

PETIT GUIDE DES DROITS & OBLIGATIONS DU CYCLISTE

SUPER JURISTE



000 – Préface des auteurs

001 – Salomé Khalifat

Ce petit guide n'a pas vocation à couvrir tout le code de la route, mais plutôt de permettre aux cyclistes de récupérer quelques informations utiles en matière de circulation.

C'est aussi une première approche de la fameuse Loi Badinter sur les accidents de la route (dernier paragraphe).

Vous pouvez le lire en fonction du problème rencontré et vous reporter alors directement au paragraphe concerné.

Salomé Khalifat

Juriste

002 – Teodoro Bartuccio

Le « combat de ma vie » afin de diminuer la courbe de la mortalité chez les cyclistes.

Après avoir obtenu la mise en place d'une mesure gouvernementale du « savoir rouler » à destination des plus jeunes, il me semblait primordial d'éclaircir et de guider les

amoureux de la petite reine sur la sécurité en respectant certaines règles essentielles. Ce petit guide sera d'une grande utilité afin de connaître un maximum d'informations sur le partage de la route.

Teodoro Bartuccio

Président de l'association « Mon Vélo Est Une Vie » #MVEUV

003 – Michel Benezra

Le droit est complexe et l'expertise en la matière ne s'improvise pas.

Si le cycliste est protégé (au niveau civil – dans le cadre de l'indemnisation de ses préjudices corporels) dès lors qu'il est impliqué dans un accident de la circulation, il peut faire l'objet de poursuites pénales (au niveau pénal – dans le cadre de la violation de ses obligations).

Michel Benezra

Avocat et Président de la Commission Juridique #MVEUV

100 - Introduction

Que vous soyez un cycliste ou un conducteur de véhicule motorisé, le Code de la route s'applique dès lors que vous utilisez les voies de circulation.

Ce petit guide a pour but d'informer les cyclistes sur les règles de circulation applicables, et les sanctions en cas de non-respect de ces dernières.

Il a également vocation à sensibiliser les cyclistes au respect des dispositions du Code de la route, pour garantir leur sécurité et celle des autres usagers de la route.

200 - Les équipements obligatoires et recommandés pour le cycliste et son vélo

Pour préserver votre sécurité, certains équipements sont obligatoires, d'autres sont recommandés, pour votre vélo et pour vous-même, cycliste.

Des amendes sont prévues en cas de non-respect de la réglementation.

201 - Le vélo

Sur votre vélo, on doit retrouver de façon obligatoire :

- **Un avertisseur sonore** (article R313-33 du Code de la route)
- **Des freins avant et arrière** (article R315-3 du Code de la route)
- **Un feu jaune ou blanc et catadioptre blanc à l'avant du vélo** (article R313-4 du Code de la route)
- **Un catadioptre de roue orange à l'avant du vélo** (article R313-19 du Code de la route)

- **Un catadioptre de roue orange à l'arrière du vélo** (article R313-19 du Code de la route)
- **Un catadioptre de pédale orange** (article R313-20 du Code de la route)
- **Un feu et catadioptre rouges à l'arrière du vélo** (articles R313-5 et R313-18 du Code de la route)
- Un **siège enfant pour les passagers de moins de 5 ans** (articles R431-5 et 431-11 du Code de la route)

D'autres équipements ne sont pas obligatoires, mais sont fortement recommandés :

- Un **rétroviseur**
- Des **pneus à bandes latérales réfléchissantes à l'avant du vélo**
- Des **pneus gonflés correctement à l'arrière du vélo**
- Un **écarteur de danger à l'arrière du vélo**

202 - Le cycliste

Des équipements sont également prévus pour le cycliste. Ici aussi, certains sont obligatoires, et d'autres sont simplement recommandés.

