

Délégation à la Sécurité Routière

La DSR élabore et met en œuvre la politique de lutte contre l'insécurité routière.

Elle rappelle régulièrement, au travers de ses campagnes de communication, que les cyclistes doivent disposer d'un vélo en bon état, bien équipé, bien éclairé, et connaître et appliquer les règles de déplacement, de jour comme de nuit.

(+) securite-routiere.gouv.fr

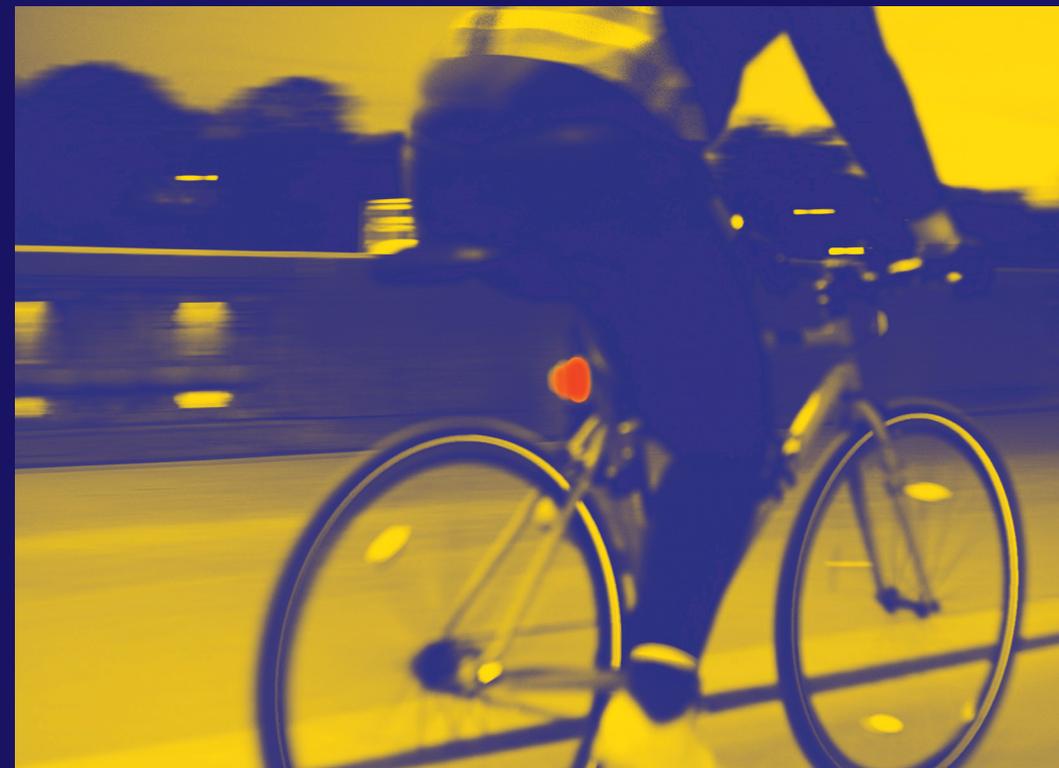


Le saviez-vous ?

Pour être vu des autres usagers et usagères, une stratégie gagnante : **combinaison éclairage actif et éclairage passif**. Les éclairages passifs sont les accessoires réfléchissants qui permettent aux cyclistes et aux vélos d'être mieux vus par les autres usagers et usagères.

Certains éclairages passifs sont **obligatoires** (catadioptrés et gilet hors agglomération la nuit), d'autres sont **conseillés** :

- ▶ pneus avec flancs réfléchissants ;
- ▶ pince à vélo réfléchissante ;
- ▶ écarteur de danger ;
- ▶ réfléchissants à coller sur le cadre, gardes-boue, tige de selle, guidon, etc.
- ▶ brassard réfléchissant.



Cyclistes, brillez !

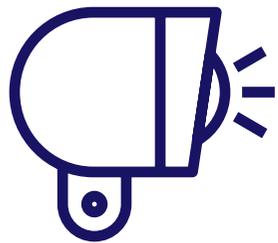
Choisir les bons éclairages

Fédération française des Usagers et Usagers de la Bicyclette

Fort de son réseau de plus de 500 associations et antennes locales, la FUB agit pour promouvoir l'usage du vélo comme moyen de déplacement au quotidien. La FUB a lancé en 2017 sa **commission éclairage** pour tester différents dispositifs d'éclairages avant et arrière pour vélo. Elle sensibilise également à l'importance d'un vélo bien éclairé pendant la campagne annuelle « Cyclistes, brillez ! » qui a lieu à l'automne.

