

Guide du cyclisme urbain — VéloUrbain.qc.ca

Par Pierre-Luc Auclair, p-l.auclair@velourbain.qc.ca

Licence Creative Commons Paternité-Pas d'utilisation commerciale-Partage des conditions initiales à l'identique 2.5 Canada

Table des matières

Licence.....	1
Mot de l'auteur.....	2
Notice.....	2
But de ce guide.....	2
Qu'est-ce que le vélo urbain?.....	3
Équipement essentiel.....	5
Équipement recommandé.....	6
Cadenas.....	6
Gardes-boue.....	7
Transport de biens.....	7
Casque.....	7
Rétroviseur.....	7
Outils de réparation.....	8
Techniques à maîtriser.....	9
Freinage.....	9
Recouvrements et objets à surveiller.....	9
Vitesses.....	9
Hauteur de la selle.....	10
Signalisation.....	10
Positionnement sur la chaussée.....	11
Conduite sur le trottoir.....	11
Bon côté de la route.....	11
Être prévisible.....	12
Obligation à utiliser les aménagements cyclistes.....	13
Utilisation des intersections.....	14
Tourner à droite.....	14
Changement de voie.....	14
Tourner à gauche.....	14
Continuer tout droit.....	15
Bandes cyclables.....	15
Quelques considérations.....	15
Rond-point (NC).....	16
Giratoire (NC).....	16
Pistes cyclable.....	17
Étiquette de la piste cyclable.....	17
L'hygiène du cycliste.....	18
Vêtements.....	19
Le chaud (NC).....	19
La pluie (NC).....	19

L'hiver (NC).....	19
Mais... je suis un automobiliste !.....	20
Quels sont les droits des cyclistes? (NC).....	20
Que faire pour faciliter la vie des cyclistes ? (NC).....	20
Dans quelles conditions les cyclistes peuvent-ils utiliser une voie complète ? (NC).....	20
L'anatomie du vélo.....	21
À vélo l'hiver.....	22
Déneigeuse.....	22
Pneus.....	22
Froids intenses.....	22
Entretien.....	23
Autres.....	24
Embarquement et débarquement de la selle (NC).....	24
En cas d'accident (NC).....	24

Licence



Ce document est sous licence Creative Commons, Paternité – Pas d'utilisation commerciale – Partage des conditions initiales à l'identique, 2.5, Canada.

Vous êtes libres:

- de reproduire, distribuer et communiquer cette création au public,
- de modifier cette création.

Selon les conditions suivantes :

- *Paternité* : Vous devez citer le nom de l'auteur original.
- *Pas d'utilisation commerciale* : Vous n'avez pas le droit d'utiliser cette création à des fins commerciales.
- *Partage des conditions initiales à l'identique* : Si vous modifiez, transformez ou adaptez cette création, vous n'avez le droit de distribuer la création qui en résulte que sous un contrat identique à celui-ci.

Quiconque utiliserait ce document hors de ce contexte légal pourrait être l'objet de poursuites. Cette licence peut être levée en partie ou entièrement avec l'accord écrit de l'auteur.

Mot de l'auteur

J'écris le *Guide du cyclisme urbain* dans l'intention d'éduquer le grand public à la pratique du cyclisme urbain. Étant grand partisan de ce mode de transport moi-même, j'espère que ces conseils pratiques aideront les gens à leur conversion vers ce magnifique mode de transport, ou simplement à vous informer sur la pratique du vélo urbain.

Je vous le garantis, vivre à vélo c'est plus qu'un simple mode de transport: vous verrez le monde d'un angle complètement différent!

Notice

Ce guide est écrit dans le contexte du cyclisme au Québec et certains conseils pourraient ne pas être valides dans votre cas. Veuillez vérifier auprès de votre service de police local et de l'organisme s'occupant du transport les règlements relatifs à votre juridiction.

But de ce guide

Ce guide n'ira pas dans les détails techniques ni ne vous suggèrera pas en détail quel vélo utiliser. Il est écrit dans l'optique d'apprendre à conduire sécuritairement votre vélo dans un contexte urbain.

Vous apprendrez entre autres comment conduire avec les automobiles, dans la rue, peu importe les conditions. Si cette idée vous fait déjà frémir de peur, rassurez vous! La pratique du vélo urbain est très sécuritaire si vous savez comment vous comporter sur la route. C'est aussi un mode de transport plein d'avantages cachés mais surtout: *c'est plaisant !*

Qu'est-ce que le vélo urbain?

Le vélo urbain, aussi souvent appelé cyclisme utilitaire, est l'usage du vélo comme moyen principal de transport. Le cycliste urbain n'est pas nécessairement sur son vélo la totalité de ses transports, il peut utiliser un cocktail de transports combinant le vélo, le transport en commun ainsi que la marche, l'automobile et autres moyens de transports.

Le cycliste urbain conduit son vélo en accord avec les principes de conduite d'un véhicule sur la voirie, en la partageant avec les autres modes transports, qu'ils soient motorisés ou non. Il a aussi accès à des aménagements spécifiquement conçus à son usage. Un vélo n'est pas un jouet, surtout dans une optique utilitaire. C'est un véhicule à part entière, au même titre qu'une automobile, un camion ou un bus. Ce statut de véhicule lui procure par le fait même des *obligations*, mais aussi des **droits**.