Pour circuler à vélo, les équipements obligatoires pour le cycliste sont :

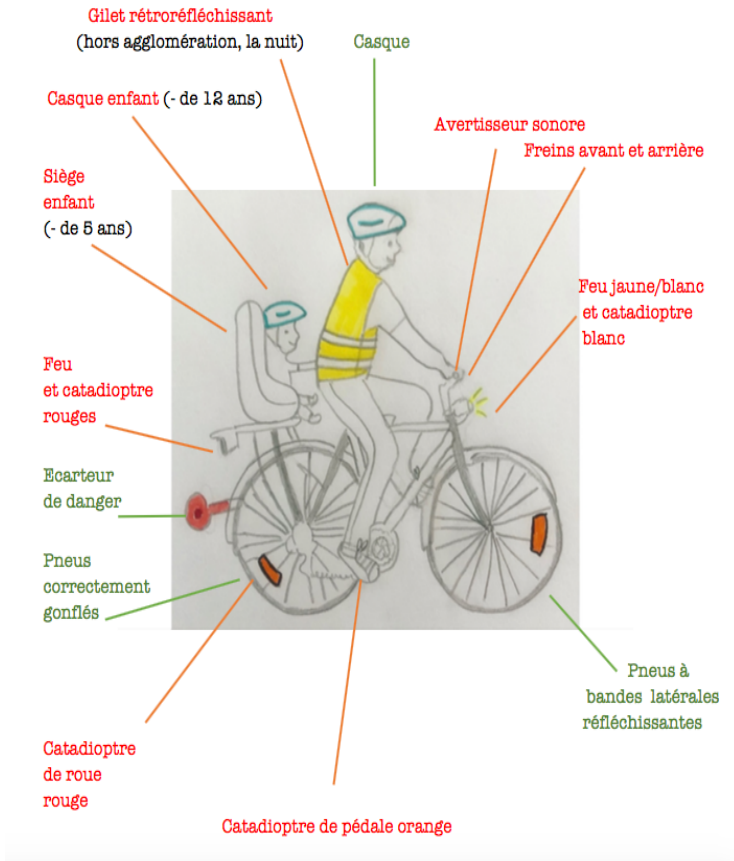
- Un **gilet rétro réfléchissant** (la nuit, hors agglomération), mais est recommandé dans toutes les situations (article R431-1-1 du Code de la route)
- Un **casque enfant** pour les moins de 12 ans (article R431-1-3 du Code de la route)

D'autres équipements ne sont pas obligatoires, mais fortement recommandés :

- Le **casque pour les cyclistes de plus de 12 ans** est fortement conseillé. Il permet de protéger sa tête en cas d'accident de la circulation, et d'augmenter alors sa sécurité. Rappelons que la première cause de décès des cyclistes, est relative aux

chocs et blessures à la tête, qui peuvent engendrer des traumatismes crâniens assez graves. Ce sont les blessures les plus impressionnantes puisque dans certains cas extrêmes une craniectomie peut être réalisée sur le cycliste victime.

Les équipements obligatoires et recommandés du cycliste en schéma



203 - Les sanctions

Contraventions	Amende forfaitaire	Illustrations
1^{ère} classe	11€	°Absence d'avertisseur sonore sur un vélo °Éclairage non conforme
2^{ème} classe	35€	°Non port du gilet rétro réfléchissant °Non-respect des règles relatives au transport de passagers
3^{ème} classe	68€	°Dispositif de freinage non conforme
4^{ème} classe	135€	°Usage d'un téléphone sur un vélo °Absence de casque pour un passager de moins de 12 ans

300 - Les règles de circulation et de stationnement applicables aux cyclistes

301 - Les pistes cyclables

L'article R431-9 du Code de la route prévoit :

« 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 ».

Néanmoins, les cyclistes peuvent emprunter la route par exception, lorsque l'aménagement cyclable n'est pas praticable (piste cyclable jugée dangereuse, présence de nombreux piétons, ou encore présence d'un chantier gênant).

Par ailleurs, en l'absence de pistes/bandes cyclables, les cyclistes sont dans

l'obligation de circuler sur le côté droit de la chaussée.

