

Guide Bike Experience



Avec le soutien de :



Éditeur responsable : Pro Velo
Pro Velo asbl – 15 rue de Londres, 1050 Bruxelles –septembre 2022
Photo de couverture © Félix Bach
Ce présent carnet a été imprimé à Bruxelles sur du papier recyclé.

Décidé-e à prendre le vélo pour vos déplacements ? Félicitations !
Bike Experience va vous aider à vous lancer à vélo dans Bruxelles.
Bien encadré-e, vous (re)découvrirez la ville sur deux roues !

L'expérience commence déjà avec ce guide... Vous serez aussi pris-e en main par nos formateur·rice·s. Vous suivrez tout d'abord une courte formation à la circulation en ville suite à laquelle vous vous sentirez déjà plus rassuré-e. La formation se déroule en trois phases :

1. Rappel du code de la route spécifique aux cyclistes.
2. Test de vos aptitudes à vélo.
3. Échange sur vos expériences.

Vous avez ensuite la possibilité de vous faire accompagner par un-e Coach. Croyez-en notre expérience, deux semaines de coaching suffisent pour devenir autonome lors de vos déplacements. Avec votre Coach, vous vous mettez d'accord sur les horaires d'accompagnement. Vous construirez ensemble les parcours les plus adaptés : agréables, sécurisés et rapides !

Pour les Coaches qui nous lisent : vous trouverez à la fin de ce guide (p. 28), une partie dédiée au coaching qui vous aidera à faire de votre accompagnement une réussite, pas à pas.

Si vous désirez partager votre expérience, publiez vos billets d'humeur et vos plus belles photos sur les réseaux sociaux pour expliquer à votre entourage comment se déroule votre Bike Experience : vous en êtes les meilleur·e·s ambassadeur·rice·s !



BIKE
EXPERIENCE
.BRUSSELS

BIKE

EXPERIENCE

.BRUSSELS

Avant-propos

p. 3

Matériel et préparatifs

1. Quel vélo pour quel déplacement ?
2. Taille du vélo et position
3. Équipement
4. Se prémunir contre le vol
5. Comment entretenir votre nouvelle monture ?
6. Itinéraires cyclables
7. Transport en commun

p. 6

Rouler en ville

1. Attitudes et positionnements
2. Code de la route : quelques rappels
3. Manoeuvres importantes

p. 18

Législation en matière d'indemnité vélo

p. 29

Pour le/la Coach

1. Votre rôle
2. Comportements du/de la Coach
3. Déroulement
4. Attitude du/de la Coach
5. Positionnement du/de la Coach

p. 30

Informations pratiques

1. Équipement
2. Un accident ? Un accrochage ?

p. 38

Les associations cyclistes

p. 39

Témoignages

p. 40

Matériel et préparatifs

1. Quel vélo pour quel déplacement ?

Avant de vous lancer à vélo, il vous faut un bon vélo adapté à votre taille et à vos déplacements. Pour vous aider à choisir, nous analyserons ici trois sortes de vélo parmi les plus répandus.

Conseil

- Si possible, testez le vélo avant de l'acheter. Retrouvez la liste des revendeur-euse-s par quartier sur les sites du GRACQ et de Pro Velo.





Vélo de ville

C'est le vélo dit « classique ».

Il existe en cadre femme ou homme, avec plus ou moins de vitesses.

Un 7/8 vitesses nous semble être une bonne base, surtout si vous roulez en ville.

Si vous optez pour un changement de vitesses intégré dans le moyeu, vous ne déraillez jamais et vous pourrez changer de vitesses à l'arrêt.

Si possible, optez pour un dérailleur classique qui combine plateaux (à l'avant) et pignons (à l'arrière) pour atteindre jusqu'à 27 vitesses.

Privilégiez un modèle avec de bons freins et de bons pneus (anti-crevaisin). Pour un vélo de bonne qualité, comptez un budget approximatif de 500-600 € pour un vélo neuf.

Chez Pro Velo Bruxelles, des vélos de ville de la marque belge Oxford sont en vente toute l'année.



VAE - vélo à assistance électrique

Le VAE, dont les ventes ne cessent d'augmenter ces dernières années, est un vélo dont l'assistance électrique s'enclenche sur demande lors du pédalage – il ne s'agit donc pas d'un cyclomoteur.

Sa puissance est limitée à 0,25 kW et sa vitesse à 25 km/h (selon les directives européennes).

Pour un vélo à assistance électrique de qualité, comptez au minimum 1.200 €. Soyez attentif·ve à la batterie : le modèle influence le prix, sa durée de vie et son autonomie. Certains VAE offrent une assistance au démarrage modulable (différents niveaux) et/ou générative (la batterie se recharge lors du freinage ou des descentes).

Il est généralement possible de démonter la batterie pour la recharger. N'hésitez pas à tester différents modèles de vélo avant de faire votre choix, en vous rendant par exemple chez un·e commerçant·e spécialisé·e.

Chez Pro Velo Bruxelles, des VAE de la marque belge Oxford sont en vente toute l'année.



Vélo pliant

Si vous souhaitez combiner vélo et transports en commun, le vélo pliant vous facilitera la vie. Idéal pour les travailleur-euse-s dont le domicile et/ou le bureau se trouvent entre un et cinq kilomètres de la gare, ou encore pour les cyclistes ne disposant pas d'un local pour entreposer leur vélo durant la nuit.

Sachez néanmoins qu'un vélo pliant est moins confortable pour les longues randonnées et les pavés. Ils sont également plus chers qu'un vélo de ville (comptez environ 1.000 €).

Quelques critères à prendre en compte :

- La compacité du vélo, son poids.
- Le nombre de vitesses et le type de changement (dérailleur ou moyeu).
- La dimension des roues (plus elles sont grandes, plus le vélo est stable, mais moins il est maniable et compact).
- La possibilité de le faire rouler une fois plié.
- Les accessoires (éclairage, sacoches, housse de transport...).



Vélo d'occasion

La seconde main se révèle être une bonne alternative pour l'achat d'un vélo. Cette option vous permet de trouver un vélo de qualité, à un meilleur prix, tout en réduisant le gaspillage et votre facture écologique.

Quelques points à surveiller pour ne pas vous procurer une « bécane » qui vous coûtera plus cher en entretien qu'à l'achat :

- La qualité du cadre et sa taille (adaptée à la vôtre).
- La transmission : la chaîne, les câbles des vitesses, le dérailleur.
- Les freins : vérifiez les patins (les rainures doivent être visibles), ainsi que les câbles de frein.
- Les pédales : y a-t-il un jeu lorsque vous tirez dessus vers l'extérieur ? Sont-elles bien accrochées ?
- Les roues : faites-les tourner, sont-elles voilées ? Les rayons sont-ils tous présents ?
- Les pneus : examinez-les bien !
- Les périphériques : selle, poignée, garde-boue, éclairage...
- L'équipement obligatoire est-il présent ? (voir p.9)

Conseils

- Avant l'achat, demandez toujours à tester le vélo sur la route.
- Faites le tour du pâté de maisons et faites-le « souffrir un peu » : changez les vitesses, faites de la montée, testez les freins.
- Renseignez-vous sur le prix des pièces détachées afin de faire un rapide calcul des réparations éventuelles à effectuer.



