Art. R313-32-1), selon modalités fixées par l'arrêté du 5 janvier 2011.

Cette signalisation doit être apposée sur les côtés et à l'arrière du véhicule afin d'être visible des cyclistes, des piétons, et utilisateurs d'engins de déplacement personnels circulant sur la voie publique. Ceux-ci ne sont pas toujours conscients de l'impossibilité pour le conducteur du poids-lourd ou du car de percevoir leur présence ce qui occasionne des accidents parfois mortels particulièrement lorsque le conducteur prévoit de tourner à droite alors qu'un cycliste est présent sur le coté du véhicule.

Conseils indispensables :

- Lorsque vous êtes derrière un poids-lourd, se positionner de manière à ce que le conducteur puisse vous voir. ***Si vous ne voyez pas les rétroviseurs du camion, il est certain que le conducteur ne vous voit pas, mais attention : si vous voyez les rétroviseurs il n'est pas du tout certain que vous soyez vu par le conducteur.***
- Ne pas doubler un poids lourd à moins d'être certain d'avoir le temps de le faire.
- Ne jamais doubler un poids lourd par la droite même si vous êtes sur une bande cyclable.
- Prendre garde à ces fameux angles morts lorsque le poids lourd manœuvre sur sa droite.
- Si un poids lourd commence à tourner, restez derrière : il a besoin de place pour manœuvrer et parfois de reculer.
- Accélérer ou freiner pour éviter d'aborder un rétrécissement en même temps qu'un véhicule. Les cyclistes sont " gênants " et les automobilistes ont tendance à forcer le passage.
- Rouler près du milieu de la voie dans les passages critiques pour tenter d'empêcher les dépassements dangereux par des véhicules tiers venant de l'arrière ; les surveiller pour être prêt à les éviter si nécessaire (le rétroviseur est très utile).
- Maintenir une vitesse raisonnable.





ENVIRONNEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

Pour valoriser toutes les initiatives et les bonnes pratiques, la Fédération s'inscrit dans une démarche de respect de l'environnement et de développement durable. Chaque comportement individuel et/ou collectif tant sur la route que sur les chemins doit contribuer à participer largement au développement durable du tourisme à vélo.

Notre démarche de qualité spécifie les exigences relatives à un système de management environnemental, tant individuel que collectif.

Les moyens mis en œuvre par chaque organisateur de randonnée doivent permettre de réduire les effets dommageables de l'activité et en améliorer en permanence leur impact sur l'environnement.

Ainsi par nos comportements responsables, nous contribuons à :

- choisir des produits respectueux de l'environnement pour le balisage et l'information des parcours ; veiller à la qualité de leur intégration dans les paysages,
- diminuer l'impact de l'organisation logistique sur l'environnement et gérer efficacement les ravitaillements et la distribution de l'eau,
- instaurer un tri sélectif et proposer des toilettes écologiques sur les sites de départ et d'arrivée si le lieu n'en dispose pas,
- préserver de toute pollution agressive, sonore et visuelle les points de contrôle près des monuments et sites naturels,
- inscrire la randonnée dans un programme culturel plus général en proposant des actions de sensibilisation à l'art,
- placer son organisation au service de la valorisation du territoire local.

Être un Éco-cyclotouriste c'est :

- donner aux acteurs des sports de nature un cadre de pratique sérieux et durable,
- contribuer au développement de l'image et de la notoriété du cyclotourisme,
- respecter nos engagements écologiques au sein de la Fédération,
- respecter des consignes des organisateurs et des règles environnementales,
- se servir des poubelles mises à ma disposition,
- respecter les balisages proposés,
- ne pas pénétrer dans les zones sensibles protégées,
- utiliser les poches de son maillot ou sa sacoche pour les emballages utilisés,
- ne pas jeter sa chambre à air usagée dans le fossé ou le ruisseau,
- être un exemple pour les plus jeunes,
- se préoccuper de l'avenir et de celui de nos enfants...

" Ensemble protégeons notre environnement " !





PRINCIPAUX PANNEAUX ROUTIERS

**B22a**

Piste ou bande cyclable obligatoire pour les cycles sans side-car ou remorque.

**B40**

Fin de piste ou bande cyclable obligatoire pour cycle

**C113**

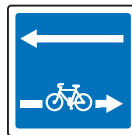
Début de piste ou bande cyclable conseillée et réservée aux cycles.

**C114**

Fin de piste ou bande cyclable conseillée et réservée aux cycles.

**C24a**

Cyclistes à contre sens de la circulation générale.

**C24c**

Placé sur les voies sécantes non prioritaires.

" CÉDEZ-LE-PASSAGE " AUX FEUX

**M12**

Autorise un cycliste à franchir la ligne d'arrêt du feu rouge pour aller dans une direction indiquée par les flèches à la condition de ne pas gêner les usagers ayant le feu vert.

Variantes du M12



PANNEAUX DIRECTIONNELS POUR CYCLISTES

**Dv21c**

Panneau directionnel de position sans indication de destination, ni de distance.

**Dv11**

Panneau complémentaire d'identification d'un itinéraire cyclable.

**Dv12**

Panneau complémentaire de dénomination d'un itinéraire cyclable.

**Dv21a**

Panneau complémentaire de dénomination d'un itinéraire cyclable.

**Dv43d**

Panneau de présignalisation courante des carrefours ne comportant ni indication de destination, ni indication de distance.

Nota : les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues, sans side-car ni remorque, peuvent être autorisés à emprunter les bandes et pistes cyclables par décision de l'autorité investie du pouvoir de police (art. R431-9).

En l'absence d'aménagements réservés ou normalement praticables par eux (trottoirs, accotements), les piétons, en prenant les précautions nécessaires, peuvent utiliser en circulant près de ses bords les autres parties de la route (sous entendu également les bandes et pistes cyclables).



PRINCIPAUX PANNEAUX ROUTIERS

Toutes les chaussées sont à double-sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police. Le stationnement des véhicules motorisés n'est possible que sur les espaces aménagés.

" ZONE 30 "



Rappel : la vitesse des véhicules ne peut dépasser les 30 km/h. La nouvelle réglementation impose un aménagement spécifique et cohérent avec la limitation de vitesse et la généralisation du double-sens cyclable (sauf cas particulier).

L'espace est sécurisant pour les piétons et les cyclistes. Les piétons peuvent traverser où ils le souhaitent tout en restant vigilants.

Les panneaux C24a et C24c (page précédente) sont en relation directe avec ces directives.

" AIRE PIÉTONNE "



B54
Entrée d'Aire piétonne.



B55
Sortie d'Aire piétonne.

" ZONE DE RENCONTRE "

La " Zone de rencontre " est ouverte à tous les modes de transports, mais les piétons bénéficient de la priorité sur tous les véhicules, à l'exception des tramways. Malgré la présence de trottoirs, les piétons peuvent se déplacer sur toute la largeur de la voirie. Pour que cela soit possible, la vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h.



B52
Entrée d'une Zone de rencontre.



B53
Sortie d'une Zone de rencontre.