Le cycliste urbain, tout comme l'automobiliste, peut transporter des objets avec lui au cours de ses transports. Cela peut aller du transport de quelques effets personnels à effectuer un déménagement pour les certains, en passant par aller faire l'épicerie. Il peut aussi transporter d'autres gens, le plus souvent des enfants, avec l'aide de vélos spéciaux et remorques de tous genres.

Le vélo est aussi le plus souvent le mode de transport le plus efficace sur de courtes distances (quelques kilomètres), parfait pour se rendre au dépanneur ou à l'épicerie, au parc, à votre bibliothèque, travailler, et autres. On définit normalement un trajet court comme étant un déplacement sur une distance inférieure à 7.5 km. En milieu urbain, de tels trajets sont le plus souvent de l'ordre de 30 à 15 minutes (incluant le stationnement et le départ), selon votre vitesse, l'inclinaison du terrain, le vent et le trafic. Le vélo bat donc souvent l'autobus et l'automobile, surtout aux heures de pointe, où un vélo peut normalement dépasser les autres usagers de la route, qui eux sont pris dans des bouchons de circulation.

Le vélo urbain répond donc efficacement à la plupart des déplacements effectués en ville. En plus de son côté pratique, il est souvent jumelé avec des efforts pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et à diminuer l'engorgement du réseau routier, entre autres. Il aide aussi à réduire l'étalement urbain lorsque les villes le prennent en compte lors de leurs plans d'urbanisme, étalement qui cause souvent des problèmes relatifs à l'établissement de services tels que le transport en commun efficace et un surcoût lors de l'aménagement de lignes de transport en électricité, en réseaux d'informations, en aqueducs et en pavage.

Le cyclisme urbain n'est pas du vélo haute-performance. Vous n'avez pas besoin de vélo en fibre de carbone ni d'habillement spécial pour le pratiquer. Le but n'est pas d'aller vite, mais de se rendre à destination. Il n'est pas nécessaire d'être en grande forme pour le pratiquer¹ et les gens souffrant de maux aux jointures tels l'arthrose trouvent souvent que cette forme d'activité leur est bénéfique.

En plus d'avoir des effets positifs indéniables au plan physique, le vélo a aussi des effets positifs sur la santé psychologique. Plusieurs cyclistes urbains disent trouver un répit du stress du travail et de la vie en général lorsqu'ils sont sur leur vélo. D'autres vous diront qu'ils utilisent ce temps pour penser comment régler leurs problèmes personnels, un peu comme une forme de méditation.

Le cyclisme utilitaire est aussi très peu dispendieux. Les économies sur le transport pourraient vous aider à faire plus de sorties, réduire vos dettes plus rapidement, payer le loyer ou l'hypothèque, vous

¹ Comme pour toute activité physique, ceux qui sont inactifs, surtout ceux d'un âge avancé, devraient demander conseil à leur médecin avant de commencer la pratique du vélo.

permettre de prendre plus de vacances ou de réaliser le voyage que vous espérez faire depuis si longtemps.

Peu importe quelles sont les raisons qui vous poussent à utiliser ce mode de transport, aucune de celles-ci ne sont mauvaises. Les avantages du vélo sont, à plusieurs niveaux, indéniables et il est fort à parier que vous ne regretterez pas votre transition.

Équipement essentiel

Avant de rouler sur la chaussée, nous devons faire une vérification de l'équipement de votre vélo. Tout comme une auto, votre vélo doit posséder certaines caractéristiques de base pour avoir accès à la chaussée. Ce sont des **impératifs légaux** auxquels vous **devez** vous conformer. La loi, **c'est la loi**.

Votre vélo doit absolument posséder un système de freinage en bon état. Si vous n'êtes pas capable de faire bloquer votre frein principal, ajustez le de manière à assurer un fonctionnement efficace.

Votre bicyclette doit aussi comporter un système de réflecteurs si vous roulez exclusivement le jour et un système d'éclairage actif si vous roulez aussi le soir et la nuit, en complémentarité du système de réflecteurs.

[IMAGE]

La loi requiert ces éléments réflecteurs de base:

- un réflecteur aux rayons des deux roues, soit un jaune à l'avant et un rouge à l'arrière,
- un réflecteur blanc à l'avant,
- un réflecteur rouge à l'arrière,
- des réflecteurs jaunes sur chaque pédale.

Puisque ce guide est écrit dans une optique de cyclisme utilitaire, nous ajouterons à notre liste d'équipement essentiel un feu rouge à l'arrière ainsi qu'un feu ou un phare blanc à l'avant.

Quelle est la différence entre une feu, clignotant ou pas, et un phare? La différence réside essentiellement dans la puissance d'éclairage. Le feu vous permettra d'*être vu* alors que le phare vous *permet de voir*. Selon les conditions dans lesquelles vous allez conduire votre vélo, un phare avant peut ne pas être nécessaire, mais reste très fortement recommandé. Le phare sera particulièrement utile, voire essentiel, dans une très grande obscurité pour voir les piétons, animaux, débris ou nids-de-poule. Si votre chemin vous emmène dans des endroits mal éclairés tels que les pistes cyclables, c'est un *incontournable*. Incidemment, dû à sa plus grande luminosité, ils vous permet d'être mieux vu par les autres véhicules.

Équipement recommandé

En plus de l'équipement requis mentionné, le cycliste urbain a besoin d'équipement supplémentaire qui l'aidera à traverser les journées moins belles et l'aidera dans sa conduite.