La FUB est membre du Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR) depuis 2012, et participe activement à ses travaux.

(+) fub.fr



Copyright : FUB sept. 2024 - Tous droits réservés
Design graphique et photographie :
© Guénolé Le Gal
Ne pas jeter sur la voie publique



SÉCURITÉ
ROUTIÈRE **VIVRE,
ENSEMBLE**

Suivez nos conseils éclairés !

Un vélo doit être équipé, à l'avant, d'un éclairage blanc et, à l'arrière, d'un éclairage rouge.



- **Pour être vu**, le minimum de puissance d'éclairage avant doit être de 10 lux à 10 m. Cependant, cette puissance ne permet pas de bien voir la chaussée.

- **En dessous de 30 lux***, un éclairage avant ne sera pas assez puissant pour voir et être vu.

En l'absence d'éclairage public ou quand on va plus vite (en descente), il est recommandé de s'équiper d'un éclairage plus puissant d'au moins 50 lux*.

- **Pour un usage quotidien**, choisissez un éclairage fixe car plus difficile à voler et plus résistant dans le temps.

- **Préférez les éclairages avec un angle de diffusion de 5°.**

Cela permet de concentrer le flux lumineux et d'éviter l'éblouissement des autres usagers et usagères.

- Tous les éclairages branchés sur le moteur d'un vélo à assistance électrique ou un moyeu de roue sont très intéressants car ils n'ont pas besoin d'être rechargés. Plus de mauvaises surprises !

- Un bon éclairage est forcément un compromis entre la puissance d'éclairage, l'autonomie et le prix.

- Avant de vous rendre en magasin, comparez et choisissez vos éclairages sur le site de la FUB :

(+) fub.fr/tests-eclairages

*Valeur mesurée à 10 m.

Le vrai du faux sur l'éclairage

Il est préférable de positionner l'éclairage avant sur le garde-boue plutôt que sur le guidon.

Faux Plus l'éclairage est placé haut, moins il va éblouir et mieux il va cibler la route.

Avec l'éclairage urbain, l'éclairage du vélo est moins utile en ville qu'en zone rurale.

Faux En milieu urbain, l'éclairage public sur le sol est d'environ 20 lux. Le cycliste voit et a la sensation d'être vu mais les phares des véhicules arrivant en contre-sens diminuent cette visibilité.

Les éclairages performants sont chers et n'ont pas beaucoup d'autonomie.

Faux Pour moins de 10 €, un éclairage de 3 Watt arrière permet d'être vu de jour comme de nuit avec une autonomie de plus de 10 heures. Par contre, un bon éclairage avant est vendu autour de 40 €.

L'information sur les emballages des éclairages est souvent biaisée.

Vrai C'est l'un des objectifs de la commission éclairage FUB : proposer une information claire, pédagogique et accessible à tous les cyclistes.

Les tests éclairages réalisés par la FUB

Le protocole des tests est constitué de deux étapes.

Le premier en laboratoire évalue les performances de l'éclairage : puissance lumineuse en lien avec la puissance électrique absorbée, angle de diffusion, éclairement au sol à 10 m et 15 m, autonomie du système. Les tests en laboratoire sont dirigés par le département Génie Électrique et Informatique Industrielle de l'IUT de l'Aisne, sous la direction d'Arnaud Sivert (iut-aisne.u-picardie.fr).



Suivez nos conseils pour choisir vos éclairages !



Le second appelé terrain prend en compte la praticité, la durabilité, la justesse des informations sur l'emballage et les appréciations du cycliste testeur ou de la cycliste testeuse en ville et hors agglomération. Les tests terrain sont réalisés par des cyclistes membres d'associations du réseau de la FUB (fub.fr/membres).

La note finale FUB est une moyenne des deux tests, en laboratoire et terrain. Depuis 2017, une centaine de produits d'éclairage ont été testés. L'ensemble des résultats est accessible sur le site de la FUB :

(+) fub.fr/tests-eclairages

Portez les équipements obligatoires et recommandés, ils augmentent votre visibilité à vélo



1. Éclairage arrière rouge*
2. Éclairage avant blanc ou jaune*
3. Catadioptré arrière (réflecteur rouge)
4. Catadioptré avant (réflecteur blanc)
5. Réflecteurs de pédale (réflecteur orange)
6. Catadioptrés de roue (réflecteur orange)
7. Gilet haute visibilité**
8. Pneus à flancs réfléchissants
9. Écarteur de danger
10. Pincettes à vélo réfléchissantes

* Obligatoire la nuit et lorsque la visibilité est insuffisante.

** Obligatoire hors agglomération la nuit et lorsque la visibilité est insuffisante.