VOIE VERTE

Route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des cyclomobiles légers, des piétons et des cavaliers. Par dérogation, les véhicules motorisés mentionnés à l'article R411-3-2 peuvent également être autorisés à y circuler dans les conditions prévues au même article.



C115
Voie verte - Voie réservée à la circulation des piétons et des véhicules non motorisés.



C116
Fin de Voie verte - Voie réservée à la circulation des piétons et des véhicules non motorisés.



Les panneaux ci-dessous, ne sont pas officiels, bien qu'ils soient très appréciés des cyclistes. La Fédération française de cyclotourisme se bat pour les faire officialiser.

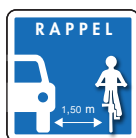
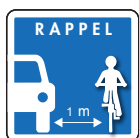
" ROUTE PARTAGÉE, " LE PARTAGE DE LA ROUTE " OU " PARTAGEONS LA ROUTE "

Ce sont autant de messages forts que mettent en place les diverses collectivités territoriales, à destination des usagers motorisés ; mais aussi des cyclistes qui sont parfois conducteurs de véhicules motorisés. À ce panneau, vient s'ajouter celui rappelant l'article R.414-4 du Code de la route qui précise que l'on doit laisser 1,50 m entre un cycliste et son véhicule lorsque l'on effectue la manœuvre de dépassement.



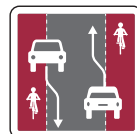
LE DÉPASSEMENT DES CYCLISTES

La Fédération recommande l'utilisation de ce type de panneau et de message sécuritaire. Le mot rappel permet d'insister sur le fait qu'il faut toujours respecter la distance de sécurité.



LA CHAUSSEE À VOIE CENTRALE BANALISÉE (CVCB)

La CVCB est une chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes et piétons sur la partie revêtue de l'accotement, appelée rive. La CVCB a pour principal objectif d'améliorer les conditions de circulation des déplacements doux dans des situations contraintes où les aménagements cyclables classiques se révèlent impossibles à réaliser.



LA VÉLO RUE

Il s'agit, dans une rue où la vitesse est modérée (20 km/h), de donner une priorité relative aux cyclistes sur le trafic motorisé. Ainsi, le cycliste se positionne au milieu de la voie et la voiture reste derrière le cycliste. Pour cela, la position du cycliste est matérialisée au milieu de la chaussée à l'aide d'un marquage spécifique constitué par la figurine vélo et d'un double chevron. Ce dispositif a déjà fait ses preuves dans d'autres pays comme l'Allemagne, les Pays-Bas, le Danemark et la Belgique.



LES AMÉNAGEMENTS TEMPORAIRES

En France, les mesures de confinement ont entraîné une baisse de tous les déplacements, et un recul sans précédent de la présence des véhicules motorisés sur la voirie. Des opportunités de rééquilibrage de l'espace public ont émergé dans le débat politique.

La Fédération française de cyclotourisme comme le Cerema, sont experts sur les problématiques d'infrastructure et d'environnement. Nous intervenons aussi régulièrement sur le sujet « Aménagement temporaire ».

Souvent, de l'espace peut être gagné sur les voies adjacentes sans nécessairement modifier le nombre de voies. L'aménagement cyclable temporaire peut être créé avec le matériel habituellement utilisé en cas de chantier sur la voirie publique, en particulier lors du rétablissement de la continuité cyclable. Des balises d'alignement ou des séparateurs modulaires de voie peuvent être utilisés pour séparer les cyclistes du trafic motorisé. Il est à noter que la signalisation des aménagements cyclables, temporaires ou non, peut se faire à l'aide de la seule signalisation verticale (panneaux) ou de la seule signalisation horizontale (marquage au sol).

Ces aménagements peuvent servir de test avant de les pérenniser ou pas.



Soucieuse du respect de l'environnement, d'une cohabitation harmonieuse avec les autres usagers des espaces naturels et d'une pratique en toute sécurité, la Fédération édite des recommandations pour les pratiquants VTT, VTC, Gravel, destinées à rappeler les principes de base à suivre avant de s'élancer sur les chemins et sentiers.

LES LIEUX DE PRATIQUE

La pratique du VTT, du VTC et du Gravel se déroule sur : routes, chemins départementaux, communaux et vicinaux, allées forestières, chemins de halage (sous réserve d'autorisation), voies ferrées désaffectées, digues, terrains herbeux, tondus et plats, Voies vertes.

Le terrain peut-être : une route, une allée, chemin forestier, sentier de montagne, sols instables (sables, éboulis, neige), sols détrempés (marécages, tourbières, lit de ruisseau, herbages), ces derniers sont néanmoins à éviter. Se conformer aux arrêtés et règlements locaux.

Rappel : quel que soit le type de vélo utilisé, dès l'instant où l'on circule sur une route du domaine public, le vélo doit être équipé des éléments obligatoires. ➔ **Voir page 10**

STATUT JURIDIQUE DES CHEMINS DU DOMAINE PUBLIC ET CIRCULATION

Les voies publiques

Voies du domaine public routier départemental et/ou communal.

Ce sont les routes et chemins départementaux et/ou les voies et les chemins communaux. Les voies publiques sont affectées à l'usage du public, et à la circulation générale (art. L 111.1 du Code de la voirie routière).

Les chemins ouverts dans les espaces naturels départementaux

Les sites acquis par le département ne relèvent pas systématiquement de la domanialité publique. Tant qu'aucun aménagement n'a été réalisé pour l'accueil du public, le site fait partie du domaine privé du département.

Les chemins doivent être aménagés pour être ouverts au public, sauf exception justifiée par la fragilité du milieu naturel. (art. L142-10 du Code de l'urbanisme). La pratique de certaines activités peut être réglementée, voire interdite sur les chemins ouverts dans les espaces naturels départementaux.

Les Voies vertes

Une Voie verte est un aménagement en site propre réservé généralement à la circulation non motorisée ➔ **Voir page 30**

Les chemins de halage

Il faut demander une autorisation aux Voies navigables de France (VNF).

Les textes

Il est nécessaire de se référer à la législation, ne serait-ce que pour freiner nos propres ardeurs... Les différents Codes (rural, route, forestier, maritime, domaine public, fluvial...) font référence en la matière. La constitution de la vie publique défend sans équivoque la libre circulation des biens et des personnes.

Aucune déclaration ou autorisation, que ce soit en mairie ou en préfecture, n'est exigée pour une randonnée, à titre individuel, sur des voies ouvertes à la circulation du public.

En groupe ou en solitaire, le cycliste doit connaître l'essentiel des lois qui régissent son terrain d'évolution. Les voici résumées, en quelques points, car " nul n'est censé ignorer la loi ".

