



En groupe à vélo

BRIEFING

En Belgique, la pratique du vélo est un moyen très répandu pour se déplacer, en particulier dans le nord du pays. Selon une enquête sur la mobilité des Belges, la distance parcourue à vélo est d'environ 580 km par an et par habitant (1). Bien que les méthodes de collecte des données des déplacements diffèrent d'un pays à l'autre, ce nombre est comparable au nombre de kilomètres parcourus à vélo au Danemark (environ 510 km) et supérieur à celui de pays tels que la Finlande (300 km) ou l'Allemagne (400 km).

La pratique du vélo sur la route n'est pas sans risques et il est important de connaître les droits et devoirs des cyclistes. À l'instar de la pratique du vélo seul, rouler à vélo en groupe requiert de connaître une législation spécifique à cette activité, laquelle diffère selon le pays où l'on se trouve.

L'objectif principal de ce document est de dresser un aperçu des règles qui s'appliquent aux groupes de cyclistes et des aspects sécuritaires liés à la pratique du vélo en groupe, en Belgique et ailleurs en Europe.

SOMMAIRE

- Qu'est-ce que le vélo en groupe ?
- Que dit la loi ?
- Dans quelle mesure la législation diffère-t-elle d'un pays à l'autre ?
- Pistes cyclables : quelles règles dans les autres pays ?
- Quelle visibilité et quel accompagnement ?
- Que nous apprennent les données d'accidents ?
- Quelles recommandations ?

Faits marquants

- En Belgique et dans la plupart des pays voisins, les groupes de cyclistes n'ont pas l'obligation d'utiliser les **pistes cyclables**.
- Dans certains pays européens, les cyclistes en groupe peuvent rouler en permanence à **deux de front** sur la chaussée.
- Dans certains pays européens, les **mêmes règles** s'appliquent pour les cyclistes seuls et les cyclistes en groupe.
- En Belgique, la part des accidents cyclistes survenus sur les routes situées **hors agglomération** (par opposition aux accidents survenus en agglomération) augmente avec le nombre de cyclistes impliqués.

Veillez référer au présent document comme suit :

Institut Vias (2025) Briefing « En groupe à vélo ». Bruxelles, Belgique, institut Vias, briefings.vias.be

Rédaction de ce document : Quentin Lequeux. Pour plus d'informations : quentin.lequeux@vias.be



SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
MOBILITÉ ET TRANSPORTS



institute

Qu'est-ce que le vélo en groupe ?

Les modes de transport actifs, comme la marche et le vélo, présentent de grands avantages pour la santé et pour l'environnement. En effet, l'activité physique a notamment des effets positifs sur l'espérance de vie, le risque d'affections cardiovasculaires et la santé physique (2). La pratique du vélo en famille, entre amis ou au sein d'un club cycliste est d'ailleurs une activité de plus en plus populaire, de même que la participation à de grands événements cyclistes. Mais pour que la part des trajets effectués à vélo puisse continuer à augmenter, le vélo doit être considéré comme une activité réellement sûre et perçue comme telle.

Le vélo en groupe peut être défini comme un groupe de personnes qui, pour différentes raisons, pratiquent le vélo de manière collective. Cette pratique collective peut être vue comme une manière sûre de se déplacer. Ainsi, par rapport à la pratique individuelle, de nombreux cyclistes se sentent plus en sécurité lorsqu'ils roulent en groupe, car ils bénéficient d'une meilleure sécurité personnelle, d'un soutien potentiel en cas d'accident, d'un guidage plus sûr et d'une meilleure visibilité pour les autres usagers de la route (3).

Dans la pratique, il a été observé que l'augmentation de l'utilisation d'un mode de transport spécifique s'accompagne souvent d'une légère diminution du risque associé. Ce phénomène s'explique principalement par deux facteurs (4): l'amélioration des infrastructures (les pays qui ont connu cette augmentation ont souvent mis en place des mesures de sécurité supplémentaires) et l'accoutumance des conducteurs (les automobilistes sont plus attentifs et prudents envers les usagers qu'ils rencontrent fréquemment sur la route).

Outre le vélo comme moyen de transport, pratiquer le vélo en groupe peut s'apparenter à une activité de loisir. Le vélo en groupe permet, par exemple, de se retrouver pour le plaisir et de découvrir de nouveaux endroits. Dans certains cas, il s'agit simplement de participer une activité sportive comme une course cycliste. Dans leur revue de littérature, Heeremans et al. (2022) identifient plusieurs types de groupes cyclistes : les randonnées récréatives, les groupes sportifs, les groupes de navetteurs formés spontanément, les circuits à la campagne ou dans les parcs et les groupes thérapeutiques (3).