2. Taille du vélo et position

Le deuxième point le plus important lors du choix de votre vélo, c'est la taille du cadre et la position que vous allez prendre. Le cadre doit être adapté à votre taille ! Il n'y a rien de plus inconfortable que de rouler avec un vélo trop petit ou trop grand... Faites-vous aider !

Conseils

- Certains modèles de vélo permettent de bouger la potence afin d'élargir (ou réduire) l'espace entre les bras et le guidon. Vous devez atteindre les manettes de freins après ajustement du guidon.
- Votre position de conduite peut être modifiée en ajustant la selle et le guidon.
- Placez la pointe des pieds sur la pédale et non votre talon... Vous réduirez ainsi votre effort.

À retenir

- Une bonne hauteur de selle est importante : pour avoir le plus de force possible lors du pédalage, votre jambe ne doit être ni trop tendue ni trop pliée.
- Réglez votre selle en vous plaçant debout à côté. Elle doit être à la hauteur de votre hanche.
- Assis-e sur la selle, vous devez toucher le sol de la pointe des deux pieds.
- Il est possible d'ajuster la selle en la faisant bouger vers l'avant ou l'arrière.
- Un bon contact avec vos pieds sur les pédales est utile pour maximiser votre effort.



- Votre guidon est placé à la même hauteur que votre selle. Pour une position plus aérodynamique, descendez-le. À l'opposé, pour une position plus confortable pour votre dos et qui vous rassure dans le trafic, rehaussez-le.
- Mais surtout, vous devez vous sentir à l'aise. Vous devrez peut-être faire quelques adaptations avant de trouver la bonne position...

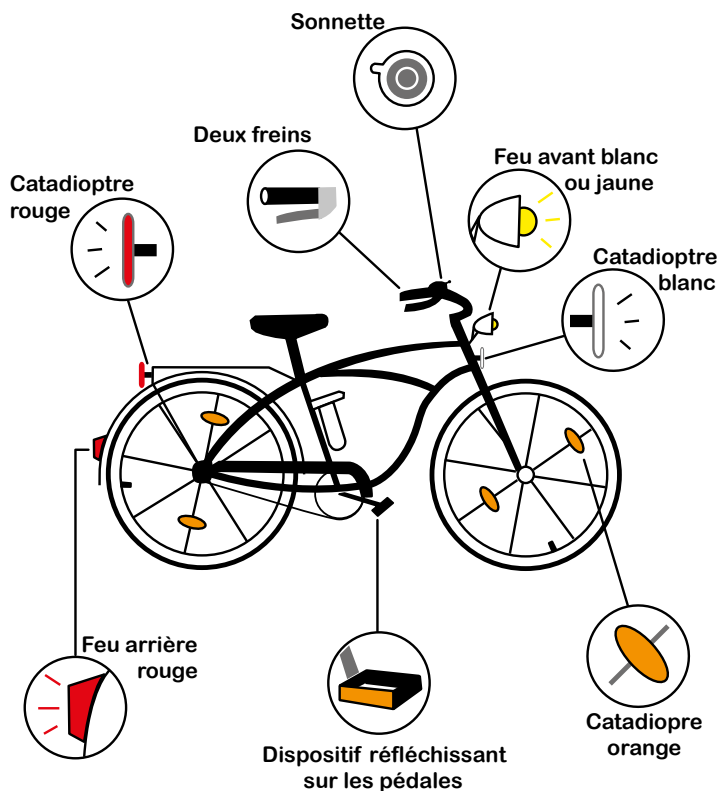
3. Équipement

Vous avez un vélo adapté à votre taille et à vos critères de confort. Il faut maintenant qu'il soit équipé correctement...
Et vous aussi !

Équipement obligatoire du vélo

Rien ne vous empêche de personnaliser votre nouvelle acquisition pour autant que vous respectiez les obligations légales.

Les accessoires repris ci-dessous sont obligatoires sur tous les types de vélo (classiques, pliants et électriques).





Équipement personnel

Les incontournables de votre équipement :

- Le cadenas : de loin l'élément le plus important après l'acquisition de votre vélo.
- La chasuble fluo et le casque : ils ne sont pas obligatoires mais conseillés.
- Les fontes et/ou le panier : pratique pour y glisser votre mallette ou vos courses.
- La pompe.
- Le slap wrap (serre-pantalon) : pour fixer vos pantalons et vous rendre visible.

Quel style vestimentaire adopter ?

Contrairement aux idées reçues, il n'est pas nécessaire d'enfiler votre équipement sportif dernier cri pour effectuer vos trajets quotidiens. L'important est d'être libre de ses mouvements et de se sentir bien.

Conseil

- Optez pour des vêtements confortables et pas trop chauds.
- Évitez toutefois les lacets défaits, les longs cheveux dans le visage qui nuisent à la visibilité, les accessoires qui pourraient se coincer dans le vélo et vous faire chuter (écharpe, capuchon, cordon...), les pantalons trop amples, les longues jupes.



4. Comment se prémunir contre le vol ?

- Attachez toujours votre vélo à un objet fixe par le cadre et la roue avant, même pour une très courte durée.
- Utilisez un bon cadenas (de préférence en « U »).
- Faites graver votre vélo. Ou enregistrez et identifiez-le sur la plateforme **mybike.brussels**.
- Créez une fiche d'identité du vélo. Si vous en achetez un d'occasion, demandez-en une au vendeur.
- Vous pouvez également faire assurer votre vélo de valeur si vous le souhaitez.
- Si votre vélo est volé, rendez-vous sur le site www.velosretrouves.be.



Conseil

- Si vous possédez un vélo pliant, emportez-le partout avec vous.



5. Comment entretenir votre nouvelle monture ?

Vous avez trouvé la perle rare et vous allez en prendre soin. Le meilleur conseil est de faire des petites vérifications régulières, cela vous évitera de grosses réparations.

Conseil

Beaucoup de cyclistes roulent avec des pneus trop peu gonflés. Pour une efficacité optimale dans vos déplacements, gonflez-les tous les mois.

Vérifications régulières

- Réglage des freins.
- État général des pneus et pression (vérifiez l'indication sur le pneu).
- Nettoyage et huilage de la chaîne.
- Vérification des feux.
- Nettoyage des roues (surtout si vous avez un pneu réfléchissant qui remplace les catadioptriques obligatoires dans les roues).
- Dérailleur : si les vitesses passent mal, allez voir rapidement un-e mécano.
- Une fois par an, prévoyez un check-up complet.