- Toute limitation ou interdiction de circuler doit être indiquée officiellement par un panneau et faire l'objet d'un arrêté.
- Une réserve de chasse n'implique pas l'interdiction de circuler, sauf si le terrain et les chemins qui la traversent sont privés ou frappés d'un arrêté.
- Les chemins privés appartiennent à leur propriétaire. Sauf autorisation spéciale, ils sont interdits à la circulation. Néanmoins, les panneaux " chemins privés, défense d'entrer " sont souvent abusifs. Dans le doute, il est préférable de faire demi-tour.
- Les chemins des forêts domaniales ou des territoires gérés par l'Office national des forêts (ONF) peuvent être ou sont interdits à la circulation de véhicules à moteur. Ils peuvent également l'être pour les VTT par mesure de protection des sols ou de sécurité du vététiste et des autres usagers. Dans les massifs ou forêts domaniales la circulation sur des chemins non autorisés est possible en groupe sous réserve que le club signe une convention de passage avec l'ONF.
- Le balisage d'un itinéraire de randonnée pédestre (grande randonnée, grande randonnée de pays, petite randonnée...) ne lui confère pas un statut particulier. Ces chemins empruntent tout type de voie. Les vététistes peuvent les emprunter, mais le passage d'obstacles éventuels n'est pas assuré.



STATUT JURIDIQUE DES CHEMINS DU DOMAINE PRIVÉ ET CIRCULATION

Les chemins ruraux

Les chemins ruraux sont ceux appartenant aux communes, affectés à l'usage du public, qui n'ont pas été classés voies communales. Ils font partie du domaine privé de la commune (art. L161-1 du Code rural).

Les chemins ruraux sont affectés à l'usage du public et à la circulation générale.

Les chemins du domaine privé des personnes publiques

Il s'agit de chemins ouverts dans les forêts domaniales (propriété de l'État) ou dans des bois et forêts appartenant à d'autres personnes publiques mais qui sont gérés sous convention par l'ONF (Office national des forêts) et, par conséquent soumis au régime forestier.

Les bois et forêts des personnes publiques (communes, départements...) relevant du régime forestier font partie du domaine privé (art. L 2212-1 du Code général de la propriété des personnes publiques).

Dans tous les cas, lorsque le gestionnaire de la forêt est l'ONF, c'est à cet organisme qu'il y a lieu de demander les autorisations nécessaires.

STATUT JURIDIQUE DES CHEMINS SUR LES PROPRIÉTÉS PRIVÉES ET CIRCULATION

Les chemins d'exploitation

Les chemins et sentiers d'exploitation sont ceux qui servent exclusivement à la communication entre divers fonds ou à leur exploitation. Ils sont, en l'absence de titre, présumés appartenir aux propriétaires riverains, mais l'usage est commun à tous les intéressés (art. L 162-1 du Code rural).

Ils appartiennent aux particuliers qui les ont créés ou les utilisent pour accéder à leur propriété. Ils obéissent aux règles du droit civil.

L'usage de ces chemins peut être interdit au public (art. L 162-1 du Code rural). À défaut d'interdiction ils sont ouverts au public. Cette ouverture est une simple tolérance et ne constitue pas un droit quand bien même cette tolérance se serait perpétuée durant des années.

Les chemins privés

Les chemins privés appartiennent à des particuliers, ils portent au cadastre des numéros de parcelles. Ils sont par définition privés et non ouverts à la circulation du public, sauf s'ils sont inscrits au Plan départemental des itinéraires de promenades et de randonnées (PDIPR). Un chemin public peut traverser une propriété ou une forêt privées, de ce fait il obéit aux règles du droit civil et est soumis à un régime de droit privé (art. 544 du Code civil et suivants). Le propriétaire a le droit de s'opposer à tout balisage de l'itinéraire sur ses terres, et à le faire figurer sur un guide.

STATUT JURIDIQUE DES SERVITUDES ADMINISTRATIVES ET CIRCULATION

La servitude littorale

Cette servitude grève les propriétés riveraines du domaine public maritime. Elle est destinée à assurer exclusivement le passage des piétons (art. L 160-6 du Code de l'urbanisme).

Le sentier du littoral (dont le GRr34) n'est pas adapté à la pratique d'activités autres que la marche car il est fragile et sensible à l'érosion.

La servitude de halage et de marchepied

Il existe en France 9 000 km de voies navigables le long desquelles il existe des chemins de halage. Ils font partie du domaine public fluvial appartenant le plus souvent à l'État. Les propriétés riveraines sont grevées d'une servitude dite de marchepied à l'usage du gestionnaire du cours d'eau, des pêcheurs, et des piétons. Les particuliers ne peuvent emprunter ces zones de halage et de marchepied qu'à la condition de circuler à pied.

La circulation se fera aux risques et périls des bénéficiaires. Elle ne devra jamais gêner la traction ni le halage. Le ministre ou son délégué aura le droit de suspendre, de limiter ou de retirer les autorisations si l'intérêt public le commande. (Décret du 6 février 1932).

LES RECOMMANDATIONS UTILES

Le principal impact du "vélo vert" est l'érosion des sols provoquée par les passages répétés (freinage, dérapage, descente abrupte et dévers).

- Éviter les dérapages et/ou freinages intempestifs et les coupes virages.
- Respecter la nature et les propriétés privées.



- Rouler impérativement sur les sentiers balisés et sur les chemins ouverts au public et ne pas faire « de raccourcis ».
- S'interdire de pénétrer en sous-bois et dans les parcelles de régénération.
- Éviter si possible de souiller l'eau des ruisseaux avec les lubrifiants des chaînes et dérailleurs.

Pour sa sécurité.

- Emporter avec soi un nécessaire de réparation, une trousse de première urgence et une carte détaillée du parcours.
- Connaître les difficultés et la distance du parcours choisi.
- S'informer des conditions météorologiques avant de partir. ➔ **Voir page 26**
- Observer le Code de la route en tous lieux et toutes situations.
- Porter un casque.
- Augmenter la distance de sécurité entre les vélos.
- Maîtriser sa vitesse en toutes circonstances et ne pas prendre de risques inconsidérés.
- Informer d'autres personnes de son itinéraire et ne pas partir seul(e).

Autres conseils utiles.

- Rester courtois et discret avec les autres usagers.
- Dépasser ou croiser avec précaution les randonneurs pédestres et équestres qui restent toujours prioritaires.
- Se munir :
 - d'une fiche portant nom et coordonnées, en cas d'accident,
 - d'un téléphone portable, utile pour prévenir,
 - d'un éclairage et d'un gilet de sécurité, pour voir et être vu quand la visibilité diminue,
 - de gants et de lunettes, pour se protéger,
 - de boisson et d'aliments, pour se restaurer,

Il est conseillé d'avoir une tenue vestimentaire appropriée à la pratique, un vélo en parfait état de fonctionnement (pneus bien gonflés, freins efficaces...) et équipé de tous les accessoires obligatoires. ➔ Voir page 10

LES RÈGLES DE BONNE CONDUITE

Pour choisir son parcours.

- Emprunter des circuits qui correspondent à votre niveau technique et physique.
- Prendre en considération les couleurs de difficulté (de vert à noir) des circuits balisés, notamment dans les Bases VTT labellisées par la Fédération.

Par respect pour les autres randonneurs.

- S'arrêter toujours sur le côté du chemin pour permettre aux autres usagers de circuler.
- Prévenir et remercier les personnes que l'on double ou que l'on croise.

Par rapport aux voies rencontrées.

- Rester prudent à l'arrivée sur une route et céder le passage aux autres usagers.
- Ne pas emprunter les trottoirs sauf pour les enfants âgés de moins de 8 ans qui roulent au pas sans gêner les piétons.