Il existe par ailleurs, un **panneau de signalisation** spécifique informant les cyclistes qu'ils sont tenus d'emprunter une piste cyclable à proximité.

302 - Les voies de bus

Les cyclistes peuvent emprunter les voies de bus uniquement en cas d'autorisation.

Il est possible de reconnaître une autorisation en cas de présence d'un **panonceau** avec un vélo qui se trouve sous le panneau bus.

Des marquages au sol avec un vélo autorise également les cyclistes à circuler dans les voies de bus.

303 - Les sens interdits

Les cyclistes ont la possibilité d'emprunter un sens interdit, afin d'éviter un éventuel embouteillage, ou pour raccourcir leur temps de trajet.

Cependant, [l'article R110-2 du Code de la route](#) encadre cette action.

Concernant les zones de rencontres, cet article dispose que :

« Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police ».

En ce qui concerne les zones 30, le même article énonce que :

« Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police ».

Il existe par ailleurs des panneaux signalant un sens interdit sauf pour les vélos, qui peuvent circuler en sens inverse.

304 - Les trottoirs

Les cyclistes ne peuvent pas circuler sur les trottoirs, cela représente un danger pour les piétons.

Cependant, l'article R412-34 du Code de la route dispose que :

« 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. »

305 - Les SAS vélo

Les SAS vélo sont des emplacements uniquement réservés aux cyclistes.

Ils permettent aux cyclistes une meilleure sécurité, qui peuvent ainsi se placer devant les autres véhicules lorsque le feu est rouge, tout en étant bien visibles.

Les automobilistes ou motocyclistes ne peuvent donc pas circuler sur cette zone, selon [l'article R415-2 du Code de la route](#).

Le système de la **vidéo-verbalisation** sanctionne ces derniers en cas de non-respect, l'amende applicable étant une amende forfaitaire de **35€**.

En revanche, si un radar feu rouge flashe un véhicule qui vient stationner sur un SAS vélo, la sanction est plus lourde et est prévue par [l'article R412-30 du même code](#) : cette infraction constitue une contravention de 4^{ème} classe, infligeant le conducteur responsable à une amende forfaitaire de **135€ et à un retrait de 4 points** sur le permis de conduire.

306 - Les emplacements réservés au stationnement des vélos

Un cycliste ne peut stationner que sur la chaussée, ou sur les emplacements réservés aux cyclistes (arceaux, aires de stationnement, etc).

En cas de non-respect de cette règle, une amende est prévue :

- Une amende de **35€** sera appliquée en cas de stationnement gênant du cycliste, prévu par [l'article R417-10 du Code de la route](#) (ponts, bandes d'arrêt d'urgence, etc)
- Une amende de **135€** sera appliquée en cas de stationnement très gênant, prévu par [l'article R417-11 du Code de la route](#) (emplacements réservés aux véhicules de transport de fonds ou de métaux précieux, emplacements réservés aux personnes handicapées, etc)

400 - Les infractions à vélo et leurs sanctions

Les dispositions du Code de la route s'appliquent également aux cyclistes, qui peuvent être soumis à des sanctions s'ils transgressent les règles de la circulation.

401 - Les feux de signalisation

Lorsque le feu est au rouge, les cyclistes sont dans l'obligation de s'arrêter.

L'article R412-30 du Code de la route précise en ce sens :

« Tout conducteur doit marquer l'arrêt absolu devant un feu de signalisation rouge, fixe ou clignotant ».

En cas de non-respect de cette disposition, ce même article précise l'application d'une amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe, à savoir une amende forfaitaire de **135 €**.

Cependant, il existe un panneau permettant au cycliste de franchir les feux rouges, s'il

prend une des directions prévues par ce panneau.

Les cyclistes doivent cependant laisser la priorité à d'éventuels piétons qui traverseraient, qui sont toujours prioritaires, et aux véhicules présents dans la circulation.

Ce panneau est alors regardé comme un « cédez-le-passage ».