Kit d'entretien

Kit de base

- Pompe à vélo.
- Jeux de clés Allen et anglaise.
- Kit de réparation d'urgence pour les chambres à air et pour le changement d'une roue.
- Un peu d'huile ou de graisse.



6. Itinéraires cyclables

Carte vélo de la Région de Bruxelles-Capitale (voir page 15)

Avant de vous mettre en route, préparez votre itinéraire avec l'aide de votre Coach. La carte vélo peut vous aider à repérer les itinéraires adaptés (reliefs, itinéraires favorables aux cyclistes, Promenade Verte...).

Les **ICR** (itinéraires cyclables régionaux) et les **ICC** (itinéraires cyclables communaux) sont des chemins balisés et aménagés recommandés pour les cyclistes. Ils empruntent généralement des voiries locales, hors des grands axes, permettant de rouler dans un trafic moins dense et moins stressant. À Bruxelles, 19 ICR existent et de nouveaux continuent d'être développés pour encore plus d'aisance et de confort.

Chemins alternatifs

En plus de votre carte vélo de Bruxelles, n'hésitez pas à utiliser les chemins alternatifs :

- Pensez par exemple à l'ascenseur au pied du Palais de Justice.
- Évitez le Mont des Arts en empruntant la rigole en face du Parc Royal, à proximité de l'entrée du Bozar.
- S'il se trouve sur votre route, pensez au Parc du Cinquantaire.
- Passez par la Promenade Verte, elle contourne Bruxelles.
- Pour rappel, la Grand-Place est interdite aux cyclistes, ainsi que beaucoup de parcs.



7. Transports en commun

Métro et tram

Emporter son vélo dans le métro et le tram est gratuit mais n'est pas autorisé durant les heures de pointe (du lundi au vendredi de 7 à 9h et de 16 à 18h30), sauf si vous voyagez avec un vélo pliable.

Attention : certaines stations restent difficiles d'accès pour les vélos et deux vélos maximum sont admis par rame. L'espace prévu pour les vélos est souvent dans la première ou dernière rame du véhicule.

Train

Vous pouvez prendre le train avec votre vélo. Si vous possédez un vélo pliant, aucune majoration ne vous sera demandée si vous le pliez et le rangez près de vous.

Pour transporter un vélo classique, il faut acheter un « Supplément Vélo » de 4 €, pour n'importe quel trajet. Attention, vous ne pouvez pas embarquer vos vélos dans toutes les gares, renseignez-vous avant le départ.





Rouler en ville

Pour que vos déplacements à vélo en ville soient un plaisir, veillez à adopter quelques règles de base nécessaires à votre confort et à votre sécurité.



1. Attitudes et positionnements

L'attitude et la place que vous prenez dans le trafic déterminent en grande partie votre confort et votre sécurité.

- **Vérifiez votre équipement** : choisissez des vêtements confortables et adaptés aux conditions climatiques. Entretenez votre vélo, vérifiez la pression des pneus, l'efficacité des freins.
- **Respectez le code de la route** : tou·te·s les conducteur·rice·s ont des droits et des devoirs. Si vous voulez être respecté·e, commencez par montrer l'exemple. Ne passez jamais au feu rouge (sauf si un panneau spécifique vous autorise à le passer prudemment). Laissez les trottoirs aux piéton·ne·s et ne prenez jamais de sens interdits, sauf s'ils sont ouverts en sens unique limité.
- **Soyez visible** : faites en sorte d'être vu·e. Ne roulez pas dans l'angle mort des véhicules, prenez votre place sur la chaussée, utilisez les ZAC – zones avancées pour cyclistes – pour attendre devant les voitures au feu rouge, et soyez éclairé·e·s.
- **Soyez prévisible** : indiquez à temps et de manière claire (bras tendu) votre direction et adoptez une trajectoire la plus rectiligne possible.

- **Prenez votre place sur la chaussée :** occupez votre place à un mètre du bord droit de la chaussée ou des voitures stationnées. Soyez attentif-ve aux ouvertures de portières !
- **Ne vous laissez pas coincer :** lors de vos dépassements ou manœuvres, veillez à ne pas vous faire coincer dans la circulation. Placez-vous au milieu de votre bande à l'approche de carrefours où vous devrez peut-être vous arrêter. Restez toujours visible et prévisible !
- **Priorité n'égal pas sécurité :** les cyclistes attirent généralement moins l'attention et les automobilistes peuvent être surpris-es par leur présence.
- **Communiquez avec les autres usager-ère-s :** cherchez le contact visuel avec les autres conducteur-ric-e-s. Assurez-vous d'être vu-e avant de vous lancer dans un carrefour !
- **Soyez courtois-e :** faites preuve de respect pour un meilleur partage de l'espace public ! Gardez le sourire et remerciez les automobilistes et autres usager-ère-s de la voirie lorsqu'ils-elles vous cèdent le passage. N'oubliez pas que les piéton-ne-s sont prioritaires sur les passages pour piétons.
- **Sortez votre radar :** regardez loin, large, repérez les obstacles (les automobilistes à l'arrêt qui s'apprêtent à sortir de leur voiture par exemple) et anticipez !



2. Code de la route : quelques rappels

Les infrastructures cyclables

Piste cyclable

La piste cyclable est la partie de la voirie réservée à la circulation des vélos. Deux lignes blanches discontinues ou le panneau bleu la rend obligatoire. Sachez que la piste cyclable n'est pas exclusivement réservée aux cyclistes. Les vélomoteurs de classe A doivent l'utiliser, ainsi que les piéton-ne-s si c'est indiqué comme tel.

Si la piste est impraticable, le code de la route autorise le-la cycliste à emprunter la voirie.

Ainsi, le-la cycliste peut quitter la piste cyclable pour changer de direction, dépasser ou éviter un obstacle. Enfin, lorsque la piste cyclable s'interrompt et rejoint la voirie, le-la cycliste est prioritaire. Mais attention, priorité n'égale pas sécurité.

Bande cyclable suggérée

Il s'agit d'une bande d'une autre couleur que la route indiquant aux autres usager-ère-s la présence éventuelle de cyclistes sur la chaussée.

On la trouve en général lorsque la largeur de la route n'est pas suffisante pour une vraie piste cyclable. Cette bande suggère au-la cycliste la place qu'il-elle peut prendre sur la chaussée, son usage n'est pas obligatoire.

Ce type d'aménagement a tendance à disparaître et à être remplacé par les chevrons.





Chevrons

Lorsqu'ils sont doubles, ces marquages indiquent la présence d'un itinéraire cyclable, là où il n'y pas la possibilité de mettre une piste cyclable.