À l'abord d'obstacles.

- Adapter sa vitesse à la configuration du terrain.
- Rester prudent par temps pluvieux car les flaques d'eau peuvent masquer un trou, une ornière...
- Être toujours attentif aux fils de clôtures, électriques ou barbelés, qui ne sont pas toujours bien visibles et qui peuvent barrer le chemin.
- Rester vigilant à l'abord des exploitations agricoles car des animaux en liberté peuvent surgir à tout moment.
- Ne pas circuler sur l'emprise d'une voie ferrée en exploitation; si elle doit être traversée, emprunter les passages à niveau ou les passages techniques inférieurs si ces derniers ont les dimensions suffisantes.

Pour rouler en groupe.

- Garder toujours une distance raisonnable avec celui qui vous précède, afin de pouvoir s'arrêter sans le percuter.
- Voir le pratiquant qui nous précède et être vu par celui qui nous suit.
- Il est important de s'arrêter aux intersections ou après une difficulté pour s'attendre.
- Ne pas s'isoler du groupe et rester attentif au comportement de ses partenaires.
- Laisser la priorité à celui qui nous précède lorsque le chemin se rétrécit.



LES RISQUES CARDIOVASCULAIRES

Sans entrer dans les détails, il est important de savoir qu'à partir de 60 ans nous avons tous des plaques d'athérome, ces dépôts fibreux qui se forment dans la paroi des artères. Même si nous avons une bonne hygiène de vie. Et bien sûr, a fortiori si nous manquons d'activité physique quotidienne et que notre alimentation est déséquilibrée et/ou ultra transformée.

Les risques de faire un accident cardiovasculaire

- AVC (accident vasculaire cérébral).
- AIT (mini AVC, en ce sens que le problème est transitoire).
- ou autre infarctus du myocarde.

Facteurs de risque sur lesquels nous n'avons aucune action possible

- Âge • Sexe • Héritéité

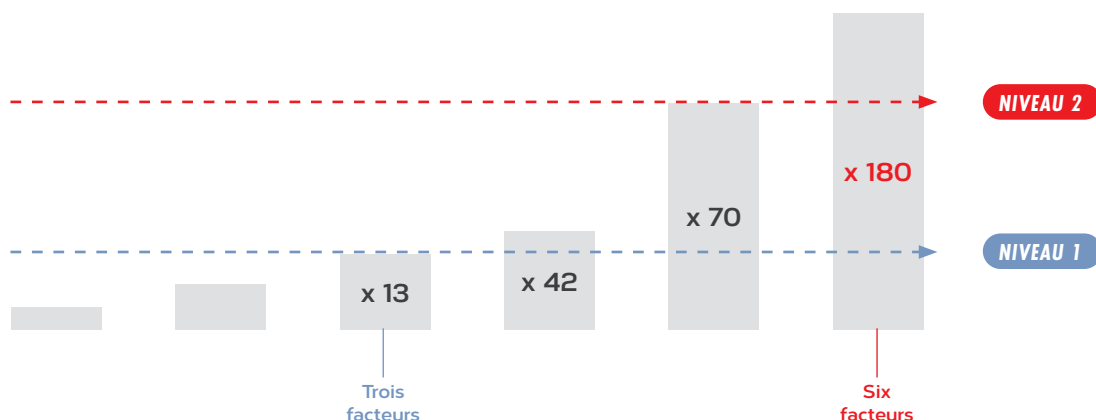
Facteurs sur lesquels nous pouvons agir :

- Tabac • Hypertension • Diabète • Surpoids • Cholestérol (rapport LDL/HDL)

Facteurs sous-estimés et qui progressent rapidement avec nos modes de vie actuels

- Sédentarité • Stress

Les facteurs ne s'additionnent pas. Ils entrent en synergie



**Avec trois facteurs, le risque est multiplié par 13
Avec quatre facteurs il multiplié par 42
Avec six facteurs, le risque devient majeur car multiplié par 180 !**

▪ Exemple d'un homme de plus de 60 ans qui a eu dans son entourage familial proche un décès par mort subite ; ça lui fait déjà trois facteurs de risque (au- dessous du niveau 1). Pour une femme de 35 ans sans facteur héréditaire, elle part de 0.

▪ Si cet homme fume ou a été fumeur pendant sa jeunesse et qu'il est en surpoids, il passe à 5 facteurs de risque, il touche le niveau 2.

En dessous du niveau 1, la pratique du vélo nécessite simplement d'écouter son corps. Entre N1 et N2, la vigilance s'impose et l'avis d'un médecin devient nécessaire.

Au-dessus du niveau 2, la pratique d'une activité physique adaptée est indispensable mais sous contrôle médical. Peut- être du « Sport sur ordonnance » ?

Attention : même (et surtout) avec cinq ou six facteurs de risque (ou plus) il est plus risqué de rester dans son canapé que de sortir son vélo !

La sédentarité tue plus sûrement que la pratique sportive !



BIEN UTILISER UN CARDIOFRÉQUENCEMÈTRE

Le bon usage d'un cardiofréquencemètre peut rendre de grands services. Et en particulier éviter de solliciter inutilement son cœur. Cet outil permet de vérifier en direct ce que l'état d'essoufflement peut indiquer de manière empirique. Les informations fournies intéressent bien entendu les « seniors » mais également les plus jeunes, cyclotouristes ou cycloportifs.

Pour un bon usage, il est important de connaître sa fréquence cardiaque de réserve (FCR), c'est à dire l'amplitude entre la fréquence cardiaque (FC) au repos complet et celle au maximum possible.

Pas de problème pour la FC au repos complet ; les montres connectées actuelles l'indiquent chaque matin au réveil. Pour la FC maxi, c'est plus compliqué ⁽¹⁾. Soit, vous venez de faire un test d'effort sous contrôle médical et le test vous a indiqué cette FC maxi, soit il vous faudra l'estimer.

Ci-dessous un protocole qui permet cette estimation sans prendre le risque de vous mettre en surrégime.

Lors d'une sortie avec un autre cyclo et après un échauffement d'une demi-heure, il s'agit de compter lentement, à haute et intelligible voix, jusqu'à 10/12, sans reprendre son souffle. Il faut être équipé d'un cardiofréquencemètre et éventuellement d'un pince-nez. En effet, la reprise d'air automatique par le nez peut fausser le test. Le cycliste accompagnateur doit valider : a-t-il bien entendu le décompte ? Ce décompte a-t-il bien duré 10 à 12 secondes ? N'y a-t-il pas eu reprise d'air ?

Si tout est OK, il suffit de regarder à quelle FC correspond cet état d'essoufflement, en fin de décompte.

Refaire le test plusieurs fois de façon à vérifier.