402 - L'usage d'un téléphone ou d'écouteurs

L'article R412-6-1 du Code de la route dispose que :

« L'usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation est interdit ».

Les cyclistes sont regardés comme étant des conducteurs de véhicule comme les automobilistes, cet article prévu par la loi leur est alors applicable.

Depuis le 1^{er} juillet 2015, écouter de la musique, ce qui isole le cycliste de ce qui pourrait se passer sur la route, est également interdit.

Ces infractions sont prévues par la loi dans un objectif de lutter contre les accidents de la circulation, causés par une perte de vigilance du conducteur.

Une amende de **135€** est prévue en cas de commission de ces infractions.

En revanche, ces infractions n'entraînent pas de perte de points.

403 - Circuler côte à côte

Les cyclistes peuvent circuler côte à côte à condition de ne pas être plus de deux.

Selon [l'article R431-7 du Code de la route](#),

*« Les conducteurs de cycle à deux roues sans remorque ni side-car ne doivent jamais rouler à plus de deux de front sur la chaussée. 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 ».*

Ce texte ajoute que :

« 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 ».

L'amende peut alors varier entre **22€** et **150€**.

404 - La remorque d'un cycle par un véhicule

Il est interdit de remorquer un cycle à l'aide d'un véhicule.

L'article R431-8 du Code de la route dispose :

« Il est interdit aux conducteurs de cycles et de cyclomoteurs de se faire remorquer par un véhicule ».

Ce même article prévoit une amende prévue pour les contraventions de deuxième classe en cas de non-respect de cette disposition.

405 - La conduite en état d'ivresse

Circuler en vélo en état d'ébriété est strictement interdit.

Le Code de la route, et plus précisément [l'article L234-1 de ce code](#) réprimant la conduite sous l'empire d'un état alcoolique, s'applique ainsi à tous les usagers.

Une amende est prévue pour cette infraction qui peut atteindre jusqu'à **750€** si le taux d'alcoolémie est compris entre 0,5 et 0,8g par litre de sang.

La qualification de délit, jugé par le tribunal correctionnel, s'applique à partir de 0,8g.

Le permis de conduire pourra d'ailleurs faire l'objet d'une suspension.

500 - Les règles générales de prudence

Les cyclistes et automobilistes cohabitant sur les routes, il est essentiel de respecter les règles de la circulation afin d'éviter un éventuel accident.

Des comportements sont donc à adopter, et la prudence doit être le maître mot pour tous les conducteurs.

501 - L'obligation de prudence

À la lecture du Code de la route, et plus précisément à celle des articles R413-17 et R412-6, il apparaît que le législateur a souhaité introduire une **protection** générale des cyclistes.

D'une part, l'article R413-17 dispose :

« I) Les vitesses maximales autorisées par les dispositions du présent code, ainsi que celles plus réduites éventuellement prescrites par les autorités investies du

*pouvoir de police de la circulation, ne s'entendent que dans des conditions optimales de circulation : bonnes conditions atmosphériques, trafic fluide, véhicule en bon état. II) Elles ne dispensent en aucun cas le conducteur de rester constamment maître de sa vitesse et de régler cette dernière en fonction de l'état de la chaussée, des difficultés de la circulation et des obstacles prévisibles. III) Sa vitesse doit être réduite : 1°) Lors du croisement de piétons y compris ceux ayant quitté un véhicule ou de **cyclistes isolés ou en groupe...** »*

Cette disposition a pour but d'imposer à tous les conducteurs (et plus particulièrement aux conducteurs de véhicules à moteur) une **obligation de prudence**.

Une amende est applicable en cas de non-respect et est celle prévue pour les contraventions de la 4^{ème} classe.

D'autre part, selon [l'article 412-6](#) :

« 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. ».

On retrouve dans cet article **l'obligation de prudence** à l'égard des usagers de la route les plus vulnérables, catégorie d'usagers dont font partie les cyclistes.

Néanmoins, les cyclistes doivent également respecter ce principe de prudence.