Si le chevron est simple (comme sur la photo), il a la même utilité que les bandes cyclables suggérées : rappeler aux automobilistes que l'espace est partagé et donner un sentiment de légitimité aux cyclistes.



SUL (Sens Unique Limité)

En tant que cycliste, vous pouvez emprunter les sens uniques pourvus du panneau additionnel « excepté cyclistes ». En empruntant ce sens interdit, roulez au centre de la route tant qu'il n'y a pas de voiture ou que la voiture est en approche. Lors du croisement, chacun-e doit ralentir et se rabattre sur sa droite.

Soyez particulièrement vigilant-e aux carrefours. Les automobilistes ne s'attendent pas toujours à voir un vélo sortir d'un sens unique. Adaptez votre vitesse et soyez très attentif-ve aux piéton-ne-s qui peuvent être surpris-es. N'hésitez pas à les prévenir de votre approche.

En sortie de SUL, établissez un contact visuel avec les conducteur-ric-e-s avant de vous engager (même si vous avez la priorité). La politesse et la convivialité sont très importantes dans les SUL.

ZAC (Zone Avancée pour Cyclistes)

Certains carrefours avec feux sont dotés d'une zone avancée pour cyclistes. Faire usage de cette zone vous permet d'être plus visible et de démarrer en première position lorsque le feu devient vert.

Cela vous permet aussi de venir vous ranger à l'endroit qui correspond le mieux à votre destination (à gauche, au centre ou à droite). Référez-vous également au point « Remonter une file de voitures » dans la partie « Manœuvres importantes » page 22.



B22 et B23

Certains panneaux permettent de franchir un carrefour sans prendre en compte le feu de signalisation. C'est le cas du B22 et du B23. Ils autorisent les cyclistes à franchir le feu rouge ou orange.

Toutefois, ils n'ont pas la priorité et doivent céder le passage aux autres usagers de la route.

Le B22 permet de franchir le feu de signalisation pour tourner à droite et le B23 permet de franchir le feu de signalisation afin de continuer tout droit. Ils sont tous deux généralement utilisés à condition que le cycliste ne doive pas couper le flux de circulation.





Rue cyclable

Installée sur les axes où la fréquentation de vélos est importante (mais où le trafic automobile est aussi possible), la rue cyclable est un aménagement adapté en faveur des cyclistes. Les véhicules motorisés sont toutefois autorisés à circuler sous certaines conditions. Ils ne peuvent pas dépasser les vélos et doivent garder une vitesse maximale de 30 km/h.



Bande bus / taxi / vélo

Lorsqu'un logo de vélo est représenté sur la bande bus et sur le panneau de signalisation, ces bandes sont accessibles aux cyclistes (mais pas obligatoires). Il est ici interdit de rouler à deux de front, et il faut maintenir sa droite. Lorsque vous circulez sur ces bandes, les feux pour les bus valent aussi pour les cyclistes.



Zones piétonnes

Ces zones sont accessibles aux cyclistes si et seulement si un vélo est dessiné sur le panneau de signalisation. S'il n'y a pas d'information supplémentaire, les cyclistes peuvent emprunter ces zones en permanence, à condition de rouler au pas. En présence de nombreux·ses piéton·ne·s, le·la cycliste devra descendre de son vélo.

3. Manœuvres importantes

Priorité de droite

La priorité de droite est d'application à **chaque carrefour**, sauf en présence d'une personne qualifiée, de signaux lumineux de circulation ou de signaux routiers.

Pour rappel, si le véhicule est à **l'arrêt**, il reste néanmoins **prioritaire**. Lorsque vous êtes vous-même prioritaire, n'oubliez pas le principe de base : priorité n'égale pas sécurité !

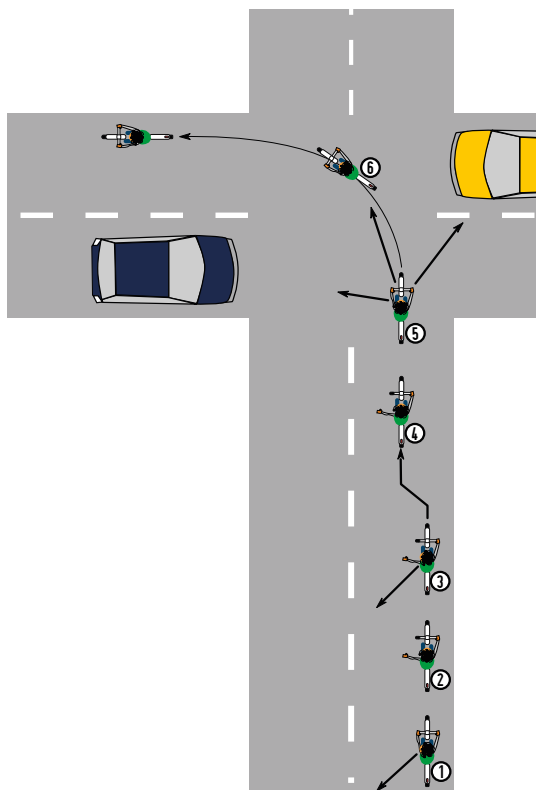
Tourner à gauche

Pour rappel, lorsque vous changez de direction, vous perdez votre priorité.

1. Lorsque vous approchez du carrefour, **regardez derrière** vous pour évaluer la situation.
2. Indiquez votre intention de vous déporter à gauche en **tendant votre bras**.
3. Le bras tendu, regardez derrière vous afin de **vérifier que la voie est libre** ou que l'automobiliste derrière a freiné pour vous laisser manœuvrer.
4. **Décalez-vous au milieu de la bande**.
5. Les mains sur le guidon, à l'entrée du carrefour, **regardez bien en face et à droite**, car tous les véhicules venant de ces directions seront prioritaires. N'oubliez pas de jeter un coup d'œil à gauche (priorité n'égale pas sécurité).
6. **Tournez bien à gauche** en suivant une trajectoire **large**.
7. Replacez-vous à environ **un mètre** du bord de la chaussée.

Tourner à droite

Lorsque vous tournez à droite, indiquez **clairement** votre intention et prenez un tournant **serré** (conservez tout de même le mètre de sécurité). Restez attentif·ve aux passages pour piétons.