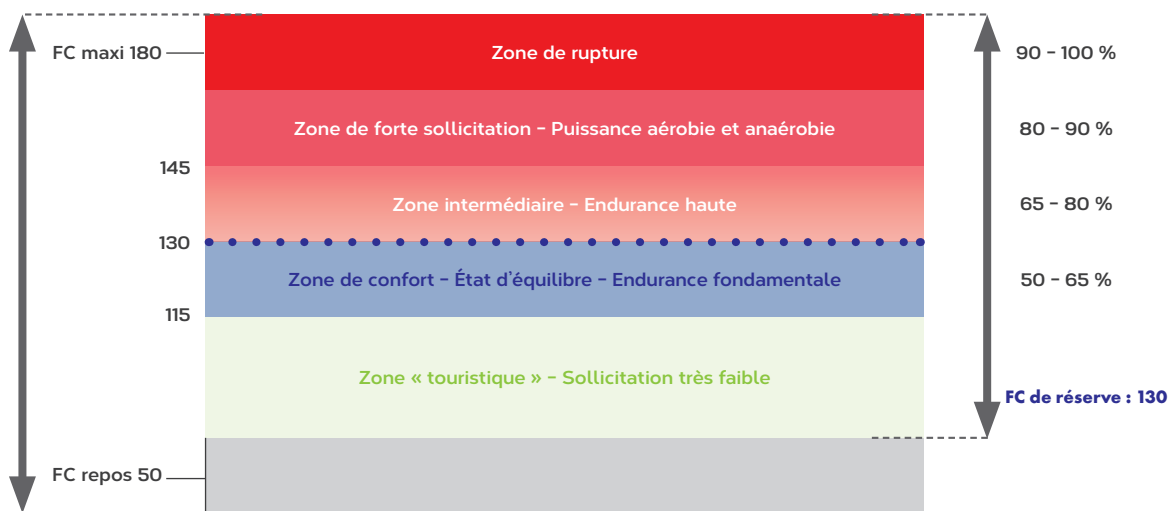
La FC obtenue correspond approximativement aux deux tiers de la FC de réserve.

De plus elle correspond à un niveau d'essoufflement et de sollicitation cardiovasculaire optimum du point de vue santé. En dessous, peu d'impact positif ; au-dessus, c'est inutile pour ceux qui présentent des facteurs de risque et qui doivent donc ménager leur cœur.

Ci-dessous un exemple de tableau établi pour une femme de 60 ans (FC repos 50 - FC maxi 180)

Lors du test, en fin du décompte, sa FC était de 130 (pointillé bleu).

Il lui sera conseillé, pour une efficacité optimum de faire monter sa FC en haut de la zone bleue et de s'autoriser quelques incursions en zone orange. La zone rouge est à réserver aux sportifs. **À éviter pour tous ceux qui présentent de nombreux facteurs de risque.**



Recommandations pour un meilleur rapport « efficacité/sécurité »

Se fixer une limite haute lorsque nous sommes à risque,

Mais également une fréquence plancher, puisque dans la zone verte (sans essoufflement) l'impact santé est insuffisant.

C'est, malgré tout, mieux que le canapé !

(1) Attention, l'estimation des 220 - l'âge n'est pas valide pour la plupart des cyclos, surtout s'ils ont (ou ont eu) une pratique sportive.



L'ACCIDENT DE LA ROUTE

Il se produit souvent au moment où on l'attend le moins. Seule une approche préventive associée à une vigilance constante permet de l'éviter.

LA PRÉVENTION

La meilleure gestion de l'accident, c'est la prévention.

La prévention c'est l'ensemble des mesures prises en vue d'éviter les accidents de la route.

- Par une révision régulière de son vélo.
- Par le respect du Code de la route.
- Par le port du casque et du gilet rétro-réfléchissant.
- Par la vigilance sur le risque météo.
- Par la réalisation d'un bilan santé.

LA CHUTE EN GROUPE

Les attendus d'une Cour d'appel font maintenant jurisprudence.

La responsabilité de celui qui cause la chute est engagée sur les fondements des articles 1382 et 1384 du Code civil : " *Faute d'inattention pour s'être laissé surprendre par le ralentissement* " et le non-respect du Code de la route : article R 412-6 paragraphe 2 " *Se tenir constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans gêner toutes les manœuvres qui lui incombent* ".

Art. R 412-12 : " Maintien d'une distance de sécurité suffisante pour éviter une collision ".

LES MESURES D'URGENCE

Que faire en cas d'accident ?

Avant toute action : évaluer la situation présente.

La cause est-elle toujours présente ?

La victime peut-elle être la cause d'un sur-accident ?

- Si c'est le cas, la victime est exposée à un danger : **on protège la zone** avant de s'occuper du blessé.
La priorité du sauveteur est de se protéger et de protéger la victime contre tout risque de sur-accident.
- Si ce n'est pas le cas, on évalue la blessure et on appelle les secours.

Protéger la zone

- Le sauveteur et la victime doivent être protégés par la mise en place de balisages en amont et en aval pour signaler l'accident aux autres usagers (utilisez tous les moyens matériels disponibles et témoins pour sécuriser la zone).
- Si possible arrêter la circulation.
- Si la zone est impossible à sécuriser : dégager la (ou les) victime(s) le plus rapidement possible. À ne faire qu'en cas d'absolu nécessité car cette manœuvre peut être dangereuse pour la victime en cas de traumatisme.

Évaluer l'état de la victime

- Est-elle consciente ? ■ Saigne-t-elle ? ■ Respire-t-elle ? ■ Que ressent-elle ?

Alerter les secours

Uniquement par le 112, appel multi réseaux ou par le 114 si personnes muettes.

Nota important : le 112 fonctionne avec le réseau saturé et une carte SIM bloquée.

À partir des éléments recueillis répondre aux questions posées par le régulateur et l'écouter pour connaître les gestes à effectuer. En cas d'accompagnement les communiquer immédiatement à la personne qui s'occupe du blessé afin qu'elle commence les premiers soins pendant l'appel téléphonique (chaque seconde gagnée est importante).

Avant d'appeler vous devez connaître :

- le numéro de téléphone utilisé pour l'appel.
- le nombre d'accidentés et la description de l'état de chaque victime.
- la localisation très précise de l'endroit.
- les premières mesures prises.
- les risques éventuels.



L'ACCIDENT DE LA ROUTE

Secourir

Ne jamais raccrocher sans y avoir été invité.

Ne jamais donner à boire ou à manger à la victime dans l'attente des secours.

La victime saigne abondamment.

- Appuyer sur la plaie avec un pansement compressif ou avec la main pour arrêter le saignement puis l'allonger et la couvrir en attendant les secours.

La victime est inconsciente.

- Si elle respire la mettre en position latérale de sécurité (PLS) et la recouvrir d'une couverture ou vêtement.
- Si elle ne respire pas ou si le cœur ne bat pas pratiquer la réanimation.

Ces gestes s'apprennent dans les stages de premiers secours PSC1. N'hésitez pas à vous y inscrire, ils peuvent sauver votre camarade de randonnée.

L'ENQUÊTE DE POLICE

L'alerte

La police ou la gendarmerie est alertée soit systématiquement par les services de secours si l'appel est passé par le 15 ou le 112 ou 114, soit éventuellement par vos soins en composant le 17. Il y a interconnexion des numéros.