Que dit la loi ?

Définition d'un groupe cycliste

En Belgique, des règles spécifiques s'appliquent pour les groupes de cyclistes. D'un point de vue législatif, si le groupe comporte moins de 15 cyclistes, les participants suivent les mêmes règles que celles applicables au cycliste isolé. Si le groupe comporte entre 15 et 150 cyclistes, deux possibilités s'offrent à eux : soit ils suivent les mêmes règles que celles applicables au cycliste isolé, soit le groupe suit les règles applicables aux cyclistes en groupe (5). Les règles suivantes s'appliquent aux cyclistes en groupe :

- Ils ne sont pas obligés d'emprunter les pistes cyclables.
- Ils peuvent rouler en permanence à deux de front sur la chaussée, à condition de rester groupés.
- Sur une chaussée sans bande de circulation, ils ne peuvent pas dépasser l'équivalent de la largeur d'une bande (+ 3 m) et, en aucun cas, la moitié de la chaussée.
- Sur une chaussée divisée en bandes de circulation, ils doivent circuler uniquement sur la bande de droite.

Lorsque le groupe comporte **entre 15 et 50 cyclistes** :

- Le groupe peut être accompagné de deux capitaines de route au moins.
- Le groupe peut être précédé et suivi, à une distance de 30 mètres environ, par un véhicule d'escorte¹.

Lorsque le groupe comporte **entre 51 et 150 cyclistes** :

- Le groupe doit être accompagné de deux capitaines de route au moins.
- Le groupe doit être précédé et suivi, à une distance de 30 mètres environ, par un véhicule d'escorte.

Les capitaines de route veillent au bon déroulement de la randonnée. Ils doivent être âgés de 21 ans au moins et porter au bras gauche un brassard aux couleurs nationales disposées horizontalement et indiquant en lettres noires dans la bande jaune la mention « capitaine de route » (5). Enfin, lorsque le groupe comporte plus de 150 cyclistes, celui-ci doit être scindé. Le Tableau 1 résume la législation belge applicable aux cyclistes en groupe telle que définie dans le code de la route².

¹ S'il n'y a qu'un seul véhicule d'escorte, celui-ci doit suivre le groupe.

² Le nouveau Code de la voie publique, lequel entrera en vigueur en le 1er juin 2027 et remplacera l'actuel code de la route, prévoit toutefois de nouvelles règles. Il sera considéré que les cyclistes se déplaçant à plusieurs constituent un groupe à partir de 10 membres (contre 15 actuellement) et jusqu'à 100 membres (contre 150 actuellement). Quant aux dispositions spécifiques, elles resteront d'application (à savoir : possibilité de rouler sur la chaussée même s'il y a une piste cyclable, rouler à deux de front, avoir des signaleurs et un véhicule d'escorte) (<https://www.codedelaroute.be/fr/code-de-la-voie-publique>).

Tableau 1. Réglementation belge relative à la pratique du vélo en groupe.

Groupes	Capitaines de route	Voitures d'escorte
< 15 cyclistes	Ne sont pas considérés comme un groupe	
De 15 à 50 cyclistes	Au moins deux autorisés	Une ou deux autorisée(s)
De 51 à 150 cyclistes	Au moins deux obligatoires	Deux obligatoires
> 150 cyclistes	Le groupe doit être scindé	

Source: Code de la route, art. 43bis (Belgique) (5)

Pistes cyclables

En Belgique, le terme « piste cyclable » désigne la partie de la voie publique réservée à la circulation des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues classe A par les signaux D7 ou D9 (voir Figure 1) ou par les marques routières (6). Celle-ci ne fait pas partie de la chaussée et est indiquée soit par :

- deux lignes discontinues parallèles de couleur blanche marquées au sol, généralement de plain-pied avec la chaussée (elle n'est alors pas signalée par un panneau) ;
- le panneau D7 (cette piste est généralement séparée de la chaussée par un terre-plein ou une bordure) ;
- le panneau D9 (dans ce cas, les cyclistes et les piétons empruntent chacun la partie de la voie publique qui leur est attribuée par le signal).

Figure 1. Signaux routiers D7 et D9 indiquant une piste cyclable obligatoire en Belgique.



Panneau **D7**



Panneau **D9**

Source: Temmerman, et al. (2025) (7)

Cependant, comme mentionné précédemment, il existe une exception pour les cyclistes circulant en groupe, lesquels ne sont pas obligés d'emprunter les pistes cyclables. Ceux-ci peuvent rouler sur la chaussée, à deux de front ou en file indienne, à condition de rester groupés.

