



À vélo, voir et être vu

L'enjeu de la visibilité des cyclistes

La nuit, tous les cyclistes sont gris. Ou presque. Et un cycliste qu'on ne voit pas, c'est un cycliste en danger. Il ne fait pas de bruit et occupe peu d'espace sur la chaussée. S'il l'on ajoute à cela une absence ou un mauvais éclairage par temps sombre ou la nuit, le cycliste devient « invisible » pour les autres usagers de la chaussée. D'après l'Observatoire national de la sécurité routière (ONISR), le risque d'accidents augmente la nuit et par mauvais temps. Ainsi, en 2010, 27 accidents mortels se sont produits de nuit, contre 120 accidents mortels de jours (toutes pratiques confondues). Selon l'association Droit au vélo (ADAV) de Lille, près d'un tiers des accidents aux heures de pointe a lieu quand il fait sombre. C'est également dans ce cas que se produit la moitié des refus de priorité au cycliste. Les automobilistes impliqués dans les accidents disent la plupart du temps qu'ils n'ont pas vu le cycliste. Au levé du jour ou à la tombée de la nuit, en effet, la visibilité est réduite à 30 mètres maximum. Or, la distance parcourue lors d'un freinage est de 35 mètres lorsqu'on roule à 50 km/h, et passe à 85 mètres à 90 km/h. Pour les cyclistes, la nécessité est double : voir et être vu. Il s'agit d'être bien visible des autres usagers de la route et de la rue, grâce à des équipements d'éclairage passif (catadioptrés et gilets jaunes), mais aussi de voir l'espace sur lequel ils circulent à l'aide d'un équipement d'éclairage actif (phare à halogène ou à diodes électroluminescentes). C'est essentiel sur les routes de campagne non éclairées, mais aussi en agglomération où, pour des raisons économiques et de développement durable, l'éclairage tend à être diminué.



Un cycliste bien visible © Vélo-Cité Bordeaux

Il est donc très important d'informer les cyclistes sur les risques qu'ils encourent à rouler mal éclairés. Les campagnes de sensibilisation le montrent : une majorité de cyclistes roule peu visible sur des vélos mal ou non équipés d'éclairage. Il existe pourtant des normes pour les équipements des vélos et des cyclistes. Mais celles-ci ne sont pas connues. Les collectivités et les associations mènent des actions à destination du grand public. Ces initiatives sont à encourager, et doivent se développer sur l'ensemble des territoires urbains, périurbains et ruraux. Car le danger est partout : en ville, où la densité de trafic est importante, et dans les territoires moins denses, où les vitesses pratiquées sont élevées et où il n'y a pas, ou peu, d'éclairage public le long des voies de circulation.

Le point de la réglementation

Le code de la route précise qu'une bicyclette doit être équipée d'un dispositif la rendant visible. Elle doit avoir un feu jaune ou blanc à l'avant émettant une lumière non éblouissante (art. R313-3) ainsi qu'un feu rouge nettement visible à l'arrière (art. R313-4). Il s'agit de l'éclairage actif. Elle doit également comporter des dispositifs réfléchissants, aussi appelés catadioptrés. Ces derniers doivent être blanc à l'avant, rouge à l'arrière et orange sous les pédales et sur les côtés des roues (art. R313-18 à 20). Ce sont les dispositifs d'éclairage passif, c'est-à-dire qu'ils sont activés par les phares d'un véhicule.



Opération de sensibilisation à Nantes © Nantes Métropole

Le vélo doit être vendu avec ces dispositifs installés sur le véhicule et en état de marche, que l'achat soit fait en boutique ou sur Internet (décret 95-937 du 24 août 1995).

Un cycliste qui roule sans ces équipements est passible d'une contravention de 1^{re} classe, d'un montant forfaitaire de 11 € (pouvant atteindre 38 € après majoration).