Dans l'attente des secours :

- porter secours aux blessés dans la mesure où vous avez les compétences requises,
- faire patienter les témoins, relever les numéros d'immatriculation des véhicules en cause,
- ne pas modifier la scène de l'accident avant l'arrivée des enquêteurs, éventuellement prendre des photos des lieux (téléphone mobile),
- protéger les lieux de l'accident afin d'éviter le sur-accident en plaçant des personnes en amont et en aval de l'accident et réguler la circulation si nécessaire.

Sur place les enquêteurs :

- procèdent aux constatations (photos, mesures, identités des victimes et témoins, état des véhicules),
- effectuent le contrôle alcoolémique et/ou toxicologique des conducteurs impliqués,
- recueillent toutes les informations nécessaires permettant la manifestation de la vérité.

Le constat ou le procès-verbal

Trois possibilités :

- 1 - bien que spectaculaire l'accident n'a fait aucun blessé (accident matériel).
Constat amiable à effectuer entre les parties. Cela n'empêche pas le contrôle alcoolémique et la vérification des documents de conduite par les forces de l'ordre ;
- 2 - l'accident a fait un ou plusieurs blessés qui sont dirigés vers un hôpital. Quelle que soit la gravité des blessures un constat ou procès-verbal est établi par la police ou la gendarmerie ;
- 3 - vous êtes blessé léger et il n'y a pas de dommage pour la partie adverse ou les dommages ne sont que matériels, et refus du constat de police ou gendarmerie par vos soins ; constat amiable à effectuer entre les parties. Décharge prise par les forces de l'ordre, vérification d'alcoolémie et des documents de conduite.

Nota : dans la mesure où il y a un constat de gendarmerie ou de police il n'est pas forcément nécessaire de rédiger un constat amiable, puisque seul le procès-verbal fait foi devant les tribunaux et l'assurance ne statuera sur les responsabilités qu'après passage devant le tribunal. La gendarmerie ou la police vous remettra un récépissé mentionnant le numéro de la procédure à remettre à votre assurance.

Dans tous les cas, effectuer la déclaration de sinistre dans les cinq jours ouvrés à votre assurance.

" Un bon constat amiable, vaut bien mieux qu'un mauvais procès. "



Les guides " Assurances club " et " Assurance licencié " sont consultables auprès du club et/ou du comité départemental.

L'ASSURANCE UNE OBLIGATION LÉGALE

Les articles L 321 -1 et L 321 -4 du Code du sport, impose aux clubs, sociétés et fédérations :

- de souscrire des garanties d'assurances couvrant leur propre responsabilité civile, celle de leurs préposés, salariés ou bénévoles et celle des pratiquants du sport ;
- les associations et les fédérations sont tenues d'informer leurs adhérents de l'intérêt que présente la souscription d'un contrat d'assurance couvrant les dommages corporels auxquels leur pratique sportive peut les exposer ;
- d'indiquer aux licenciés la possibilité de souscrire des garanties individuelles complémentaires.

LE CONTRAT FÉDÉRAL ASSURANCE / FÉDÉRATION

Il respecte les dispositions des Codes du sport et des assurances. Les clubs qui choisissent le contrat fédéral souscrivent pour leurs licenciés les garanties obligatoires et proposent des garanties facultatives complémentaires. Les clubs ont la possibilité de refuser d'adhérer au contrat collectif. Dans ce cas, ils doivent fournir l'attestation d'une autre compagnie.

L'organisateur d'une manifestation de cyclotourisme assurée par le contrat collectif doit remettre une feuille ou une carte de route nominative à tous les participants.

Activités assurées :

- la pratique du vélo en toutes circonstances,
- participation aux manifestations inscrites aux calendriers,
- l'activité des Écoles françaises de vélo,
- l'activité de mise en forme (footing, marche, ski de fond, dans le cadre des activités du club),
- le camping dans le cadre du cyclotourisme,
- les non licenciés couverts par les options A, B, B+,
- le fonctionnement des bureaux, les réunions et permanences.

Exclusions :

- l'utilisation du vélo au service de l'employeur. L'accident trajet-travail ou de travail avec son vélo,
- la course, la compétition,
- les cyclo-sportives si la case n'a pas été cochée à la prise de licence.

Important : disposition particulière suite à la mise en place du Code du sport. La majorité des contrats " Multirisques - Habitation " exclut la prise en charge en responsabilité civile des dommages résultant :

- de toute activité physique et sportive exercées en tant que licencié d'un club,
- de toute activité sportive ou physique pratiquée dans le cadre d'un club ou d'un groupement sportif agréé,
- de l'organisation et de la participation à toute épreuve (course ou compétition),
- la participation aux activités d'un club y compris les sorties dites d'entraînement hormis le cas résultant des options A, B, B+.

La personne non licenciée " infiltrée " dans une sortie club ne se trouve couverte par aucune assurance, le seul recours contre elle sera le dépôt de plainte.

LES DIFFÉRENTES FORMULES

- Mini-braquet.
- Petit-braquet.
- Grand-braquet.

Garanties de base pour les trois formules :

Responsabilité civile – Protection juridique.

Garanties supplémentaires pour le Petit-braquet.

Accident corporel, assistance rapatriement à plus de 50 km de la résidence habituelle conditionnée soit à une hospitalisation d'une nuit, (maladie, accident) soit accident donnant lieu à une intervention médicale et rendant la poursuite du parcours impossible.

Garanties supplémentaires pour le Grand-braquet.

Les garanties du Petit-braquet + dommages au GPS, dommages aux équipements vestimentaires, transport et dommages au vélo.



Des garanties complémentaires facultatives sont disponibles :

▪ **pour les clubs**

- Option A (futurs licenciés : 3 sorties consécutives par personne, convention Pré-accueil, convention Estivale) ;
- Option B (non licenciés participants aux organisations y compris les Randonnées permanentes labellisées ou non) ainsi que les organisations dans le cadre de la convention Pré-accueil dans le club) ;
- Ou B+ plus de 1 500 participants ;

▪ **pour le licencié**

- capitaux supplémentaires ;
- assurance indemnités journalières ;
- assurance et vol du vélo.

EN CAS D'ACCIDENT - DÉCLARATION DE SINISTRE

La déclaration de sinistre doit parvenir à l'assureur dans les cinq jours ouvrés.

Deux possibilités par Internet www.ffvelo.fr

1 - Espace licencié

Vous remplissez la déclaration pour vous-même.

- ➔ Rentrer ses codes d'accès reçus avec sa licence.
- ➔ Cliquer sur " Je déclare un accident " le dossier est pré rempli.
- ➔ Après avoir saisi les renseignements dans le formulaire, ne pas oublier de cliquer sur " Envoyer ma déclaration ". Celle-ci est transférée à l'assureur et n'est plus modifiable.
- ➔ Aviser votre délégué sécurité club et le délégué sécurité départemental.

2 - Espace Structures

Vous êtes titulaire du code gestionnaire de l'Espace structure du club et vous remplissez la déclaration pour un licencié de votre club.

Il est conseillé de mettre le strict minimum si vous n'avez pas l'accidenté près de vous, la déclaration n'étant pas modifiable. Les circonstances et les blessures seront demandées ultérieurement par l'assureur.