Le rond-point

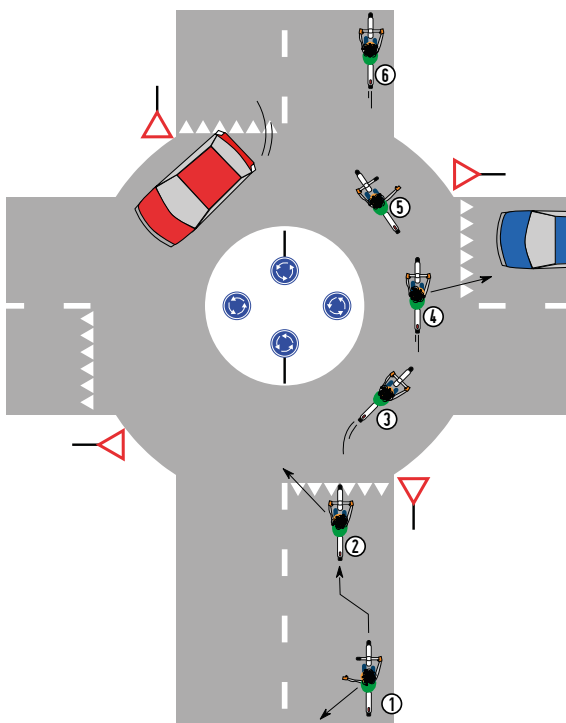
Il est important de bien vous positionner pour éviter de voir votre trajectoire coupée par une voiture.

Quelques règles à respecter :

1. Avant d'entrer dans le rond-point, **regardez derrière** vous et **décalez-vous** vers le milieu de votre bande pour éviter d'être coincé-e par un-e conducteur-ric-e qui vous suit.
2. Ralentissez à l'approche du rond-point et **regardez à gauche**. Au besoin, **cédez le passage** à ceux-celles qui circulent dans le rond-point.
3. Positionnez-vous **au milieu de la bande** de circulation sur le rond-point pour rester bien visible.
4. Même si vous êtes prioritaire, cherchez le **contact visuel** avec les conducteur-ric-es des véhicules qui approchent du rond-point.
5. Avant de sortir, indiquez clairement votre intention en tendant votre **bras droit**.
6. Replacez-vous à environ **un mètre** du bord de la chaussée.

Remarques :

- Si une voiture fait pression derrière vous, tendez le bras gauche pour indiquer votre intention de continuer dans le rond-point.
- Si le rond-point est bordé d'une piste cyclable, celle-ci est obligatoire (bien que ce type d'aménagement tende à disparaître).



Le saviez-vous ?

Un-e cycliste qui pousse son vélo devient piéton-ne et peut donc utiliser les trottoirs. De manière générale, rouler sur les trottoirs est interdit, sauf pour les enfants de moins de dix ans (dont le vélo est muni de roues dont le diamètre est inférieur à 50 cm).

Remonter une file de voitures

Lorsque les véhicules sont à l'arrêt, vous êtes autorisé-e à remonter une file par la droite ou par la gauche. Lorsque les véhicules sont en mouvement, vous pouvez remonter la file par la gauche uniquement. On parle ici de « dépassement ».

Dépasser par la gauche reste plus sécurisant car on se rend plus visible. Si vous n'avez pas la possibilité de dépasser par la gauche ou la droite, gardez votre position dans la file de voitures. Le plus important est de ne pas vous retrouver coincé-e par les voitures ou de ne pas être dans l'angle mort d'un véhicule !

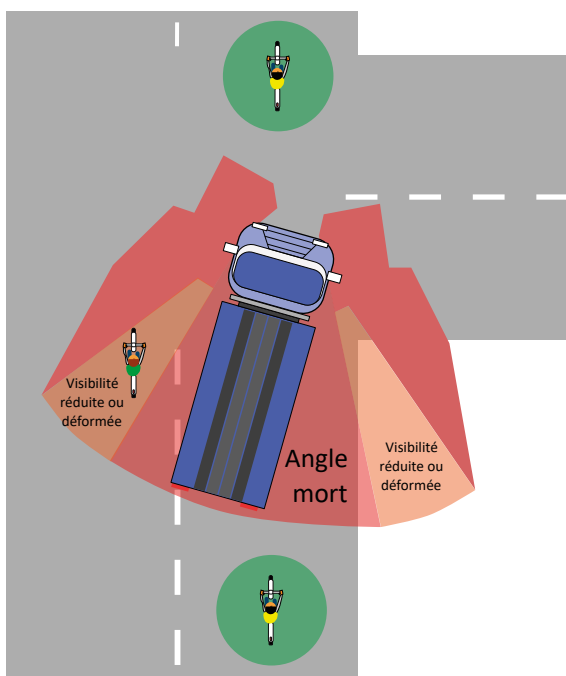
L'angle mort

L'angle mort est la **zone inaccessible** au champ de vision d'un-e conducteur-ric-e. Il varie selon le type de véhicule.

En tant que cycliste, vous rencontrez cette situation lorsque vous entamez un **dépassement** mais également lorsqu'un véhicule vous dépasse ou change de trajectoire.

Afin de réduire votre vulnérabilité, voici quelques conseils :

- Prenez bien votre place sur la chaussée, **soyez visible** !
- Pour éviter de vous retrouver dans l'angle mort, **restez bien à l'arrière** du véhicule sans le dépasser.
- Gardez vos **distances** de sécurité.
- Si vous entamez votre dépassement, c'est que vous avez le temps et la place pour le faire et surtout que le-la conducteur-ric-e vous a vu-e. Vous pouvez aussi utiliser votre sonnette pour vous faire remarquer. Gardez à l'esprit que vous devrez peut-être **élargir votre trajectoire**.

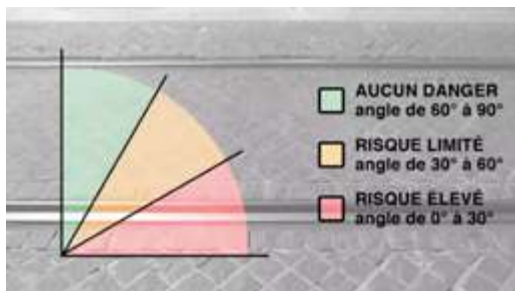


- Lorsqu'un véhicule vous dépasse et tourne à droite, ralentissez et replacez-vous derrière lui à une bonne distance. Au besoin, arrêtez-vous !

Rails de tram

Le tram a priorité sur tou-te-s les autres usager-ère-s de la route, y compris les cyclistes. Si vous devez **traverser** des rails (de tram ou de chemin de fer), faites-le le plus **perpendiculairement** possible pour éviter de coincer vos roues.

Roulez plutôt **au milieu des rails** si vous n'avez pas la place à droite (pour rouler à un mètre des voitures stationnées).



Sortie de piste cyclable

Lorsque vous roulez sur une piste cyclable, **vous êtes prioritaire** (sauf par rapport au tram). Le-la cycliste peut quitter la piste cyclable pour changer de direction, dépasser, contourner un obstacle ou quand la piste est impraticable.

Lorsque la **piste se termine** et que vous devez vous réinsérer sur la voie principale, **vous êtes prioritaire** par rapport à l'automobiliste car ce n'est pas considéré comme une manœuvre. Restez toutefois vigilant-e !

Par contre, si vous **quittez** la piste cyclable pour changer de direction, vous **n'êtes plus** prioritaire.