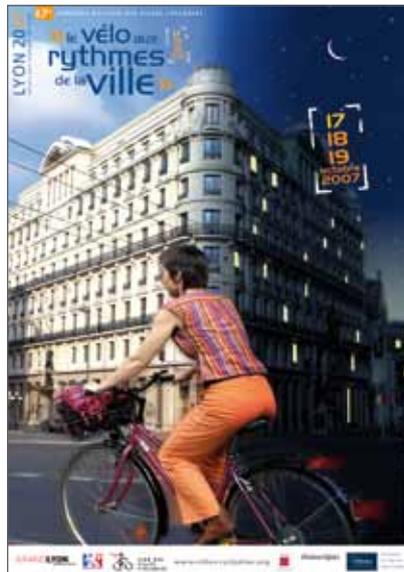
Hors agglomération, les cyclistes doivent également porter un équipement spécifique. Depuis le 30 juillet 2008, la nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, un cycliste qui circule hors agglomération doit porter un gilet de haute visibilité, couramment appelé « gilet jaune » (art. R431-1). Pour être conforme, le gilet doit avoir reçu la mention « norme européenne EN 471 ». S'il ne se conforme pas à la réglementation, le cycliste risque une amende de 2^e classe, d'un montant forfaitaire de 35 € (pouvant atteindre 150 € après majoration).

La sensibilisation des usagers

Associations d'usagers du vélo et collectivités l'ont compris : un cycliste averti est un cycliste qui roule plus en sécurité. Les actions de communication en direction des cyclistes se multiplient ces dernières années pour les informer de la réglementation et des risques liés à une mauvaise visibilité. Elles ont lieu lors de manifestations, en particulier pendant la Semaine de la mobilité, ou

lors d'opérations ponctuelles réalisées dans les périodes de jours plus courts et de conditions climatiques moins favorables. Ces opérations sont à l'initiative des collectivités ou des associations, et sont presque systématiquement réalisées dans le cadre d'un partenariat entre ces deux types de structures.

La FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette) organise chaque année l'opération « Cyclistes, brillez ! ». Elle met à la disposition des associations de son réseau un kit d'outils de communication qu'elles utilisent comme supports d'actions locales. ■



Affiche du congrès de Lyon, 2007 © Thierry Nava

Quelques retours d'expériences

■ **Le 10 janvier 2012, Nantes Métropole, en partenariat avec la police municipale,** a organisé une journée de prévention et de sensibilisation auprès des cyclistes dans le cadre des actions de proximité et de prévention du Plan vélo et du Plan de déplacements urbains. À l'occasion de cette journée, qui déployait l'ensemble des recommandations de prudence à l'attention des cyclistes, 1000 kits vélos (pinces à vélo, protèges-selle, gilets réfléchissants, kits lumière et documents pratiques sur l'usage du vélo) ont été distribués sur le stand. Toujours à Nantes, l'association Place au vélo organise chaque année en octobre l'opération « Cyclistes, brillez ! », en partenariat avec la ville, pendant laquelle elle délivre conseils, contrôle technique gratuit et pose d'un kit d'éclairage.

■ **Le Grand Poitiers** a engagé depuis deux ans l'action « Je roule à vélo et ça se voit », avec le soutien financier de la préfecture (dans le cadre du Plan départemental d'actions de la sécurité routière). La communauté d'agglomération a noué un partenariat avec l'association locale Vélocité 86 et la police nationale. L'opération s'est déroulée en 2011 durant toute une semaine début novembre. 550 cyclistes ont été sensibilisés. Des flyers ont été distribués sur les grands axes de passage des cyclistes et accrochés au guidon des vélos stationnés. Les cyclistes ont été invités à se rendre sur les différents points d'information (campus, centre-ville...), pour s'informer et retirer un kit comprenant un gilet réfléchissant, des serre-pantalons réfléchissants et un jeu de lumières à leds.

■ **La communauté urbaine et la ville de Strasbourg** organisent l'opération « Lumières cyclistes ». Entre la fin de l'automne et le début du printemps, des policiers municipaux, accompagnés d'un élu, se postent le long des axes très fréquentés par les cyclistes. Les cyclistes non-équipés, ou dont le système d'éclairage ne fonctionne pas, sont interpellés par les agents de la police, qui, plutôt que de les verbaliser,

les informent sur les dangers qu'ils encourent. Des animateurs de l'association Cadr 67 essaient de réparer l'équipement directement sur place, ou à défaut distribuent gracieusement un kit de secours à leds. En 2012, le partenariat sera étendu aux vendeurs de cycles, qui fourniront des gilets jaunes, et à la Macif.