Le nouveau code de la voie publique, lequel entrera en vigueur en le 1er juin 2027 et remplacera l'actuel code de la route, prévoit néanmoins la création d'un nouveau signal pour les cyclistes (équivalent au signal C113 en France, voir p.7). Celui-ci rendra l'utilisation de la piste cyclable facultative, permettant à quiconque de circuler sur la chaussée s'il le préfère. L'utilisation de la piste cyclable restera par contre obligatoire avec le signal D7.


Dans quelle mesure la législation diffère-t-elle d'un pays à l'autre ?

Les règles qui s'appliquent aux groupes de cyclistes peuvent être assez différentes d'un pays à l'autre. La législation intègre souvent des normes relatives à la taille du groupe, à l'endroit où les cyclistes sont autorisés ou ont l'obligation de rouler (piste cyclable, bande cyclable, chaussée, etc.), à la conduite à deux de front ou en file indienne, lesquelles s'ajoutent à l'ensemble des règles qui s'appliquent à l'ensemble des cyclistes. D'autres mesures s'appliquant exclusivement aux cyclistes en groupe concernent parfois les règles de dépassement ou encore la traversée de carrefours. En Autriche, par exemple, si un groupe d'au moins dix personnes s'engage dans un carrefour, le trafic transversal doit lui permettre de traverser le carrefour en formation. Pour cela, la première et la dernière personne du groupe doivent porter des gilets réfléchissants et la première personne doit signaler la fin du groupe par un signe de la main dans la zone du carrefour (8). Dans d'autres pays, il n'existe simplement pas de réglementation propre aux groupes de cyclistes. Dans ce cas, les groupes de cyclistes suivent les mêmes règles que les cyclistes seuls. Le Tableau 2 indique, pour plusieurs pays européens, s'il existe une législation propre aux groupes cyclistes, la définition d'un groupe, si oui ou non il existe une dérogation liée à l'obligation d'utiliser les pistes cyclables par rapport à une circulation seul (ou en petit groupe), et si la circulation à deux de front est autorisée sur la chaussée (en conditions de circulation normale).

Tableau 2. Comparatif des législations relatives aux groupes de cyclistes dans plusieurs pays européens.

Code pays	Existence d'une législation spécifique	Définition d'un groupe	Dérogation à l'utilisation obligatoire des pistes cyclables	Circulation côte à côte autorisée (ou tolérée) sur la chaussée
Allemagne	Oui	≥ 16 personnes	Oui	Oui
Autriche	Oui	≥ 10 personnes	Non	Oui
Belgique	Oui	≥ 15 personnes	Oui	Oui
Bulgarie	Oui	Non défini	Oui	Non
France	Non	Non défini	N/a	Oui
Grèce	Non	Non défini	N/a	Non
Hongrie	Non	Non défini	N/a	Non
Luxembourg	Oui	Non défini	Non spécifié	Oui
Pays-Bas	Non	Non défini	N/a	Oui
Pologne	Oui	> 15 personnes	N/a	Oui
Slovénie	Oui	≥ 4 personnes	Oui	Oui
Suède	Non	Non défini	N/a	Oui
Suisse	Oui	> 10 personnes	Non	Oui

On peut constater qu'il n'existe pas toujours de législation propre aux groupes de cyclistes, lesquels ne sont pas toujours non plus clairement définis. Par ailleurs, la législation diffère en ce qui concerne l'utilisation des pistes cyclables. Dans certains pays, les groupes de cyclistes ont l'obligation d'utiliser les pistes cyclables, tandis que dans d'autres pays, ceux-ci peuvent choisir entre circuler sur la piste cyclable ou sur la chaussée. Enfin, il existe également des différences notables dans la réglementation en ce qui concerne la circulation à deux de front.



Pistes cyclables : quelles règles dans les autres pays ?

Quel rôle pour la sécurité des cyclistes ?

Les aménagements cyclables font partie des essentielles pour améliorer la sécurité des cyclistes. En effet, une piste cyclable permet généralement de séparer physiquement les cyclistes des véhicules motorisés (voitures, motos, camions), ce qui réduit considérablement les risques d'accidents et de blessures graves. En offrant un espace dédié et sécurisé, elles visent à protéger les usagers les plus vulnérables.