Cadenas

Le premier élément à ne pas oublier est bien sûr le cadenas. Il existe plusieurs types de cadenas mais puisque ce guide ne couvre pas les détails techniques nous ne ferons qu'énumérer les types disponibles sans trop aller en profondeur. Selon la valeur de votre vélo et l'endroit où vous devrez le stationner quotidiennement, différents types de cadenas seront recommandés.

Les câbles antivol sont les moins sécuritaires. Ils sont généralement coupés facilement à l'aide d'un coupe-boulon et ne sont utiles que si vous vous stationnez que quelques minutes lors d'une visite éclair au dépanneur ou en complémentarité avec un autre type de cadenas. Il peut être très utile en effet en plus d'un cadenas en U pour sécuriser la roue qui n'est pas attachée à ce dernier. [\[IMAGE de câble\]](#)

Les chaînes antivol vont de médiocre à excellent en termes de sécurité. Les chaînes disponibles dans les centres de rénovations et qui servent souvent à bloquer une entrée sont totalement inadéquates. Cependant, plusieurs compagnies fabriquent des chaînes à l'usage exclusif du vélo. Celles-ci procurent une excellente protection contre le vol, mais sont souvent très dispendieuses et peuvent facilement faire plus de 5 kilos. [\[IMAGE de chaîne\]](#)

Il existe aussi les cadenas en U, qui offrent une protection allant de moyenne à excellente, selon le modèle. Ceux-ci peuvent souvent n'être coupés qu'à l'aide de scies circulaires, attaques qui n'arrivent que très souvent. Ils sont, la plupart du temps, amplement sécuritaires. Recherchez surtout les modèles qui se barrent aux deux extrémités du U, qui sont moins ou pas susceptibles aux attaques à levier. De plus, un cadenas plus court est plus sécuritaire. Privilégiez donc un cadenas de taille standard aux modèles longs. [\[IMAGE de cadenas en U\]](#)

Lorsque vous attachez votre vélo, il est très important de barrer le cadre et non les roues, puisque ces dernières sont facilement amovibles.

Peu importe le type de cadenas, il est bien sûr sans dire qu'il doit être arrimé à une base solide. Lors du choix d'un emplacement, privilégiez le plus souvent les stationnements dédiés aux vélos. Ils offrent généralement la meilleure protection, mais assurez-vous qu'ils soient ancrés au sol dans une base très solide. Lorsqu'ils ne sont pas disponibles, tout objet du mobilier urbain pourra faire l'affaire, avec certaines réserves. Vérifiez qu'il est impossible de simplement soulever le vélo pour l'enlever de l'emplacement choisi, par exemple sur un poteau bas servant à bloquer le trafic. De même, les panneaux de signalisation peuvent souvent être soulevés ou simplement déboulonnés de leur ancrage.

Lorsque vous allez dans des endroits qui ne sont pas munis de stationnement adéquats, n'hésitez pas à demander aux propriétaires de l'endroit de s'en procurer. Ils auront plus intérêt à investir dans un stationnement s'ils se le font demander. Évitez également les stationnements pour vélos de type « grille-pain », qui n'offrent que du support pour les roues, ne permettent pas d'attacher le cadre et peuvent facilement briser vos roues.

Gardes-boue

De bons gardes-boue sont aussi quasiment essentiels. Ils protègent vous et votre vélo des débris, de l'eau ou de la gadoue. Le plus de couverture, le meilleur ils sont. Le meilleur type pour le vélo urbain est celui-ci:

[IMAGE de vélo de ville type hollandais]

Les vélos à suspension ne permettent souvent pas d'installer ce type de gardes-boue. De règle générale, les vélos à suspension sont à proscrire en cyclisme urbain, pour de multiples raisons. Si votre vélo vient équipé d'une fourche à suspension seulement, il pourrait être intéressant de la faire remplacer pour un modèle sans suspension. Les vélos de montagne peuvent cependant installer d'autres types de gardes-boue.

Aussi, votre vélo peut ne pas avoir d'œilletons de montage. N'ayez crainte, il existe des adaptateurs permettant leur usage, parlez-en à votre mécanicien ou votre vendeur qui saura vous conseiller. Certains types de gardes-boues ont des systèmes à détachement rapide, évitez les si possible car ils sont faciles à voler et sont moins solides.

Transport de biens

Un bon porte-bagage fixé au dessus de la roue arrière est aussi un élément très utile combiné avec une ou des sacoches. Selon vos préférences, vous serez peut-être plus porté à mettre un panier sur votre guidon, ou un porte-bagage pour roue avant. Un sac de messenger ou un sac à dos peuvent aussi faire l'affaire, selon vos besoins. Cependant, les sacs auront tendance à vous faire suer du dos, ce qui n'est certainement pas souhaité, et peuvent exercer une pression sur votre colonne, ce qui peut causer des maux. Évidemment, vous pouvez combiner tous ces moyens pour un maximum de flexibilité.

Pour les très gros objets, il existe aussi des remorques pour vélo. Vous pouvez simplement utiliser une remorque pour enfants pour aller faire vos emplettes, sinon de nombreux modèles sont disponibles spécifiquement conçus pour le transport d'objets.