- ➔ Rentrer les codes d'accès du club.
- ➔ Choisir " Structures et licences "
- ➔ Rubrique " Ma structure " / " Mes licenciés "
- ➔ Cliquer sur le nom du licencié concerné.
- ➔ Cliquer sur l'onglet " Informations ".
- ➔ Puis " Effectuer une déclaration de sinistre ".
- ➔ Après avoir saisi les renseignements dans le formulaire, ne pas oublier de cliquer sur " Envoyer ma déclaration ". Celle-ci est transférée à l'assureur et n'est plus modifiable.

Déclaration pour les non-licenciés dans le cadre des options A et B

- ➔ Pour les non-licenciés, le club devra faire la déclaration d'accident dans son Espace structures en cliquant sur l'onglet « ASSU ».
- ➔ Un pavé bleu intitulé « Déclaration de sinistre pour des non-licenciés » apparaît sur cette page.
- ➔ Cliquer sur le bouton gris « Effectuer une déclaration de sinistre » et vous serez dirigé vers la page de déclaration d'accident de l'assureur fédéral.



1 – TEXTES RÉGLEMENTAIRES

Code de la route.

Crée par :

- ordonnance 2000-930 du 22 septembre 2000 relative à la partie législative du Code de la route ;
- décret 2001-251 du 23 avril 2001 relatif à la partie réglementaire du Code de la route ;
- arrêté du 15 décembre 2016 pris en application de l'article L121-6 du Code de la route (adjonction d'une partie "Arrêtés").

Le texte a connu de nombreuses modifications, en particulier pour l'élaboration de notre Charte cyclable, celles qui résultent de :

- décret 2003-283 du 27 mars 2003 relatif à la circulation des cyclistes et modifiant le Code de la route ;
- décret 2004-998 du 16 septembre 2004 relatif aux Voies vertes et modifiant le Code de la route ;
- décret 2008-754 du 30 juillet 2008 portant diverses dispositions de sécurité routière ;
- décret 2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement ;
- décret 2022-33 du 14 janvier 2022 relatif à la réglementation des cyclomobiles légers ;
- décret 2022-633 du 22 avril 2022 modifiant certaines dispositions du Code de la route relatives aux Voies vertes ;
- décret n° 2024-1074 du 27 novembre 2024 relatif aux engins de déplacement personnel motorisés et aux cycles, et modifiant le Code de la route ;
- décret n° 2025-487 du 2 juin 2025 portant diverses mesures de simplification relatives aux conducteurs d'ambulances et aux véhicules des services d'incendie et de secours et des formations militaires de la sécurité civile
- décret n° 2025-492 du 2 juin 2025 relatif à la consistance du réseau routier national.

La version actuelle est celle consolidée 9 août 2025 et disponible sur le site Légifrance (https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006074228/2025-08-09)

Signalisation routière.

- Arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et des autoroutes, version consolidée à la date du 11 juillet 2021 et disponible sur le site Légifrance sous l'adresse : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORF-TEXT000000829916/2021-07-25/> <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGITEXT000006075080>

Version consolidée au 11 avril 2023 disponible à l'adresse : <http://www.equipementsdelaroute.developpement-durable.gouv.fr/versions-consolidees-des-9-parties-de-l-a528.html>

<https://equipementsdelaroute.cerema.fr/versions-consolidees-de-2023-des-9-parties-de-l-a528.html>

Autres.

- Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (dite loi LOM) ;
- Décret n° 2016-364 du 29 mars 2016 fixant les exigences de sécurité concernant les bicyclettes ;
- Décret 2019-62 du 30/01/2019 pris en exécution du Règlement européen 2016/425 du 9/03/2016 relatif aux équipements de protection individuelle ;
- Décret n° 2015-1083 du 27 août 2015 relatif à la mise à disposition sur le marché du matériel électrique destiné à être employé dans certaines limites de tension ;
- Décret n° 2015-1084 du 27 août 2015 relatif à la compatibilité électromagnétique des équipements électriques et électroniques ;
- Avis (au JORF du 16 février 2019) aux fabricants, importateurs et distributeurs relatif à l'application du décret n° 2016-364 du 29 mars 2016 fixant les exigences de sécurité concernant les bicyclettes ;
- Arrêté du 16 juillet 1954 relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules ;
- Arrêté du 29 septembre 2008 relatif au gilet de haute visibilité ;
- Arrêté du 24 juin 2020 modifiant l'arrêté du 16 juillet 1954 relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules ;
- Code des transports, articles R 1171-2 à R 1171-4 ;
- Code civil : articles 1240 à 1243 ;
- Code de la voirie urbaine : article L111-1 ;
- Code de l'urbanisme : articles L142-10, L160-6 ;
- Code rural : articles L161-1, L162-1 ;
- Code de la propriété : article L2212-1 ;
- Code du sport : articles L321-1, L321-4 ; R322-27 à R322-35
- Code du travail : article R4312-6 annexe III

Sauf indication contraire, les textes cités sont disponibles sur le site Légifrance (<https://www.legifrance.gouv.fr/>).

Directives européennes.

Ces textes supranationaux sont applicables en France dès qu'ils ont fait l'objet d'un ou de texte(s) réglementaire(s) français de transposition.

- a) - Directive 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 mars 2002 relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues et abrogeant la directive 92/61/CEE du Conseil ;



- b) - Règlement (UE) 2016/425 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2016 relatif aux équipements de protection individuelle et abrogeant la directive 89/686/CEE du Conseil ;
- c) - Directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information ;
- d) - Directive 2006/42/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux machines et modifiant la directive 95/16/CE ;
- e) - Directive 2014/35/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant la mise à disposition sur le marché du matériel électrique destiné à être employé dans certaines limites de tension ;
- f) Directive 2014/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant la compatibilité électromagnétique.

2 – TEXTES NORMATIFS

Selon <https://normalisation.afnor.org/thematiques/cycles-a-assistance-electrique-epac/>

- Cycles

NF EN 15194 (octobre 2017) Cycles – Cycles à assistance électrique – Bicyclettes EPAC.

NF EN ISO 4210-1 (décembre 2016) Cycles – Exigences de sécurité des bicyclettes – Partie 1 : termes et définitions.

NF EN ISO 4210-2 (avril 2018) Cycles – Exigences de sécurité des bicyclettes – Partie 2 : exigences pour bicyclettes de ville et tout chemin (trekking), jeunes adultes, tout terrain et de course.

NF EN ISO 4210-3 (décembre 2016 - janvier 2023) Cycles – Exigences de sécurité des bicyclettes – Partie 3 : méthodes d'essai communes.

NF EN ISO 4210-4 (mai 2017 - janvier 2023) Cycles – Exigences de sécurité des bicyclettes – Partie 4 : méthodes d'essai de freinage.

NF EN ISO 4210-5 (avril 2018 - janvier 2023) Cycles – Exigences de sécurité des bicyclettes – Partie 5 : méthodes d'essai de guidage.

NF EN ISO 4210-6 (avril 2018) Cycles – Exigences de sécurité des bicyclettes – Partie 6 : méthodes d'essai du cadre et de la fourche.