Toutefois, les cyclistes en groupe (au sens large du terme) n'utilisent pas toujours la piste cyclable, notamment parce que son utilisation n'est pas toujours obligatoire légalement, mais aussi pour des raisons pratiques de sécurité, d'espace ou de qualité de l'infrastructure. Par exemple :

- De nombreuses pistes cyclables sont trop étroites, ce qui peut forcer le groupe à rouler en file indienne, ce qui est moins convivial et peut également être perçu comme moins sûr pour le groupe (9).
- Les pistes cyclables sont parfois mal entretenues, jonchées de débris (verre, boue, nids-de-poule) ou comportent des intersections dangereuses avec une mauvaise visibilité. Pour un groupe roulant à une certaine vitesse, la chaussée principale peut paradoxalement offrir une surface plus lisse et plus prévisible (10).
- Les groupes de cyclistes sportifs ou de loisirs maintiennent souvent une vitesse élevée, plus adaptée à la chaussée qu'à une piste partagée avec des cyclistes plus lents, des trottinettes ou des piétons (sur les voies vertes). La cohabitation de ces différents types d'usagers n'est pas toujours évidente et peut même parfois générer des tensions (11). Cependant, selon une étude menée aux Pays-Bas, aucune situation objectivement dangereuse ne se produit entre des groupes de cyclistes et les autres usagers de la route, que ce soit sur la piste cyclable ou sur la chaussée (12).

En résumé, l'utilisation de la piste cyclable relève souvent d'un compromis entre la sécurité perçue, la législation et les conditions pratiques de circulation. Dans ce contexte, Heeremans et al. (2022) indiquent que les cyclistes en groupe sont effectivement moins susceptibles de rouler sur les pistes cyclables (3). En réalité, les objectifs des groupes de cyclistes ne sont pas toujours les mêmes. Si la plupart des infrastructures cyclables sont destinées au transport, celles-ci ne sont pas toujours adaptées à des groupes cyclistes ayant des objectifs autres, tels que le sport ou le loisir (13).

Quelle est la législation dans les pays voisins ?

En France

En France, il n'existe pas de réglementation spécifique aux groupes de cyclistes. Les cyclistes, qu'ils soient seuls ou en groupe, n'ont pas l'obligation d'emprunter les pistes cyclables. Les cyclistes circulant en groupe doivent en principe rouler en file indienne ou rouler à deux de front sur la chaussée (14), mais doivent se tenir aussi à droite que possible pour ne pas gêner le trafic. La nuit, en cas de dépassement par un véhicule ou lorsque les circonstances l'exigent (chaussée étroite, etc.), ils sont tenus de se placer en file indienne (15). Les cyclistes peuvent donc opter pour la piste cyclable ou la chaussée, tout en tenant compte des conditions de circulation. Pour leur propre sécurité, il est toutefois conseillé d'opter pour la piste cyclable. L'obligation d'emprunter les pistes cyclables peut toutefois être instaurée dans certaines municipalités françaises, si une autorité de police le décide (14).

Dans ce cas, la piste cyclable est signalée par le panneau B22, analogue au panneau D7 que l'on trouve en Belgique. Celui-ci indique une piste cyclable « obligatoire », tandis qu'il existe des pistes cyclables « conseillées » indiquées par le panneau C113 et sur lesquelles peuvent circuler les cyclistes qui ne désirent pas circuler sur la chaussée avec les usagers motorisés (voir Figure 2). En l'absence du panneau B22, il revient aux cyclistes de choisir entre la piste et la chaussée.

Figure 2. Panneaux B22 et C113 indiquant la présence d'une piste cyclable en France.



Panneau B22
indiquant une piste cyclable obligatoire



Panneau C113
indiquant une piste cyclable conseillée

Source: Sécurité Routière Vivre Ensemble (2025) (15)

En Allemagne

En Allemagne, la législation relative aux cyclistes en groupe est semblable à la législation belge. Ceux-ci ont le choix entre suivre les mêmes règles que les cyclistes individuels ou suivre les règles applicables aux cyclistes en groupe. La définition d'un groupe diffère néanmoins légèrement de la définition belge dans la mesure où un groupe de cycliste est considéré comme tel lorsqu'il est formé d'au moins 16 cyclistes.

Conformément à l'article 27, paragraphe 1 du Code de la route allemand (StVO) (16), les cyclistes en groupe sont dispensés de l'obligation d'emprunter les pistes cyclables. Ceux-ci peuvent rouler sur la route, même s'il existe une

piste cyclable à côté. Par ailleurs, la règle des deux cyclistes roulant côte à côte sur la route est identique à la règle en Belgique.

Aux Pays-Bas





Aux Pays-Bas, il n'existe pas de règles de circulation spécifiques pour les cyclistes roulant en groupe. Les cyclistes peuvent rouler à deux de front. Cependant, ils ne doivent pas gêner la circulation. Si les cyclistes roulent en groupe sur une piste cyclable très fréquentée, et croisent des cyclistes venant en sens inverse ou s'ils sont dépassés, ils sont tenus de rouler en file afin que les autres puissent dépasser facilement.