Lorsque vous vous engagez dans une **traversée cyclable**, contrairement à un passage pour piétons, vous **perdez** votre priorité.



Chaussée étroite

Sur les chaussées étroites et les sens uniques, occupez bien votre place sur la chaussée si vous estimez que le dépassement peut vous mettre en danger.

Dans tous les cas, restez courtois-e et ne prenez pas de risque.

Rouler à deux de front

Vous pouvez toujours rouler à deux de front sur une piste cyclable sauf si un autre deux-roues veut vous dépasser ou si la piste bidirectionnelle est trop étroite pour permettre un croisement.

Rouler à deux de front est également permis sur la chaussée, tant que le croisement avec d'autres usager·ère·s reste possible. En dehors des agglomérations, vous devrez toutefois vous replacer en file indienne lorsqu'un véhicule arrive par l'arrière.



Législation en matière d'indemnité vélo

Si vous utilisez le vélo comme moyen de déplacement domicile-travail, votre employeur-euse peut vous octroyer une indemnité vélo de 0,24 €/km (en 2020) pour vos déplacements. Cependant, l'employeur-euse n'est pas obligé-e de vous l'octroyer. Ce droit ne dépend pas de votre commission paritaire ou de votre secteur de travail.

Cette indemnité est cumulable avec un abonnement STIB/TEC/De Lijn/SNCB. Vous y avez droit même si vous ne venez que quelques jours par semaine à vélo. Elle se calcule sur base du nombre de kilomètres effectués à vélo (la prime ne s'applique donc pas pour les jours de congé ou de maladie).

Cette prime est exonérée d'impôt pour le-la travailleur-euse et est versée sur base d'une déclaration sur l'honneur.



Pour le·la coach

1. Votre rôle

Vous allez prendre sous votre aile un·e cycliste débutant·e qui relèvera le défi d'effectuer ses trajets à vélo.

Le·la nouveau·elle cycliste sera accompagné·e pendant les trois (premiers) jours sur un trajet régulier.

L'objectif est que votre Biker soit suffisamment autonome pour se lancer seul·e dans la circulation. Vous l'aidez donc à surmonter ses éventuelles craintes et/ou appréhensions, lui apprendrez à adopter les bons comportements et maîtriser les principales manœuvres.

Votre manière de coacher contribuera à ce que le Biker acquière plus de confiance en lui·elle, voire à son envie de continuer à rouler à vélo.

Votre rôle est donc essentiel !



2. Comportements du·de la Coach

Plus loin, nous aborderons quelques questions pratiques, mais soulignons d'abord les comportements attendus d'un·e Coach pour Bike Experience.

Vous serez à la fois

- **Un·e modèle** au comportement irrécusable, qui respecte le code de la route (ne brûlez pas les feux rouges, ne roulez pas sur les trottoirs, n'empruntez pas les sens interdits, respectez la priorité des piéton·ne·s...), effectue correctement ses manœuvres et adopte les bons comportements dans la circulation.
- **Un·e conseiller·ère** : utilisez votre précieuse expérience de cycliste pour donner des conseils qui rendront votre Biker plus assertif·ve et confiant·e dans la circulation.
- **Un·e guide** vers l'autonomie de votre Biker : au fur et à mesure de votre coaching. Lorsque vous estimez votre Biker prêt·e, laissez-le·la « se tester » dans la circulation afin qu'il·elle apprenne à rouler sans vous (voir également partie « Positionnements » page 35).
- **Méthodique** : préparez votre itinéraire avant le jour J et testez-le une première fois seul·e pendant les heures de pointe afin de pouvoir calculer le temps nécessaire à votre trajet.



- **Positif·ve** : relevez les erreurs commises par votre Biker mais mettez surtout l'accent sur les comportements qui auraient été adéquats à adopter. Faites la promotion du vélo de manière positive et évitez autant que possible les mots à connotation négative comme « danger » ou « insécurité » (parlez plutôt « de risque » ou « d'obstacle »).
- **Empathique** : mettez-vous dans la peau de votre Biker et n'oubliez pas que rouler à vélo en ville est nouveau pour lui·elle. Gardez en tête votre objectif : lui donner confiance et l'envie de continuer l'expérience.
- **Respectueux·se, convivial·e** : soyez courtois·e envers les autres usager·ère·s de la route, prônez le respect mutuel. Faites référence au GRACQ - Les Cyclistes Quotidiens - pour ce qui concerne la défense et représentation des cyclistes.

Remarque : le·la Coach n'est pas au service du Biker. Être Coach ne signifie pas que vous devez forcément répondre à toutes les demandes de votre Biker. Respectez l'engagement que vous prenez en participant à Bike Experience, sans obligation d'en faire plus.

3. Déroulement

Rencontre avec votre Biker

Votre Biker roule peut-être déjà à vélo mais il-elle ne sait sans doute pas (encore) effectuer toutes les manœuvres seul-e et en confiance.

La rencontre avec votre cycliste débutant-e est attrayante, mais vous pouvez aussi ressentir le poids de la responsabilité sur vos épaules.

Détendez-vous et retenez ce qui est important aux yeux des associations cyclistes :

- Bike Experience doit se dérouler de la manière la plus sécurisante possible.
- Biker et Coach doivent avant tout vivre une expérience positive.
- Bike Experience doit rendre le Biker capable de faire du vélo au quotidien.



Préparation

Cycliste chevronné-e, vous savez que tout commence par une bonne préparation.

Afin de maximiser vos chances de réussite, voici ce que nous attendons de vous : relisez ce guide attentivement avant le début de Bike Experience.

Préparez le trajet et repérez-le :

- Choisissez un itinéraire confortable : un détour n'est pas superflu s'il permet d'éviter des passages difficiles – surtout le premier jour (rails de tram, carrefours difficiles...).

On peut facilement calculer des distances et dessiner des routes via Google Maps (ou d'autres applications de planification d'itinéraires pour cyclistes). Pour trouver un itinéraire vélo agréable, la pratique ou la carte vélo peuvent vous aider.

- Choisissez un itinéraire calme : dans la mesure du possible, il est vivement conseillé de choisir des routes calmes pour la première partie du trajet. Vous pourrez ainsi rouler et communiquer tranquillement avec votre Biker et estimer son niveau de maîtrise du vélo. N'oubliez pas que votre Biker doit s'habituer à la circulation et surtout aux bruits – le bruit étant une source de stress.

Attention

Lors de l'accompagnement de votre Biker, vous devrez prévoir plus de temps.

Notez les passages éventuellement plus difficiles afin de pouvoir les expliquer avant le départ.

Pensez à la manière de les surmonter et à la position que vous allez adopter par rapport à votre Biker (voir Partie « Positionnements » page 35).