Une sanction est applicable en cas de non-respect, et est celle prévue pour les contraventions de la 2^{ème} classe.

502 - Le dépassement d'un cycliste

Afin de dépasser un cycliste, un conducteur d'un véhicule à moteur doit respecter les règles de prudence afin de ne pas créer une situation potentielle de danger.

En ce sens, les articles [R412-19](#) et [R414-4 du Code de la route](#) prévoient les règles applicables en cas de dépassement.

En premier lieu, l'article R412-19 dispose :

« Lorsque des lignes longitudinales continues axiales ou séparatives de voies de circulation sont apposées sur la chaussée, elles interdisent aux conducteurs leur franchissement ou leur chevauchement. Toutefois, le chevauchement est autorisé pour le dépassement d'un cycle dans les conditions prévues par l'article R414-4 »

Cette disposition est assortie d'une sanction en cas de non-respect, à savoir une amende prévue pour les contraventions de la 4^{ème} classe.

En second lieu, l'article 414-4 prévoit :

« I) Avant de dépasser, tout conducteur doit s'assurer qu'il peut le faire sans danger (...) 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 engin à deux ou à trois roues. »

En cas de violation de cet article, une amende prévue pour les contraventions de la 4^{ème} classe est applicable.

Il semblerait ainsi, à la lecture de ces deux articles, que le dépassement est réglementé de façon **très protectrice** des cyclistes.

En effet, les conducteurs de véhicules à moteur doivent se déporter suffisamment afin de ne pas « accrocher » le cycliste, et sont soumis au respect d'une distance d'un mètre en agglomération et d'un mètre et demi hors agglomération.

Cette distance minimum de sécurité permet d'éviter les dépassements dangereux effectués par des conducteurs de véhicules à moteur.

600 - Les nouvelles obligations pour les collectivités et les employeurs

Les collectivités ont le devoir d'aménager l'espace public pour les cyclistes, à l'occasion des réalisations ou rénovations effectuées sur les routes.

Par ailleurs, les employeurs sont soumis à une obligation de prise en charge du titre d'abonnement souscrit par un salarié pour ses déplacements domicile-travail effectués à vélo.

601 - Pour les collectivités : la création d'aménagements cyclables

Aux termes de l'article L228-2 du Code de l'environnement,

« À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des

itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. »

Cette disposition, modifiée par la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 dite « loi LOM », a permis la création de nombreux aménagements cyclables par les collectivités.

Il s'agit ici de savoir ce que l'on entend par le terme de « rénovation », terme qu'il faut prendre dans son sens large.

Le tribunal administratif de Marseille, le 25 avril 2017 (n°1403742) a consacré cette notion de « rénovation », qui s'entend :

« de tous travaux, quelle qu'en soit l'ampleur, qu'une collectivité est amenée à réaliser sur la voirie dont l'entretien est à sa charge, dès lors que ces travaux sont de nature à modifier les conditions de circulation sur ces voies, soit par modification de leur profil, soit par adjonction ou suppression d'éléments de

voiries, soit encore par réfection du revêtement ou du marquage de ces voies ; qu'il en résulte une obligation de procéder, sur lesdites voies, sous les seules réserves des besoins et contraintes de la circulation, à l'aménagement d'itinéraires cyclables prévus par ces dispositions. ».

L'aménagement de l'espace public pour les cyclistes n'est donc plus du seul ressort des municipalités, qui doivent désormais respecter ce droit aux aménagements cyclables.

602 - Pour les employeurs : la prise en charge d'un titre d'abonnement à un service public de location de vélos

L'employeur est dans l'obligation de prendre en charge l'abonnement à un service public de location de vélos, lorsque les conditions relatives aux titres d'abonnements sont remplies par l'employé.

L'article L3261-2 du Code du travail dispose :

« L'employeur prend en charge, dans une proportion et des conditions déterminées par voie réglementaire, le prix des titres d'abonnements souscrits par ses salariés pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail accomplis au moyen de transports publics de personnes ou de services publics de location de vélos ».