Une piste cyclable est signalée par le signal routier G11, l'équivalent du signal D7 en Belgique ou du signal B22 en France. Les pistes cyclables non obligatoires sont indiquées par le signal G13 portant l'inscription « fietspad » (7).

Comparaison des voies cyclables et des obligations

Le Tableau 3 donne un aperçu des voies cyclables et des obligations qui s'appliquent aux cyclistes seuls ou en groupe, en Belgique et dans quelques pays voisins. À noter qu'en plus de la législation, les groupes cyclistes peuvent aussi avoir leurs propres règles. Par exemple, en Belgique ou aux Pays-Bas, de nombreux clubs cyclistes imposent le port du casque.

Tableau 3. Voies cyclables et obligations s'appliquant aux cyclistes seuls ou en groupe, en Belgique et dans quelques pays voisins.

	Belgique	France	Allemagne	Pays-Bas
Dénominations	Piste cyclable Radweg Fietspad	Piste cyclable	Radweg	Fietspad
Signalisations	D7, D9, D10 ³ 	B22, C113 	237, 240, 241 	G11, G12a, G13 
Usagers autorisés	Cyclistes, tous les cyclomoteurs à deux roues si D7 (sauf indication contraire), les cyclomoteurs de classe A et les speed pedelecs si D9, aucun cyclomoteur (ou speed pedelec) si D10	Cyclistes, speed pedelecs si indiqué	Cyclistes, speed pedelecs et cyclomoteurs de classe A hors agglomération (sauf indication contraire)	Cyclistes, speed pedelecs et cyclomoteurs seulement en cas de signal G12a
Obligation d'utilisation pour les cyclistes seuls et pour les groupes de cyclistes en nombre inférieur au seuil de définition d'un groupe	Oui	Oui (si B22) Non (si C113)	Oui (sauf si panneau additionnel marqué du mot « frei »)	Oui (si G11 ou G12) Non (si G13)
Exemption pour les groupes de cyclistes en nombre supérieur ou égal au seuil de définition d'un groupe	Oui	n/a	Oui	n/a
Autorisation pour les groupes de cyclistes de rouler à deux de front (en circulation normale)	Oui	Oui	Oui	Oui

Source: Adapté de Temmerman, et al. (2025) (7)

³ Une piste cyclable obligatoire indiquée par le signal routier D10 n'est cependant pas nommée « piste cyclable », mais « partie de la voie publique » (7).

Quelle est la législation dans les autres pays européens ?

D'autres pays en Europe possèdent également une législation s'appliquant aux groupes de cyclistes. Il s'agit souvent de réglementations spécifiques en rapport avec l'usage des pistes cyclables ou avec la conduite côte à côte.

Les pays mentionnés ci-après sont principalement ceux pour lesquels des informations ont été fournies par différents partenaires et experts dans le domaine⁴ ou pour lesquels la législation était suffisamment accessible ou suffisamment documentée dans la littérature.

En Autriche

En Autriche, les groupes de cyclistes sont autorisés à rouler côte à côte (à deux de front) sur les pistes cyclables, les rues cyclables, les rues résidentielles et dans les zones à usage partagé. Cela peut se faire à condition que personne ne soit mis en danger, que le volume de trafic le permette et que les autres usagers de la route ne soient pas empêchés de dépasser. Lorsqu'ils roulent côte à côte, les cyclistes doivent toujours utiliser la voie la plus à droite. Dans les zones piétonnes, les cyclistes sont autorisés à rouler côte à côte si le vélo est autorisé dans la zone piétonne.

Les cyclistes en groupe de 10 ou plus doivent être autorisés à traverser une intersection en groupe par les autres automobilistes. À l'entrée de l'intersection, les règles de priorité doivent être respectées. Le cycliste en tête doit signaler la fin du groupe aux autres automobilistes présents dans l'intersection par des signaux manuels et, si nécessaire, descendre de vélo. Le premier et le dernier cycliste doivent porter un gilet de sécurité réfléchissant (17).

En Bulgarie

Selon le Code de la route de la République de Bulgarie, le nombre de cyclistes requis pour constituer un groupe n'est pas défini. La loi fournit des indications à travers les principes généraux de sécurité routière. La loi formule notamment les interdictions suivantes :

- Il est interdit aux cyclistes de circuler en groupe pour s'entraîner s'ils ne sont accompagnés d'aucun véhicule (voiture ou moto) devant ou derrière eux.
- Il est interdit au conducteur d'un deux-roues de rouler parallèlement à un autre deux-roues.
- Il est interdit aux cyclistes de circuler sur les zones réservées aux piétons (cette interdiction ne s'applique pas aux cyclistes de moins de 12 ans).