■ **Grenoble Alpes Métropole/La Metro, en partenariat avec l'association ADTC**, informe et sensibilise les cyclistes lors du passage à l'heure d'hiver depuis plusieurs années. Les cyclistes qui roulent mal éclairés sont interceptés, et il leur est remis des plaquettes d'information, des pinces à vélo réfléchissantes et des gilets jaunes fournis par la collectivité. Un vélociste présent sur place vérifie l'état des vélos et propose de faire de petites réparations si nécessaire.

■ **Le Conseil général de Seine-Saint-Denis** a organisé le 16 septembre 2011, dans le cadre de la Semaine de la mobilité, une distribution de gilets réfléchissants à tous les collégiens ainsi que la pose de kits d'éclairage, effectuées par l'association AICV, aux personnes passant au stand « vélo » installé sur le parvis de la préfecture.

■ **L'association Vélo Toulouse** organise, en partenariat avec la police municipale et le Grand Toulouse (qui fournit les kits d'éclairage), des opérations auprès des cyclistes qui circulent en ville durant le mois de décembre.

■ **La ville de Metz** soutient depuis 2009 les actions « coup de poing » menées par l'association « Metz à vélo », qui distribue des gilets jaunes aux cyclistes pendant quelques soirées aux abords de la gare. En 2012, ces actions devraient être amplifiées.

■ **La ville du Vésinet** a organisé le 24 septembre 2011 une « journée de la mobilité et de la sécurité routière à vélo ». Sur le village de stands installé sur la place du marché, l'un d'eux proposait un « contrôle technique du vélo », effectué par l'association Réseau Vélo 78. Les cyclistes pouvaient y faire vérifier que leur vélo était bien en règle, équipé de tous les éléments réglementaires et en état de marche.

Les accessoires

Les équipements du vélo

Le choix de l'éclairage est très important, et bien souvent les vélos bas de gamme ne sont équipés qu'à « minima ». Lorsque cela est possible pour le cycliste, il faut privilégier un équipement de qualité, qui représente un investissement rentable dans le temps. Les vélos doivent être vendus avec un éclairage, fixe ou amovible, installé et en état de marche. Il existe plusieurs types d'éclairage, à choisir en fonction de sa pratique. Une lampe amovible peut être intéressante pour une personne utilisant un vélo sportif type VTT pour ses déplacements. Il suffit de « clipser » et « déclipser » la lampe ! Il faut cependant veiller à ce que la batterie ou les piles soient en état de marche.

Les éclairages peuvent être soit des diodes électroluminescentes, soit des lampes ordinaires ou halogènes. Les diodes permettent d'être vu, et sont donc adaptées à l'éclairage arrière. En revanche, elles ne permettent pas de « voir ». Pour éclairer sa route, il est préférable d'utiliser un phare à ampoule halogène, en particulier si la route empruntée n'est pas éclairée.

Si le vélo est utilisé régulièrement, il est souhaitable que la lampe fonctionne à l'aide d'une dynamo. Cela permet de ne pas « tomber en panne de lumière ». Il existe deux types de dynamos : les dynamos latérales, activées par le frottement

des roues, et les dynamos placées dans le moyeu. Les premières sont moins coûteuses et plus légères, mais sont plus fragiles que les secondes. Enfin, certaines dynamos permettent de maintenir l'éclairage même lorsque le vélo est à l'arrêt. Ces dynamos sont équipées de la fonction « feux de position », qui permet de maintenir la diode électroluminescente allumée même lorsque la dynamo ne fonctionne plus quand le vélo est à l'arrêt. Cette fonction très utile permet au cycliste d'être visible lorsqu'il attend à un carrefour ou à un feu. Elle est même devenue obligatoire en Allemagne.

Les équipements du cycliste

Les cyclistes ne le savent pas suffisamment : il est important, notamment en ville, de porter des vêtements de couleurs claires. Il s'agit d'une mesure simple et efficace, que trop de cyclistes ignorent.