Il existe aussi des vélos conçus exclusivement ou partiellement à cet usage. Ils sont malheureusement très difficiles, voire impossibles, à trouver au Québec. [IMAGE bakfiets]

Casque

Pour ce qui est du casque, mettez-en un si vous préférez en mettre un, sinon ne vous sentez pas obligés. Il y a tout un débat entourant le port du casque. Au Pays-Bas et au Danemark, où près de 35% des gens se promènent à vélo à longueur d'année, quasiment personne ne porte de casque. Cependant, un peu de protection est mieux qu'aucune protection. C'est donc à vous de choisir.

Le port du casque peut cependant vous donner un faux sentiment de sécurité, faites donc attention. La meilleure protection reste votre technique de conduite et votre visibilité.

Rétroviseur

Encore là une pièce d'équipement qui peut vous être utile ou non. Certaines personnes auront beaucoup de difficulté à utiliser un rétroviseur peu importe le type et préféreront simplement se tourner la tête.

Pour ce qui est des types de rétroviseurs, il en existe essentiellement deux types: ceux qui se fixent au guidon et ceux qui se fixent à la tête, le plus souvent sur le casque et les lunettes.

Le premier type fonctionne très bien, mais son problème est que sa visée n'est pas constante due au mouvement du guidon, ce qui n'est la majorité du temps pas un problème. Aussi, les objets sembleront plus près qu'ils ne le sont en réalité. [IMAGE]

Les rétroviseurs qui se fixent à la tête n'ont pas ces problèmes. Il s'agit d'un petit miroir situé au niveau des yeux et que vous utilisez simplement en levant les yeux et en tournant légèrement la tête. [IMAGE]

Outils de réparation

Il est conseillé de vous procurer un ensemble d'outils de poche pour vélo, une mini-pompe à main ainsi qu'un ensemble de rustines pour réparer toute crevaison éventuelle. Plusieurs préféreront trainer une chambre à air de secours plutôt que trouver la crevaison sur leur chambre à air. C'est certainement la façon la plus facile. Autre chose bien utile : quelques paires de gants chirurgicaux ou similaire en latex. Ils garderont vos mains propres pendant la réparation.

Pratiquez vous à démonter une roue et à la remonter. Vous serez moins vulnérable en cas de crevaison si vous savez comment faire. N'oubliez pas de tout bien resserrer par la suite.

Techniques à maîtriser

Les techniques que vous allez voir ci-bas sont essentielles à votre sécurité. Il n'est pas recommandé de se promener sur une rue achalandée sans maîtriser ces techniques de base.

Freinage

Le frein le plus efficace sur un vélo est le frein avant, c'est donc celui que vous allez utiliser le plus souvent. En effet, lors du freinage, votre poids aura tendance à se diriger vers l'avant, exerçant donc une plus grande pression sur la roue avant, ce qui procure une meilleure force de freinage. Certaines personnes ont peur d'utiliser le frein avant de peur de passer par dessus le guidon. Ce genre d'incident n'arrive que très rarement (la majorité du temps lors d'un arrêt d'urgence mal contrôlé) et peut être évité le plus souvent par un transfert de poids vers l'arrière, soit en se levant légèrement de votre selle et en mettant votre bassin derrière celle-ci. Cette technique n'est cependant généralement pas utilisée.

[IMAGE]

Commencez par vous pratiquer dans une rue tranquille ou dans un stationnement. Appuyez sur le frein progressivement jusqu'à ce que vous vous sentiez en contrôle. Éventuellement l'usage du frein avant deviendra seconde nature et vous n'aurez plus peur de trop appuyer. D'ici là, freinez avec une combinaison des freins avant et arrière, en mettant toujours plus l'accent sur celui à l'avant.

Sur les surfaces mouillées ou glacées, ainsi que sur le sable ou toute autre surface glissante, le frein avant peut devenir difficile à contrôler. Dans ces conditions, mettez l'accent sur le frein arrière qui offre plus de stabilité mais moins de puissance.

Recouvrements et objets à surveiller

Il existe quelques éléments de la route auxquels vous devez faire attention. Les recouvrements tels que le béton, les pierres et tuiles à surface lisse, ainsi que tout ce qui est en métal peuvent être glissants, surtout lorsque mouillés. Ralentissez donc si vous devez effectuer un virage sur ces surfaces et freinez à l'avance.

Les rails de chemins de fer doivent être passés perpendiculairement, le plus possible, sans quoi votre roue peut s'y loger et vous faire perdre le contrôle.

[IMAGE – chemin de fer]

Vitesses

Vous devez être en mesure d'effectuer vos changements de vitesse. De règle générale, lorsque vous sentez que vous forcez: baissez vos vitesses, et si vous sentez que vous pédalez légèrement dans le vide, montez les. Il existe plusieurs types de vitesses, référez vous au manuel de l'utilisateur venant avec votre bicyclette pour les spécificités de votre système.

Encore là, pratiquez vous dans des rues peu achalandées, idéalement comportant des côtes pour que vous puissiez vous pratiquer.

Lorsque vous pédalez, préférez une cadence (vitesse de rotation des pédales) plus élevée à forcer sur les pédales. Forcer peut causer des maux aux genoux sur de longues périodes et vous dépensez plus d'énergie que nécessaire.