Par ailleurs, les cyclistes sont tenus de :

- Porter un gilet réfléchissant lorsqu'il circule hors agglomération, la nuit ou par visibilité réduite.
- Rouler au plus près du bord droit de la chaussée.

⁴ Principalement parmi les membres du Forum of European Road Safety Research Institutes (FERSI).

Au Luxembourg

Au Grand-Duché du Luxembourg, l'article 160.2 du code de la route (18) interdit aux cyclistes de rouler à plus de deux de front depuis 2018, à l'exception des cyclistes qui participent à une course et pour lesquels des règles spécifiques sont prévues. Par ailleurs, le code de la route prévoit également que les cyclistes doivent se mettre en file :

- Lorsqu'ils abordent un virage, lorsqu'ils s'approchent du sommet d'une côte, d'un passage à niveau et lorsqu'ils traversent celui-ci.
- Entre le coucher et le lever du soleil.
- En agglomération, lorsque la vitesse est limitée à 50 km/h, lorsqu'ils sont dépassés (ou qu'ils vont l'être).
- Lorsqu'ils occasionnent inutilement une gêne excessive pour les autres usagers de la route.

L'article 125 du code de la route précise en outre que le dépassement doit se faire par la gauche et qu'une distance minimale de 1,5 mètre doit être respectée par le conducteur d'un véhicule motorisé lorsqu'il dépasse un cycle.

En Pologne

En Pologne, il est possible de rouler à vélo en groupe et les cyclistes peuvent rouler côte à côte s'ils ne gênent pas la circulation des autres usagers de la route. Le groupe ne peut pas compter plus de 15 personnes et la distance entre les groupes doit être d'au moins 200 mètres.

Un groupe de cyclistes peut continuer à rouler au feu rouge s'il se déplace en groupe.

Pour les groupes de plus de 15 cyclistes, il faut qu'une personne ouvre et ferme le groupe. Cette personne doit avoir suivi une formation spéciale pour le faire (officiellement).

En Suède

En Suède, il n'existe pas de législation propre aux groupes de cyclistes. Dans ce cas, les groupes de cyclistes doivent respecter les mêmes règles que les cyclistes individuels. En revanche, rouler côte à côte à vélo n'est pas interdit, cela est autorisé. La réglementation stipule cependant qu'il faut faciliter le dépassement des véhicules derrière soi, mais elle n'indique pas précisément les comportements à adopter.

Pour ce qui concerne les dépassements, il faut utiliser la voie de gauche, lorsqu'elle est libre, pour dépasser un cycliste seul ou deux cyclistes roulant de front.

En Slovénie

Conformément à la loi slovène sur le code de la route, les cyclistes doivent rouler les uns derrière les autres, sauf sur les pistes cyclables où deux cyclistes peuvent rouler côte à côte si la largeur de la piste le permet. En outre, les cyclistes titulaires d'une licence valide délivrée par la Fédération slovène de cyclisme sont autorisés à rouler en groupe. Pour tous les autres cyclistes qui ne participent pas à des activités autorisées, les mêmes règles s'appliquent que pour les cyclistes individuels.

Il est généralement interdit de rouler à deux de front sur la voie publique, sauf dans les cas suivants :

- Si cela se produit sur des pistes cyclables désignées et que la largeur de la piste permet une telle position.
- Si cela fait partie d'une séance d'entraînement ou d'un événement officiellement organisé impliquant des cyclistes licenciés.

Dans les situations de circulation quotidiennes, et en particulier sur les routes partagées avec des véhicules à moteur, les cyclistes sont tenus de rouler en file indienne.

En Suisse

En Suisse, la réglementation relative à la circulation à vélo en groupe dépend moins de la taille du groupe que du type d'événement : « circulation normale » ou « manifestation sportive ».

En « circulation normale », il est généralement interdit aux cyclistes de rouler côte à côte. Toutefois, des exceptions existent. Les cyclistes peuvent rouler à deux de front s'ils ne gênent pas la circulation :

- dans un groupe fermé de plus de dix cyclistes ;
- dans une circulation dense de cyclistes ou de cyclomotoristes ;
- sur les pistes cyclables, les itinéraires cyclables balisés, sur les routes secondaires et dans les espaces partagés.

Toutes les autres règles de circulation s'appliquent aussi bien aux cyclistes en groupe qu'aux cyclistes individuels. Il est particulièrement important que les cyclistes en groupe se comportent dans la circulation de manière à ne pas gêner ni mettre en danger les autres usagers de la route.

Pour ce qui concerne les « événements sportifs », une autorisation du canton où se déroule l'événement est requise. Cette autorisation est accordée si certaines conditions sont remplies et les cantons peuvent accorder leurs propres dérogations.

Quelle visibilité et quel accompagnement ?