NF EN ISO 4210-7 (décembre 2016) Cycles – Exigences de sécurité des bicyclettes – Partie 7 : méthodes d'essai des roues et des jantes.

NF EN ISO 4210-8 (avril 2018) Cycles – Exigences de sécurité des bicyclettes – Partie 8 : méthodes d'essai des pédales et du pédalier.

NF EN ISO 4210-9 (décembre 2016) Cycles – Exigences de sécurité des bicyclettes – Partie 9 : méthodes d'essai de la selle et du poste d'assise.

NF EN 50272-4 (septembre 2007) Règles de sécurité pour les batteries d'accumulateurs et leur installation – Partie 4 : batteries d'accumulateurs utilisées dans les appareils portables.

NF EN ISO 11243 (mai 2017) Cycles – Porte-bagages pour bicyclettes – Exigences et méthodes. NF EN ISO 11243 (septembre 2023) Cycles - Porte-bagages pour bicyclettes - Exigences et méthodes d'essai

NF EN ISO 8098 (août 2017 - 2023) Bicyclettes pour jeunes enfants.

NF EN 1080+A1 (février 2003 2013)

- Cycles utilitaires et adaptés

NF R30-050-1 (décembre 2018) Cycles utilitaires et adaptés – Partie 1 : Exigences communes aux cycles avec ou sans assistance électrique.

NF R30-050-2 (décembre 2018) Cycles utilitaires et adaptés – Partie 2 : Exigences spécifiques aux cycles avec assistance électrique.

NF R30-050-3 (décembre 2018) Cycles utilitaires et adaptés – Partie 3 : Exigences spécifiques aux remorques pour cycles avec assistance électrique.

- Batterie d'accumulateurs

NF EN 61951-1 (octobre 2014) Accumulateurs alcalins et autres accumulateurs à électrolyte non acide – Accumulateurs individuels portables étanches – Partie 1 : nickel-cadmium.

Remplacée ultérieurement par :

NF EN 61951-1 (juin 2017) – Accumulateurs alcalins et autres accumulateurs à électrolyte non acide – Accumulateurs étanches pour applications portables – Partie 1 : nickel-cadmium.

NF EN 61951-2 (octobre 2011) Accumulateurs alcalins et autres accumulateurs à électrolyte non acide – Accumulateurs individuels portables étanches – Partie 2 : nickel-métal hydrure.

Remplacée ultérieurement par :

NF EN 61951-2 (août 2017) Accumulateurs alcalins et autres accumulateurs à électrolyte non acide – Accumulateurs étanches pour applications portables – Partie 2 : nickel-métal hydrure.

NF EN 61960 (juillet 2012) Accumulateurs alcalins et autres accumulateurs à électrolyte non acide – Éléments et batteries d'accumulateurs au lithium pour applications portables.

Remplacée ultérieurement par :

NF EN 61960-3 (juillet 2017) – Accumulateurs alcalins et autres accumulateurs à électrolyte non acide – Accumulateurs au lithium pour applications portables – Partie 3 : éléments et batteries d'accumulateurs au lithium parallélépipédiques et cylindriques.

NF EN 50272-4 (septembre 2007) Règles de sécurité pour les batteries d'accumulateurs et leur installation – Partie 4 : batteries d'accumulateurs utilisées dans les appareils portables.

NF EN 62133 (août 2013) – Accumulateurs alcalins et autres accumulateurs à électrolyte non acide – Exigences de sécurité pour les accumulateurs portables étanches, et pour les batteries qui en sont constituées, destinés à l'utilisation dans les applications portables.



Remplacée ultérieurement par :

NF EN 62133-1 (juillet 2017) – Accumulateurs alcalins et autres accumulateurs à électrolyte non acide – Exigences de sécurité pour les accumulateurs portables étanches, et pour les batteries qui en sont constituées, destinés à l'utilisation dans des applications portables Partie 1 : systèmes au nickel.

NF EN 62133-2 (juillet 2017) – Accumulateurs alcalins et autres accumulateurs à électrolyte non acide – Exigences de sécurité pour les accumulateurs portables étanches, et pour les batteries qui en sont constituées, destinés à l'utilisation dans des applications portables Partie 2 : systèmes au lithium.

NF EN 62281 (septembre 2014) – Sécurité des piles et des accumulateurs au lithium pendant le transport. Remplacée ultérieurement par :

NF EN 62281 (juin 2017) – Sécurité des piles et des accumulateurs au lithium pendant le transport.

NF EN 61959 (juin 2004) Accumulateurs alcalins et autres accumulateurs à électrolyte non acide – Essais mécaniques pour éléments portables étanches.

- Casque de protection

NF EN 1078+A1 (février 2013) Casques pour cyclistes et pour utilisateurs de planches à roulettes et de patins à roulettes.

- Accessoires pour bicyclettes

NF EN ISO 11243 (mai 2017) Cycles – Porte-bagages pour bicyclettes – Exigences et méthodes.

NF EN 15496 (avril 2008) Cycles – Exigences et méthodes d'essai pour les antivols pour cycles.

- Et en plus :

NF EN ISO 8098 (août 2017) Bicyclettes pour jeunes enfants.

NF EN 1080+A1 (février 2003) Casques pour jeunes enfants.

Textes accessibles en version payante sur le site de l'AFNOR (<https://www.afnor.org/>).

3 – AUTRES RÉFÉRENTIELS PERTINENTS

Service-public.fr

Faut-il immatriculer un vélo électrique : <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F32294>

Installer un kit électrique sur son vélo traditionnel : la réglementation à respecter

<https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A14325>

Doit-on s'assurer lorsqu'on circule à vélo ? <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F2697>

Direction générale de la consommation, de la concurrence et de la répression des fraudes (DGCCRF).

Avis de la commission Sécurité des consommateurs en date du 16 mars 2006 relatif à la prévention des traumatismes crâniens dans la pratique de la bicyclette.



Crédits-photo :

© Denis Vitiel : pages 10, 11, 13, 21, 24, 30. © Jean-Claude Hamon : page 21. © Jean-Luc Armand : pages 2, 7, 13, 20, 32
© Richard Bord : page 27. **Illustrations page 23 :** Jack Domon

Source des articles cités : Légifrance

Remerciements au groupe de travail ayant réalisé ce document :

André Clastre – Jacques Fournia – Loïc Gauthier – Jean-Claude Hamon – Steve Jackson – André Labetoulle – Jean-François Leblanc – Michel Lindet Monique Lorde – Jean-René Mercier – Jean-René Sicolo – Maurice Taillefer – Denis Vitiel.

FÉDÉRATION FRANÇAISE DE CYCLOTOURISME

12, rue Louis Bertrand - CS 80045 - 94207 Ivry-sur-Seine Cedex - Tél. : 01 56 20 88 88 - info@ffvelo.fr - www.ffvelo.fr



FÉDÉRATION FRANÇAISE DE CYCLOTOURISME
12, rue Louis Bertrand - CS 80045 - 94207 Ivry-sur-Seine Cedex - Tél. : 01 56 20 88 88
info@ffvelo.fr - www.ffvelo.fr

Édition Mars 2026