Aux arrêts, ajustez les vitesses en conséquence pour être capable de redémarrer aisément. Avec un système à dérailleur, le changement de vitesse doit être fait lorsque vous pédalez, vous devez donc prévoir à l'avance. Un moyeu à vitesses intégrées, permet de changer de vitesse sans pédaler, un peu comme une transmission d'automobile. [\[IMAGE dérailleur vs mvi\]](#)

*Il est à noter que ce dernier système a aussi l'avantage de n'avoir aucune pièce amovible externe et ne nécessite quasiment aucun entretien, ce qui est très utile dans les conditions difficiles comme la pluie et l'hiver. Ce type de vitesses n'est pas commun en Amérique du Nord sur les vélos offerts couramment par les différentes boutiques cyclistes alors que leur usage domine en Europe, quoiqu'on observe une demande accrue en Amérique du Nord ces derniers temps. Il est possible d'ajouter un de ces moyeux, qui existent en plusieurs déclinaisons allant de 3 à 14 vitesses, sur presque tous les types de vélos. Il est probablement aussi possible aux boutiques de vous commander un vélo neuf avec ce type de vitesses, selon leurs fournisseurs. Évidemment, plus vous leur demanderez ce type de vélos, meilleure sera l'offre. Il est aussi intéressant de noter que ce système existe depuis le début du 20^e siècle, mais qu'il est presque disparu de tous les vélos vendus à partir des années soixante, alors que son évolution a continué ailleurs sur le globe où le cyclisme utilitaire n'a pas connu le déclin qu'il a eu ici. **METTRE DANS UNE SECTION À PART, mettre lien (voir section types de moyeux arrière)***

Hauteur de la selle

Il est important de bien ajuster la hauteur de la selle. Une selle trop basse ou trop haute vous fera forcer inutilement et risquera de vous blesser aux genoux. Si vos deux pieds touchent le sol lorsque vous êtes assis sur votre selle, elle est fort probablement trop basse (selon la géométrie du vélo).

La selle devrait être assez haute pour que lorsque votre pédale est à sa plus basse position de rotation votre genou devrait être presque étendu, avec un léger angle, environs cinq degrés. C'est la position optimale. [\[IMAGE\]](#)

Lors de conditions difficiles l'hiver, vous voudrez probablement l'abaisser de quelques centimètres question d'être capable de mettre pied à terre plus facilement au cas où vous commenceriez à glisser.

Si, lorsque bien ajustée, vous avez de la difficulté à monter et descendre de votre selle, référez vous à la section « Embarquement et débarquement de la selle » du chapitre « Autres » qui décrit comment faire.

Signalisation

Vous devez être en mesure de communiquer avec les autres véhicules et aux piétons vos intentions, et ce sur une distance assez grande pour ne pas mettre en danger ces derniers ainsi que vous-même. Vous devez être capable de signaler ces trois intentions: arrêter ou ralentir, tourner à droite, tourner à gauche.

Pour signaler votre intention d'arrêter ou de ralentir, placez votre avant-bras droit gauche verticalement vers le bas. [\[IMAGE\]](#)

Pour tourner à droite, placez votre avant-bras gauche verticalement vers le haut ou placez votre bras droit horizontalement. [\[IMAGE\]](#)

Finalement, pour tourner à gauche, placez votre bras gauche horizontalement. [\[IMAGE\]](#)

Lorsque vous effectuez quelque manœuvre sur la chaussée, en plus de signaler, n'oubliez pas de vérifier ce qui se passe derrière vous pour vous assurer de pouvoir passer en toute sécurité.

Positionnement sur la chaussée

Lorsque vous conduisez votre vélo sur la chaussée, il est important de garder une bonne position pour rendre votre trajet plus sécuritaire mais aussi plus plaisant pour vous et ceux qui vous entourent. De plus, comme toujours, vous devez respecter les lois en vigueur, ces lois sont en majorité les mêmes pour les automobiles et les cyclistes, à quelques détails près.

Conduite sur le trottoir

Le trottoir est réservé aux piétons, ce n'est pas la place pour conduire votre vélo. La seule exception à cette règle est si vous débarquez de votre vélo et devenez... piéton!

Plus sérieusement, la loi permet deux cas spécifiques où l'usage du vélo est permis sur le trottoir:

- si la signalisation le prescrit,
- en cas de nécessité.

Ici, « nécessité » ouvre la voie à une grande interprétation, cependant n'abusez pas de ce privilège.

La très grande majorité du temps, il ne vous sera pas utile de vous promener sur le trottoir, même en ville sur les boulevards les plus utilisés. En effet, cela n'est pas nécessaire ni recommandable.

En plus d'incommoder et de risquer de frapper un piéton, de ne pas être confortable à cause des entrées de stationnement et de grandement limiter votre vitesse, vous augmentez vos chances de vous faire frapper aux intersections et aux entrées, et cela encore davantage si vous vous promenez en sens inverse, puisque les autres véhicules ne s'attendent pas à vous y trouver et ne regarderont probablement pas en votre direction.

Si jamais vous deviez *absolument* circuler sur le trottoir, redoublez de prudence et, considérant que vous n'êtes pas à votre place, donnez toujours la priorité aux piétons et véhicules ayant droit d'y être ou encore mieux: débarquez de votre vélo et marchez.

Certains endroits permettent aux enfants de moins de dix ans de se promener sur le trottoir, et il serait recommandable de les laisser en faire de même avant qu'ils ne sachent gérer les interactions routières convenablement. Les plus jeunes enfants se promenant en vélo sur le trottoir devraient être supervisés par des cyclistes expérimentés se promenant dans la rue lorsque nécessaire.