Il est essentiel que les cyclistes fassent de leur visibilité une priorité absolue pour garantir leur sécurité sur la route. En portant des vêtements de couleurs vives ou fluorescentes et des matériaux réfléchissants, de jour comme de nuit, les cyclistes se rendent immédiatement identifiables par les automobilistes et les autres usagers. Pour les grands groupes de cyclistes, la visibilité est également une nécessité absolue pour naviguer en toute sécurité au milieu de la circulation. Au-delà des équipements individuels haute visibilité, le déploiement de mesures de sécurité supplémentaires est crucial, en particulier, lorsqu'il s'agit de participer à de grands événements, tels que les événements sportifs. L'utilisation de voitures d'escortes, positionnées à l'avant ou à l'arrière, permet de signaler clairement la présence du groupe et de créer un périmètre de sécurité physique, gérant le flux des autres véhicules. Combiné à la coordination assurée par les capitaines de route, qui gèrent la discipline interne du groupe et communiquent avec les véhicules d'escorte, ces mesures transforment un groupe vulnérable en une entité routière organisée et hautement visible, minimisant ainsi considérablement les risques d'accidents.

En Belgique

Lorsqu'un grand nombre de cyclistes circulent ensemble, par exemple, lors de randonnées récréatives ou lors de compétitions sportives, le groupe de cycliste peut être précédé et suivi, à une distance de 30 mètres environ, par un véhicule d'escorte et accompagné de deux capitaines de route au moins, à condition que celui-ci soit formé d'au moins 15 personnes mais moins de 50 personnes. Si le groupe est formé de plus de 50 personnes, l'accompagnement par le véhicule d'escorte et les capitaines de route devient obligatoire. Le toit des véhicules d'escorte doit être équipé d'un panneau à fond bleu sur lequel figure le signal A51 en dessous duquel figure le symbole d'une bicyclette (voir Figure 3). Ce panneau doit être placé de façon bien visible, sur le véhicule précédant le groupe, pour la circulation venant en sens inverse et, sur le véhicule fermant le groupe, pour la circulation qui suit.

Les capitaines de route ont, quant à eux, pour mission d'assurer le bon déroulement de la randonnée. Ils doivent être âgés d'au moins 21 ans et porter, au bras gauche, un brassard réglementaire. Ce dernier arbore les couleurs nationales disposées horizontalement, avec la mention « capitaine de route » inscrite en lettres noires dans la bande jaune.

Figure 3. Équipements réglementaires des véhicules d'escorte.



Signal A51 accompagné du symbole de la bicyclette

Dans les autres pays

Ce type de réglementation existe également dans d'autres pays européens, sous des formes parfois légèrement différentes. Selon le pays, les capitaines de route sont appelés « wegkapitein », « road captain » ou encore « Gruppenchef ». En tout état de cause, ceux-ci représentent une figure clé dans les groupes de cyclistes et, en plus d'assurer la sécurité, planifient et dirigent le groupe pendant les sorties, gérant le rythme, l'itinéraire et s'assurant que tous les membres du groupe respectent les règles pour une conduite sûre.

Que nous apprennent les données d'accidents ?

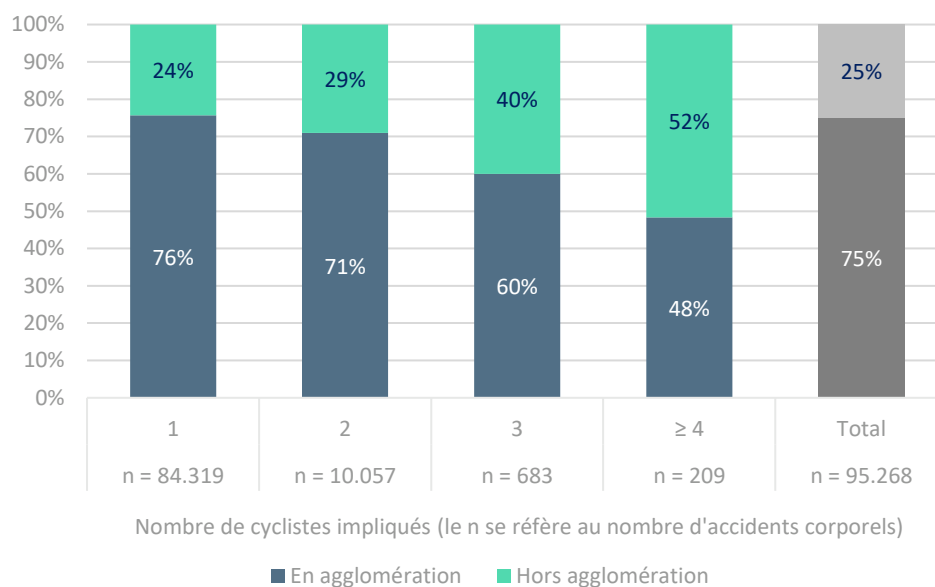
Quels sont les facteurs associés aux accidents impliquant plusieurs cyclistes ?