- Repérez les endroits où il est possible de vous arrêter, surtout aux points sensibles pour observer et analyser la situation ensemble.
- Pensez aux trucs et astuces que connaissent les cyclistes pour se faciliter la vie (ascenseur du Palais de Justice, rigole en face du Parc Royal pour éviter le Mont des Arts, séquence de feux...).



4. Coaching

Jour 1

Avant ce jour, vous vous serez mis-es d'accord sur les horaires et trajets que vous allez faire ensemble.

Le premier jour du coaching, il est important de prévoir 15 à 20 minutes supplémentaires (avant le départ) pour discuter de certains éléments.

Ménagez éventuellement un arrêt en cours de route pour faire le point et vous assurer que tout va bien.

Quels sont les points à discuter le premier jour avant le départ ?

- **Répétez brièvement l'objectif de Bike Experience** : expérimenter le vélo dans les meilleures conditions et en faire une expérience agréable !
- **Reprécisez l'objectif du coaching** : adopter les bons comportements à vélo et maîtriser les principales manœuvres afin que le Biker soit autonome et puisse continuer à rouler seul-e en toute sécurité.
- **Renseignez-vous sur son état d'esprit** : demandez-lui comment il-elle se sent et si il-elle a encore des craintes. Rassurez-le-la et surtout demandez-lui comment vous pouvez l'aider !
- **Encouragez-le-la** à partager avec vous autant que possible tout au long du coaching. Sur base de ce feedback, vous allez pouvoir adapter votre manière de le-la coacher (positionnements, attitudes...).
- **Expliquez-lui** que vous allez y aller progressivement en observant tout d'abord son niveau pour savoir comment le-la coacher, ce qui justifie les détours et les rues plus tranquilles en début d'itinéraire.



En pratique

Répétez brièvement les règles essentielles pour rouler en tout confort et sécurité en ville.

- **Vérifiez l'équipement** de votre Biker (voir partie « Équipement » page 9 et 36).
- Insistez pour qu'il-elle ne roule pas trop vite au début. Tout l'art consiste à trouver le rythme idéal pour avancer sans s'essouffler. Le Biker détermine le tempo. Si ça reste malgré tout difficile, arrêtez-vous un instant ou continuez un moment à pied.
- Demandez-lui de ne pas fixer l'avant de sa roue mais de se redresser et de se concentrer sur l'ensemble de la circulation.



Jour 2

Le deuxième jour peut se dérouler dans les grandes lignes comme le premier. Si votre Biker est prêt·e, vous pouvez le·la laisser rouler le plus possible devant vous. Restez toujours proche, à portée de voix. Proposez-lui de tester un autre itinéraire, plus rapide, ou qui permette d'expérimenter des endroits où la circulation est plus dense. Testez de nouvelles routes, de préférence le matin. Le soir, votre Biker sera probablement moins concentré·e.

Attention

Il est préférable de tester un nouvel itinéraire à l'avance.

Si le Biker roule devant, indiquez-lui la direction à suivre bien à l'avance pour qu'il·elle puisse préparer au mieux d'éventuelles manœuvres.

- Passez en revue les passages difficiles de l'itinéraire et expliquez comment vous allez les surmonter.
- Mettez-vous d'accord sur le fait que vous crierez « STOP » uniquement si la sécurité est menacée. À ce moment, votre Biker et vous devrez vous arrêter le plus rapidement possible et vous extraire de la circulation (vers le trottoir).
- À l'arrivée, demandez-lui comment il·elle a vécu le trajet et donnez-lui un feedback, de préférence sous forme de conseils pratiques et d'indications encourageantes. Un compliment (s'il est sincère) fait du bien et est constructif !

Prévoyez du temps supplémentaire.

De nouvelles manœuvres exigent beaucoup de concentration de la part du Biker, et rouler trop vite n'est jamais conseillé.

Il reste important de continuer à se donner un feedback mutuel afin d'adapter votre coaching aux besoins et souhaits de votre Biker. Sur la base de ce feedback, vous pourrez envisager des exercices spécifiques pour les manœuvres plus difficiles.

Vous pourrez répéter plusieurs fois une même partie du parcours en lui laissant chaque fois plus d'autonomie pour qu'il·elle devienne indépendant·e et...

« vélo·nome » !

Jour 3

C'est votre dernier jour de coaching !
Au terme de la journée, votre Biker devra être capable de faire seul-e l'aller-retour à vélo vers son travail.

- Est-il-elle prêt-e pour ça ?
- Avez-vous trouvé le meilleur itinéraire ?
- Quels sont encore les points auxquels faire attention ?

Vous avez probablement remarqué que votre Biker a gagné en confiance après deux jours de coaching.

La pensée de ne plus pouvoir compter sur vous le lendemain lui met-elle tout de même le moral dans les chaussettes ?

C'est normal.

Être tout à fait à l'aise sur la route prend du temps et demande beaucoup de pratique. Ne vous inquiétez pas. Votre rôle est de comprendre les raisons de son hésitation et de lui proposer des solutions à exercer lors de cette dernière journée de coaching.

Clôture

En fin de jour 3, déterminez quel itinéraire le Biker va parcourir le jour 4 et concentrez-vous dessus.

Passez en revue les passages difficiles et répétez encore une fois les principaux conseils dont il-elle a le plus besoin. Il ne vous reste plus qu'à l'encourager et à le-la complimenter pour qu'il-elle se sente prêt-e pour l'aventure !

Mission accomplie ! Nous espérons que vous avez pris plaisir dans cette expérience et que votre Biker est prêt-e à faire son chemin seul-e.

Bien sûr, vous pouvez maintenir le contact avec lui-elle pour prendre des nouvelles de la suite de Bike Experience !



5. Positionnement du de la Coach

Il n'existe pas de méthode stricte.

En tant que Coach, vous devez vous adapter au niveau technique de votre Biker et à ses appréhensions du trafic.

Il faut tenir compte de l'environnement (densité du trafic, manœuvre réalisée, largeur de la chaussée...) et faire évoluer ce positionnement au fur et à mesure du coaching.

Observation

La roue arrière du vélo du Biker se trouve au niveau de la roue avant de celui du Coach. Cette position est à utiliser au tout début du coaching afin d'évaluer son niveau, de le-la protéger et de pouvoir facilement communiquer avec lui-elle. Dans des situations potentiellement effrayantes telles qu'à un carrefour ou dans un SUL (Sens Unique Limité) par exemple, le-la Coach peut également se trouver devant le Biker, voire à la même hauteur.

Apprentissage

Le-la Coach se trouve devant le Biker.

Le Biker observe et imite votre gestuelle. Il-elle apprend à prendre sa place dans la circulation mais ne doit pas encore initier les manœuvres et connaître l'itinéraire.



Autonomie

Le-la Coach se trouve derrière le Biker quand celui-ci est capable d'effectuer les manœuvres, prendre sa place et qu'il-elle connaît l'itinéraire.

Augmentez progressivement la distance entre vous et votre Biker.