Bon côté de la route

En vélo, la loi requiert que vous vous promeniez dans le même sens que la circulation, et **jamais** à l'inverse. Si vous n'êtes pas habitués à faire de même, ne pas voir les véhicules vous approcher par l'arrière peut vous faire peur, mais au fur et à mesure des kilomètres parcourus, vous vous y habituerez. Ne pas suivre cette règle augmente incroyablement vos chances d'être frappé.

Pour une raison inconnue, plusieurs gens croient à tort que se promener en sens inverse est une bonne idée et est plus sécuritaire. C'est faux pour plusieurs raisons:

Premièrement, si vous circulez dans le mauvais sens, vous ne pourrez pas utiliser les intersections puisque vous ne suivez pas le trafic. Vous vous retrouverez invariablement dans des situations dangereuses à cause de votre positionnement sur la chaussée. Tout comme pour la conduite sur le trottoir, vous serez à des endroits où les gens ne s'attendent pas à vous voir et ne regarderont pas.

De plus, lorsque vous rencontrerez des cyclistes se promenant dans la bonne direction, un d'entre vous sera forcé de se tasser vers le centre de la chaussée, où un automobiliste qui ne s'attend pas à vous voir, puisque vous êtes caché derrière l'autre cycliste, a de bonnes chances de faire un face-à-face avec vous.

Justement, au sujet des faces-à-face, l'énergie d'un impact de ce type est grandement supérieur à celle que vous expérimenteriez si vous vous promeniez dans la bonne direction.

De plus, en allant dans le sens de la circulation, vous donnez plus de temps aux véhicules allant plus vite que vous de vous voir et vous éviter.

Les collisions d'avant à l'arrière sont rares et lorsque vous signalez vos intentions correctement, il y a peu de chance qu'un tel évènement vous arrive.

Être prévisible

Puisque vous êtes constamment en train d'interagir avec les autres utilisateurs de la route, il est primordial que votre comportement soit prévisible. Signalez toujours avant d'effectuer une manœuvre et suivez ces conseils.

Gardez toujours la trajectoire la plus droite que possible, évitez de zigzaguer de façon inutile et ne faites pas de mouvements brusques. Restez à la droite sur la chaussée, autant que possible. Cependant ne vous mettez pas trop à la droite, c'est une invitation à vous faire dépasser de trop près par les automobilistes téméraires lorsque les voies sont étroites.

Aux intersections, gardez une ligne droite jusque l'autre côté de celles-ci que vous traversez et ne virez pas dans les rues adjacentes. Dans le cas contraire, un autre véhicule pourrait ne pas vous laisser assez de place pour continuer et vous forcer à freiner d'urgence, causer des problèmes de circulations ou un accrochage.

[IMAGE]

Lorsque vous devez passer des véhicules stationnés ou en arrêt, laissez vous toujours une marge d'environ la largeur d'une porte d'automobile. Il arrive relativement souvent que des gens ouvrent leur portière sans regarder dans leur rétroviseur. Les collisions avec portière sont très dangereuses, faites donc bien attention. Lorsque vous dépassez par la droite des automobiles en attente à une lumière, faites de même, et puisque vous n'avez probablement pas de marge de manœuvre pour éviter une portière qui s'ouvre, ralentissez.

[IMAGE]

Entre deux véhicules stationnés, gardez encore une fois une ligne la plus droite possible et n'allez pas circuler entre ceux-ci. En faisant de même, vous vous assurez de ne pas être caché et réduisez vos risques de collision. Lorsque vous approchez de véhicules garés, n'attendez pas la dernière minute pour effectuer votre virage pour passer.

En cas de vitesse égale aux automobiles, il vous est possible d'emprunter le centre de la voie. Cela réduit les chances que quelqu'un tourne à droite sur vous parce que vous êtes dans leur angle mort et que peu de gens regardent pour voir si un cycliste se promène à leur droite.

De même, dans des conditions jugées dangereuses telles que des nids de poule ou des branches sur la chaussée, la loi vous permet d'utiliser l'espace nécessaire pour vous promener en sécurité.

Évidemment, lorsque vous quittez la droite, signalez vos intentions et regardez à l'arrière ou dans votre miroir si vous pouvez passer.

Obligation à utiliser les aménagements cyclistes

Il existe une loi au Québec qui force les cyclistes à utiliser les voies cyclables (que ce soit une piste cyclable ou une bande cyclable), excepté lorsque vous les jugez dangereuses, par exemple s'il y a présence de débris dans ceux-ci, si elles sont trop étroites, etc.

Cependant, l'implantation de ces voies est parfois déficiente et est dans certains cas non-recommandable. Les bandes cyclables bidirectionnelles en sont un exemple flagrant: elles sont reconnues comme étant cause de problèmes et augmentent les probabilités d'accidents.

À Québec, au moment d'écrire ces lignes, il semble être généralement toléré par les policiers de ne pas observer ce règlement à la lettre. N'en faites donc pas trop de cas.

N'oubliez jamais qu'une bande cyclable n'est qu'une autre voie parmi tant d'autres sur la route et vous n'y êtes pas restreint en permanence. Vous pouvez et aurez à la quitter pour effectuer vos manœuvres de façon conforme et sécuritaire.