Du côté du **salarié**, il doit cependant justifier l'achat du titre d'abonnement à un service public de location de vélos au moyen d'une attestation sur l'honneur.

Du côté de **l'employeur**, il doit renseigner le montant de la prise en charge des frais d'abonnement à ce service sur le bulletin de paie du salarié.

700 - Des réductions d'impôt pour les entreprises mettant à disposition gratuitement des vélos

Les employeurs qui mettent à disposition des vélos de façon gratuite pour leurs salariés bénéficient d'une réduction fiscale. Ces vélos doivent être utilisés dans le cadre des déplacements entre le domicile et le lieu de travail des salariés.

L'article 220 undecies A du Code général des impôts prévoit :

« I) Les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés peuvent bénéficier d'une réduction d'impôt égale aux frais générés jusqu'au 31 décembre 2021 par la mise à la disposition gratuite de leurs salariés, pour leurs déplacements entre leur domicile et le lieu de travail, d'une flotte de vélos, dans la limite de 25 % du prix d'achat ou de location de ladite flotte de vélos. II) La réduction d'impôt s'impute sur l'impôt sur les sociétés dû par l'entreprise au titre de l'exercice au cours

*duquel les frais mentionnés au I ont été
générés. »*

800 – Le cycliste victime

Les cyclistes peuvent devenir, malgré le respect de leurs obligations, des victimes de la route.

801 – L'aspect civil

Percuté alors par un VTM ou véhicule terrestre à moteur, la victime cycliste est considérée en principe comme une victime « protégée » par la Loi Badinter de 1985 sur les accidents de la circulation.

En clair, l'assurance du responsable, ne pourra pas invoquer les fautes (civiles) du cycliste pour diminuer ou refuser l'indemnisation de ses préjudices corporels, sauf le cas de la faute inexcusable.

Pour faire simple, la faute inexcusable est la faute volontaire du cycliste.

La procédure sera soit amiable (directement avec l'assurance du responsable), soit contentieuse (saisine d'un juge pour la désignation d'un médecin-expert et la liquidation des préjudices de la victime).

Une expertise médicale sera mise en place en effet, à l'amiable ou en contentieux, afin de lister les différents préjudices corporels du cycliste.

Il existe plusieurs types de préjudices, et l'assistance d'un avocat spécialisé en réparation des dommages corporels sera très utile et ce d'autant, qu'il ne manquera pas d'orienter la victime à chacune des étapes du processus d'indemnisation.

En général, les avocats interviennent en binôme avec un médecin-conseil de victimes afin d'obtenir une indemnisation intégrale.

Les cyclistes sont fragiles et souvent, leurs blessures sont très importantes (traumatismes crâniens, fractures...). Aussi, l'évaluation et l'indemnisation de leurs préjudices corporels doit faire l'objet d'une étude minutieuse et il faut envisager toutes les conséquences sur la vie du cycliste.

802 – L’aspect pénal

Si le cycliste a été percuté par un VTM, alors il va falloir analyser les fautes (pénales) de chacun.

S’il est plutôt rare de poursuivre un cycliste pour des blessures involontaires ou un homicide involontaire, il est en revanche assez courant qu’un automobiliste ou un motard soit poursuivi pour ces infractions.

Une simple négligence de la part de l’automobiliste ou du motard, pourra déclencher des poursuites pénales par le parquet contre lui, que ce soit des poursuites pour blessures involontaires de [l’article 222-19 du code pénal](#) qui dispose que :

"Le fait de causer à autrui, dans les conditions et selon les distinctions prévues à l’article 121-3, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, une incapacité totale de travail pendant plus de trois mois est puni de deux ans d’emprisonnement et de 30000 euros d’amende. En cas de violation manifestement délibérée d’une obligation particulière de sécurité ou de

prudence imposée par la loi ou le règlement, les peines encourues sont portées à trois ans d'emprisonnement et à 45000 euros d'amende. "

Ou des poursuites pour homicide involontaire de l'[article 221-6-1](#) :

Lorsque la maladresse, l'imprudence, l'inattention, la négligence ou le manquement à une obligation législative ou réglementaire de prudence ou de sécurité prévu par l'[article 221-6](#) est commis par le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur, l'homicide involontaire est puni de cinq ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende.