Informations pratiques

1. Équipement

Avant de partir, ayez avec vous :

- Une carte vélo de la Région bruxelloise
- Une pompe et un kit de crevaisson

Contrôlez le vélo de votre Biker en portant une attention particulière à ces points :

- Deux freins – qui doivent permettre l’arrêt total du vélo.
- Gonflement des pneus (vérifiez l’indication sur le pneu).
- Hauteur de la selle.
- Catadioptres, sonnette et éclairage (s’il n’est pas porté par le Biker).
- État général du vélo (chaîne huilée, roue non voilée...).

Vérifiez que votre Biker possède :

- Une veste fluo avec bandes réfléchissantes (non obligatoire mais recommandé).
- Un casque (non obligatoire mais recommandé).
- Des vêtements de pluie, cape ou pantalon de pluie et couvre-chef pour se protéger.
- Plusieurs couches de vêtements pouvant facilement être enlevées au fil du trajet.



2. Un accident ? Un accrochage ?

Si vous êtes impliqué-e dans un accident avec un véhicule motorisé et que les dégâts semblent limités, remplissez tout de même un constat d’accident à l’amiable.

Des complications pourraient se révéler par la suite et, dans ce cas, avoir pris le numéro de téléphone du/de la conducteur-riche impliqué-e dans l’accident ne sera pas suffisant.

En remplissant le constat d’accident, faites attention à ces quelques points :

- Remplissez un seul formulaire et faites-le signer par les deux parties.
Si possible, incluez-y les éventuel-le-s témoins.
- Le croquis est l’élément clé du constat : il faut qu’il soit détaillé et que les deux parties y adhèrent.
- Décrivez de façon détaillée et factuelle tout ce qui s’est passé.
- Gardez votre calme et appelez le 112 au moindre doute quant à la gravité de la situation.

Les associations cyclistes

Pro Velo est un prestataire de services qui aide autorités, écoles et entreprises à promouvoir une plus grande place pour le vélo. L'asbl développe des solutions personnalisées pour faciliter et renforcer la transition vers le vélo et contribue ainsi à une meilleure qualité de vie.

www.provelo.org – Tél. : +32 (0)2 502 73 55

Le **GRACQ** (Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens) aide toute personne à se déplacer à vélo dans les meilleures conditions possibles. Grâce au soutien de ses bénévoles, le GRACQ assure la représentation des cyclistes auprès des pouvoirs publics à Bruxelles comme en Wallonie et mène de nombreuses actions de sensibilisation, d'information et de formation.

www.gracq.org – Tél. : +32 (0)2 502 61 30

Fietzersbond défend les intérêts de tou-te-s les cyclistes. En convaincant la population et les autorités que rouler à vélo est un choix malin, le Fietzersbond souhaite garantir plus de sécurité à vélo.

www.fietzersbond.be – Tél. : +32 (0)2 502 68 51

Les Ateliers de la rue Voot est un centre d'expression et de créativité qui a ouvert son 1er atelier vélo en 1973. Encadré-e, le-la participant-e apprend les gestes techniques pour devenir autonome face aux pannes qu'il-elle pourrait rencontrer dans sa pratique cycliste.

www.voot.be – Tél. : +32 (0)2 762 48 93

CYCLO est une initiative d'économie sociale qui promeut le vélo à Bruxelles via la technique vélo, le recyclage, la culture et l'innovation dans ce domaine.

www.cyclo.org – Tél. : +32 (0)2 512 68 90



Témoignages

« Première revanche hier, au retour, où on a dépassé une file de voitures à la sortie du boulot. Et dire que la semaine passée, j'étais parmi elles... »

« Je me rends compte qu'en moins d'une semaine, le réflexe 'vélo' est déjà bien ancré. Mon Coach m'a transmis le virus. Mais je ne me tracasse pas trop puisque le GRACQ dit que c'est bon pour la santé. »

« Ma Coach est une vrai pro : elle m'a indiqué tous les points auxquels je dois faire attention, les problèmes pouvant survenir... Et le plus important : elle a été de très bonne humeur chaque matin ! »

« Bilan très positif, ce qui me paraissait difficile à gérer est devenu anecdotique. »

« Quel plaisir d'arriver au boulot ! La journée commence avec beaucoup plus d'énergie après 30 minutes d'exercice et quel bonheur le retour à la maison avec une balade à côté du canal, favorisée par ces beaux jours de soleil ! »

« J'ai l'impression de mieux gérer le stress du bureau. Et, cerise sur le gâteau, ma montre de jogging m'a indiqué que cet aller-retour consomme quelques mille calories. Ça aussi, c'est motivant ! »

« Expérience humainement enrichissante. Je vois encore régulièrement (annuellement) ma première Biker, qui roule toujours à vélo. »

« Génial, en tant que Coach j'ai l'impression de donner goût aux nouveaux Bikers et j'espère qu'ils roulent encore aujourd'hui. J'ai même reçu un cadeau d'une bikeuse, complètement inattendu mais ça fait toujours plaisir ! »



Conclusion

Vous avez en main toutes les informations qui vont vous faciliter la route.

Nous vous souhaitons beaucoup de plaisir et une belle Bike Experience !

Et s'il vous reste des zones floues, des questions... N'hésitez pas à contacter notre équipe.

Nous sommes là pour vous aider !



L'expérience vous a convaincu.e ? Vous voulez aussi faire la promotion du vélo ?

Voici quelques pistes :

- Roulez à vélo dès que c'est possible.
- Parlez-en autour de vous : rien de tel que le bouche-à-oreille.
- Devenez membre du GRACQ.
- Devenez Coach.
- Mettez en place une politique cycliste dans votre entreprise : Pro Velo peut vous y aider.
- Encouragez vos collègues en proposant des formations en entreprise.
- Contactez-le-la coordinateur-riche mobilité de votre entreprise... Ou proposez-vous pour le poste.
- Bonne route !

Plus d'infos sur Bike Experience

bikeexperience.brussels

Une question ? Besoin d'un conseil ?

Contactez-nous

info@bikeexperience.brussels

02/318 84 07

Plus d'infos sur la mobilité à Bruxelles

mobilite.brussels

mobilite@sprb.brussels

0800/94 001

Bike Experience est un projet coordonné par Pro Velo et financé par Bruxelles Mobilité, avec le soutien de la Ministre bruxelloise de la Mobilité, Elke Van den Brandt.

Couverture ©Pro Velo | Photos : Pro Velo et Bruxelles Mobilité.

E.R. : Pro Velo asbl, rue de Londres 15- 1050 Bruxelles • Imprimé à Bruxelles sur papier recyclé • Ne pas jeter sur la voie publique ©2020

Pro Velo



www.provelo.org



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Pro Velo



www.provelo.org

BIKE
EXPERIENCE
.BRUSSELS