N'allez toutefois pas penser que l'auteur de ce livre est contre les aménagements cyclables ! Lorsqu'ils sont bien réalisés, ils offrent bon nombre d'avantages et sont tout à fait souhaitables. Il existe beaucoup plus que les bandes et pistes cyclables pour aider cyclistes et autres usagers de la route à coexister le mieux possible. Ceux-ci sont trop nombreux pour être décrits dans ce guide et les qualités d'un bon ou d'un mauvais aménagement sont assez nombreuses pour faire l'objet d'études approfondies et remplir quelques centaines de pages. Vous apprendrez vite avec l'expérience à quoi faire attention.

Utilisation des intersections

Lors de vos déplacements, vous aurez quotidiennement à emprunter des intersections. Que ce soit un simple virage à droite ou un virage à gauche sur un boulevard à trois voies, il est recommandé de suivre ces techniques pour s'assurer que tout se passe bien.

N'oubliez pas de suivre les lois en vigueur et de rester courtois avec les autres utilisateurs de la chaussée. Signalez toujours ce que vous vous préparez à faire et regardez à l'arrière lorsque nécessaire.

La technique de conduite décrite ici s'appelle *conduite véhiculaire*. En bref, c'est la pratique de conduire votre vélo en accord avec les principes de conduite d'un véhicule sur la voirie, en la partageant avec les autres modes transports, qu'ils soient motorisés ou non.

Cette technique est surtout utile lorsque des aménagements cyclables ne sont pas disponibles. Cependant, lorsqu'ils le sont, cette technique reste nécessaire, il ne vous suffit qu'à adapter votre conduite en conséquence.

Tourner à droite

Tourner à droite est probablement l'interaction d'intersection la plus facile en vélo.

Vous restez simplement à droite sur la chaussée, signalez et effectuez votre arrêt si nécessaire puis effectuez votre tournant¹. Essayez de garder votre position à droite de la chaussée le plus possible pour éviter de terminer votre virage au milieu de la voie. Une exception à cette dernière règle: lorsque vous aurez à effectuer un virage à gauche juste après un virage à droite, si la distance entre les deux ne permet pas de vous positionner au milieu de la voie, il serait recommandable de vous y diriger directement².

[IMAGE – 2 cas]

Changement de voie

Le changement de voie, que l'on peut aussi appeler « prendre la voie » (se mettre au milieu d'une voie) dans certains contextes, est utile dans plusieurs cas. Il peut être utilisé pour empêcher un autre véhicule de vous dépasser dans des conditions dangereuses, pour effectuer le dépassement d'un autre vélo ou tout autre véhicule ou pour vous préparer à procéder à un virage, le plus généralement à gauche.

Pour l'effectuer, signalez un virage à gauche, regardez en arrière voir si la voie est libre puis tournez vers le centre de la voie¹. Si vous devez traverser plusieurs lignes, recommencez la manœuvre jusqu'à ce que vous soyez dans la voie désirée².

[IMAGE – 2 cas]

Tourner à gauche

Pour tourner à gauche, commencez par effectuer une prise de voie puis signalez votre intention et effectuez le virage en vous dirigeant lentement vers la droite de la chaussée sur la rue sur laquelle vous tournez¹.

Si vous devez faire un deuxième virage à gauche juste après, gardez la position requise sur la chaussée (prise de voie, encore) sans aller directement vers la droite de la chaussée².

Vous devez respecter le marquage des voies tel que vous le feriez en voiture ou avec n'importe quel autre véhicule. Dans le cas d'une chaussée à plusieurs voies, si la voie pour tourner à gauche est la deuxième à partir du côté de la route, c'est celle que vous devez utiliser. La manœuvre est la même qu'un virage à gauche ordinaire, excepté que vous aurez plusieurs changements de voie à effectuer³.

Si la chaussée comporte plusieurs voies permettant de tourner à gauche, utilisez celle la plus à droite, sinon des problèmes d'interaction pourraient survenir⁴.

Si vous ne vous sentez pas à l'aise de traverser plusieurs voies sur un boulevard achalandé, ce qui est normal lorsque vous commencez à pratiquer le vélo en ville (c'est une opération complexe même en automobile!), n'hésitez pas à utiliser la traverse pour piétons. Cependant faites attention, comme toujours, de donner la priorité à ces derniers.

Dans certains cas, même pour les cyclistes les plus avancés, il sera peu sécuritaire d'opérer un changement de voie et rendu à l'intersection il vous sera presque impossible d'effectuer votre virage. Vous en viendrez à reconnaître ce genre d'intersections et saurez prendre un itinéraire différent ou utiliser la traverse piétonne⁵.

[IMAGE – 5 cas]

Continuer tout droit

Continuer tout droit peut sembler d'une simplicité déconcertante de premier abord, mais quelques spécificités s'appliquent lorsque vous êtes sur un vélo.

En tant que cycliste, il arrivera souvent que vous allez dépasser des voitures attendant à un feu rouge par la droite. Dans ce cas, faites vous bien remarquer par le conducteur à l'avant de la file, surtout s'il planifie tourner à droite¹. La meilleure façon de faire cela est de vous mettre à l'avant en biais de celui-ci.

Lorsque le trafic est en mouvement, évitez de dépasser des automobiles par la droite aux intersections. Certains conducteurs semblent oublier un équipement (qui pourtant vient de série sur la presque totalité des véhicules à moteur !) leur permettant de signaler leurs intentions, ce qui peut évidemment résulter en collision. Dans ce cas quittez, légèrement la droite de la chaussée et positionnez vous plus au centre, sans toutefois prendre la voie, de façon à être bien vu et empêcher de vous faire dépasser. Restez entre les véhicules et évitez les angles morts². Une autre technique tout aussi efficace est de coordonner votre vitesse à celle du trafic.