Le premier prix du concours « Le gilet de sécurité, un objet de mode » © Iorgis Matyassy

Au-delà de ce choix vestimentaire, les dispositifs réfléchissants sont bien entendu de bons renforts pour la visibilité du cycliste : gilets, serres-pantalon... Le gilet est obligatoire hors agglomération (voir plus haut). Mais les cyclistes ne sont pas toujours enclins à porter ces accessoires. Le gilet jaune rappelle sans doute trop l'univers des travaux publics... Aussi le Club des villes et territoires cyclables a-t-il, dès 2006, investi la question de l'amélioration esthétique des accessoires. Ne capitulant pas devant l'objectif d'en faire un accessoire de mode, ou au moins « à la mode » : travail de créativité de ces experts (Elisabeth de Senneville – techno-designer – et le musée de la Mode à Lyon), concours proposé au Comité de

promotion du vélo en 2006 sur « Le gilet de sécurité, un objet de mode » en partenariat avec le studio Berçot... ont permis de montrer le potentiel de créativité de ces accessoires conçus avec le souci d'associer l'utile et le joli. Des efforts qui ont sûrement impulsé la prise de conscience d'un certain nombre d'acteurs et notamment des stylistes qui s'intéressent de plus en plus au vélo et aux cyclistes urbains.

Des marques comme Monoprix ont sorti des collections destinées aux cyclistes, les grandes enseignes de sport ont enrichi leur gamme d'accessoires et de vêtements avec une approche plus mode. De même, des marques spécialisées ont commercialisé des modèles très aboutis, allant bien au-delà du simple gilet jaune. C'est le cas de la marque bordelaise Nooc, qui propose une gamme de vêtements très variée pour cyclistes : cape, gilet, perfecto. Et le choix des imprimés est plutôt osé : rose, panthère... ■



Kit distribué par Nantes Métropole



3 questions à Sophie Perez

Présidente et cofondatrice de Nooc

Comment vous est venue l'idée de créer des vêtements pour les cyclistes ?

De ma pratique quotidienne ! Je circulais depuis dix ans à Bordeaux, et il m'arrivait régulièrement de rouler sous la pluie. Pas terrible pour arriver à un rendez-vous professionnel ! Et aucun des produits disponibles sur le marché ne me satisfaisait. C'est pourquoi, avec Brigitte Fiot, mon associée, nous avons décidé en mai 2010 de créer des vêtements élégants et de qualité pour les cyclistes urbains, qui soient aussi techniques et efficaces.

Parlez-nous des produits Nooc.

Nos ponchos, capes et gilets répondent à un cahier des charges « développement durable » précis. Tous nos produits sont fabriqués en Europe. Ils sont conçus à Bordeaux, les tissus – en polyester issu de bouteilles plastiques recyclées – sont produits en Belgique, et la fabrication est réalisée au Portugal.



www.nooc.fr

Le gilet rouge de Nooc ! © Nooc

Les éléments réfléchissants répondent à la norme européenne EN 471. Et nous étudions la possibilité que notre gilet rose fluo puisse être homologué (norme EN 471).

Après deux ans d'existence, quel bilan faites-vous ?

Nous avons lancé notre première collection en décembre 2010 et espérons sortir la seconde pour septembre 2012. Nos produits ne sont pas utilisés que par les cyclistes : marcheurs, conducteurs de scooter, golfeurs... se les sont aussi appropriés. Nous vendons en France et en Europe grâce à notre site de vente en ligne. Et nous sommes également distribués depuis septembre 2011 chez des vélocistes très « urbains », qui proposent des vélos de qualité et branchés. Nous avons jusqu'à présent de très bons retours. Notre objectif maintenant : nous positionner sur les marchés européens !

PLUS D'INFORMATIONS

Le choix des équipements :

www.fubicy.org

rubrique Conseils pratiques
> Accessoires > Éclairage
(phares et alimentation)

www.velobuc.free.fr

rubrique Sécurité
> Être bien visible à vélo

« Gilet de sécurité, éclairage d'actualité », *Ville & Vélo* n° 36, novembre/décembre 2008

Les articles

du code de la route :

www.fubicy.org

rubrique Dossiers
> Droit > Code de la route

Les opérations de sensibilisation :

www.villes-cyclables.org

rubrique Observatoire
> Boîte à outils
> Culture et Communication



Dossier Hors-Série de Ville & Vélo

Édité par le Club des villes et territoires cyclables
www.villes-cyclables.org

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Réalisé avec le soutien de la Délégation à la sécurité et à la circulation routière / Ministère de l'Intérieur, de l'Outre-Mer, des collectivités territoriales et de l'immigration

Maquette :

Studio Desailly / Denis Desailly
ddesailly@mac.com
www.liensgraphiques.fr

Rédaction :

Diane Bouchenot

Crédits photo :

Nooc, Thierry Nava, Iorgis Matyassy, Nantes Métropole, Vélo-Cité Bordeaux