Les peines pour ce dernier cas peuvent être portées à 10 ans d'emprisonnement, dès lors que deux circonstances aggravantes sont relevées.

Attention, dès lors que l'automobiliste utilise sa voiture pour percuter un cycliste, donc volontairement sous la colère, et que le cycliste décédait par exemple, l'automobiliste risquerait alors 20 ans de réclusion criminelle pour violences volontaires ayant entraîné la mort sans intention de la donner.

900 - Les VAE

Le vélo à assistance électrique ou VAE est une catégorie intermédiaire entre le vélo classique et le vélo électrique !

Le vélo à assistance électrique (VAE), tout comme le vélo électrique (VE), est lui aussi muni d'une assistance au démarrage, mais la quantité de puissance supplémentaire fournie par le moteur dépend cette fois, de la force de pédalage du conducteur.

Lorsque le conducteur s'arrête de pédaler, le moteur s'arrête de fonctionner et cela n'est pas sans incidences.

Pour cette raison, **les vélos à assistance électrique (VAE)** forment une **catégorie intermédiaire** entre le vélo classique et le vélo électrique.

Le moteur est une assistance et non une propulsion et correspond alors à la définition légale de la bicyclette, telle que donnée par le **décret n° 2016-364 du 29 mars 2016** fixant les exigences de sécurité concernant les bicyclettes:

“on entend par bicyclette tout produit comportant deux roues et une selle, et propulsé soit principalement par l'énergie musculaire de la personne montée sur ce véhicule, en particulier au moyen de pédales, soit de façon additionnelle avec un dispositif d'assistance électrique.”

En principe, et cela reste du « principe » pour le moment, les conducteurs de VAE seraient donc soumis au même régime indemnitaire que les cyclistes « traditionnels » en cas d'accident de la route avec un autre véhicule terrestre à moteur, et n'auraient en outre pas d'obligation d'être assurés... à la condition toutefois de respecter les conditions fixées par le **décret n° 95-937 et la directive européenne n° EC2002-24** :

* la puissance du moteur d'un VAE doit être limitée à 250 W maximum;

*l'assistance électrique doit diminuer progressivement avec la vitesse, puis se débrayer quand le vélo dépasse la vitesse de 25 km/h (art. R. 311-1 du code de la route).

1000 - Les panneaux

LA SÉCURITÉ À VÉLO : LES PANNEAUX DE SIGNALISATION

Les panneaux d'autorisation



1 Piste ou bande cyclable obligatoire



2 Piste ou bande cyclable conseillée



3 Fin de piste ou bande cyclable obligatoire



4 Fin de piste ou bande cyclable conseillée



5 Tourne-à-droite et tout droit



6 Double-sens cycliste



7 Voie de bus autorisée aux vélos



8 Zone de rencontre



9 Parc de stationnement réservé aux vélos

LA SÉCURITÉ À VÉLO : LES PANNEAUX DE SIGNALISATION

Les panneaux d'interdiction



1 Sens interdit sauf aux cyclistes



2 Accès interdit aux cyclistes



3 Débouché de cycliste

1100 - Conclusion

Les cyclistes sont des usagers de la route et à ce titre, la partagent avec les automobilistes, les motards et les piétons.

A Paris en 2020, les accidents de la circulation impliquant des cyclistes ont augmenté de 30% par rapport à 2019.

Néanmoins, les accidents les plus graves, contrairement aux idées reçues, interviennent souvent en dehors des grandes agglomérations et touchent une catégorie de cyclistes assez expérimentée.

Si la prudence s'impose à tous, le cycliste, sans protection extérieure n'a pas d'autre choix que de redoubler de vigilance.

Bonne route