Aussi, lorsque vous contournez un véhicule qui tourne à droite, faites le par la gauche pour vous assurer, encore là, d'éviter les problèmes³.

Si la chaussée comporte une section de voie servant à tourner seulement à gauche, ne l'empruntez pas pour aller tout droit. Au lieu, utilisez la voie marquée à cet usage⁴.

[IMAGE – 4 cas]

Bandes cyclables

Lorsque les rues comportent des bandes cyclables, les manœuvres sont effectuées en très grande partie de la même façon. Aux tournants à gauche, effectuez votre changement de voie dans la voie non-réservée aux cyclistes puis effectuez votre virage¹. Lorsque vous continuez tout droit, prenez l'extrême gauche de la bande cyclable de façon à ce qu'un autre véhicule ne puisse effectuer de virage à droite dangereux, tel que recommandé ci-haut².

[IMAGE – 2 cas]

Quelques considérations

N'oubliez jamais que, à l'écriture de ces lignes, il n'est pas encore empreint dans la conscience collective le réflexe de vérifier dans le miroir de droite si des cyclistes approchent de ce même côté. Des pays ont une législation donnant certains privilèges concernant la priorité aux cyclistes venant de la droite, forçant les conducteurs d'autres véhicules à être plus vigilants (« no-fault » cycliste). D'ici à ce que pareille révision au Code de la sécurité routière soit effectuée, restez sur vos gardes!

Rond-point (NC)

Giratoire (NC)

Pistes cyclable

Plusieurs l'oublient, mais la piste cyclable est aussi un type de rue, mais à une échelle plus petite. Le marquage et les panneaux y existent aussi, et doivent donc être respectés.

Dans la ville de Québec, il n'existe que très peu de *pistes cyclables*, qui sont définies à l'usage exclusif des cyclistes. Ce que la majorité d'entre vous appelez de ce nom sont plutôt des pistes dites *multi-usage* ou *multi-usagers*. Cela signifie qu'en plus d'y rencontrer des cyclistes, vous y verrez des patineurs, des coureurs, des marcheurs – souvent avec leurs chiens et/ou des écouteurs –, des cyclistes occasionnels (dont vous faites peut-être partie) et très souvent nos merveilleux membres de la faune locale. Or, tous ces derniers doivent co-exister en harmonie (ou presque).

En plus du Code de la sécurité routière et des règlements de sécurité habituels en plus du gros bon sens, la Ville impose une limite de 35 km/h aux vélos.

La nuit, faites très attentions aux chats, ils ont la mauvaise habitude de s'asseoir au beau milieu de la piste cyclable et vous regarder passer. Ils peuvent être difficiles à apercevoir sans lumière, mais ce n'est pas un problème puisque vous en possédez déjà une, n'est-ce pas?

Étiquette de la piste cyclable

On pourrait décrire quelques règles non-dites qui définiraient une « étiquette de la piste cyclable ». Ces règles sont peu nombreuses mais, lorsqu'appliquées, se révèlent le gage d'un cycliste prévenant et plaisant à côtoyer.

1. Ne dépassez pas entre deux personnes allant en sens inverse. C'est à dire : attendez que la voie inverse se libère avant d'effectuer un dépassement. C'est inutilement dangereux pour les quelques secondes que vous allez potentiellement sauver. Sans compter que c'est tout simplement illégal; une piste cyclable reste une « rue » même si les automobiles ne peuvent s'y aventurer.
2. Lorsque vous dépassez des marcheurs, des coureurs et les familles comprenant des enfants en jeune âge ainsi que les personnes âgées, ralentissez et donnez plus d'espace que nécessaire lors de votre manœuvre. En bonus, si vous possédez une clochette, faites vous entendre! La raison est simple: ces usagers peuvent parfois avoir des réactions surprenantes et inattendues.
3. Lorsque la piste est congestionnée, ralentissez et prenez la vitesse moyenne des autres cyclistes jusqu'à ce que vous trouviez un trou pour passer.
4. Ne prenez pas les deux voies de large, c'est très, très déplaisant. Vous bloquez ceux qui essaient de vous dépasser et risquez d'entrer en collision avec des gens en sens inverse, surtout la nuit... en plus que c'est carrément illégal, ça aussi.

L'hygiène du cycliste

Vêtements

Le chaud (NC)

La pluie (NC)

L'hiver (NC)

Mais... je suis un automobiliste !

Quels sont les droits des cyclistes? (NC)

Que faire pour faciliter la vie des cyclistes ? (NC)

Dans quelles conditions les cyclistes peuvent-ils utiliser une voie complète ? (NC)

L'anatomie du vélo

Différents pièces avec diagramme + descriptions

À vélo l'hiver

Déneigeuse

Pneus

Froids intenses

Entretien

Autres

Embarquement et débarquement de la selle (NC)

Plusieurs ont de la difficulté à monter et descendre de leur selle aux arrêts et départs lorsque celle-ci est ajustée correctement, ce qui cause la plupart du temps l'impossibilité de mettre pied à terre lorsqu'assis.

Embarquer

Débarquer

Step-through frame, cadre à empattement facile.

En cas d'accident (NC)