Les statistiques officielles sur les accidents de la route permettent de documenter les facteurs associés à la survenue de ceux-ci. Bien qu'un indicateur « groupe de cyclistes » ne soit pas disponible dans la base de données, il est possible d'explorer la distribution de ces facteurs en fonction du nombre de cyclistes impliqués dans les accidents. Notons cependant, que lorsque plusieurs cyclistes sont impliqués dans un accident, on ne peut pas déterminer s'ils se déplaçaient volontairement en groupe ou ils s'étaient trouvés, par hasard, à plusieurs au moment de l'accident.

Le lieu de l'accident

Sur la période 2015-2024, trois accidents sur quatre (75%) impliquant au moins un cycliste sont survenus en agglomération (Figure 4). Cependant, cette proportion diminue au fur et à mesure que le nombre de cyclistes impliqués augmente, passant de 76% si un cycliste est impliqué à 48% si quatre cyclistes ou plus sont impliqués. Cette tendance n'est pas surprenante sachant que les groupes de cyclistes, tels que les clubs sportifs, organisent généralement leurs sorties sur des routes situées en dehors des agglomérations.

Figure 4. Part des accidents cyclistes en agglomération et hors agglomération* en fonction du nombre de cyclistes impliqués, Belgique (2015-2024).



Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

* sauf inconnues et accidents survenus sur autoroute.

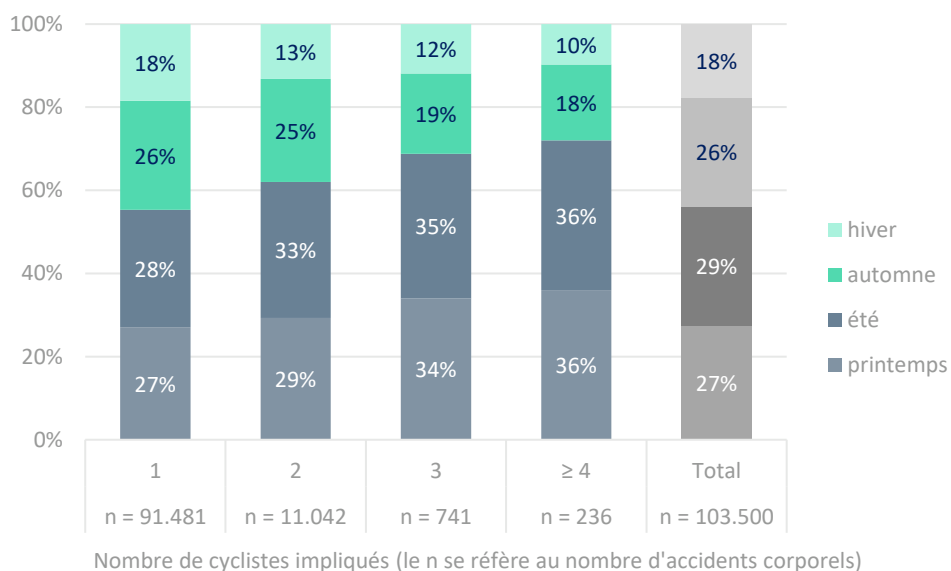
Par ailleurs, près de six accidents sur dix impliquant un cycliste sont survenus en-dehors d'un carrefour (57%). Cette prévalence augmente avec le nombre de cyclistes impliqués dans l'accident (57% pour un cycliste impliqué, 71% pour deux cyclistes, 76% pour trois et 77% pour quatre cyclistes impliqués). La surreprésentation des accidents impliquant plusieurs cyclistes en-dehors d'un carrefour doit vraisemblablement être mise en lien avec leur part plus importante dans les accidents survenus hors-agglomération (Figure 3). En effet, les carrefours sont moins nombreux hors-agglomération qu'en agglomération.

Notons également qu'un tiers des accidents (31%) sont survenus alors que le(s) cycliste(s) circulai(en)t sur une piste cyclable marquée au sol. Cette proportion est deux fois plus élevée dans les accidents impliquant un cycliste (32%) par rapport aux accidents impliquant quatre cyclistes ou plus (14%). Enfin, dans environ un accident sur dix impliquant au moins un cycliste (11%), l'accident est survenu alors que le(s) cycliste(s) circulai(en)t ou quittai(en)t la chaussée. Cette proportion est plus élevée dans les accidents impliquant quatre cyclistes ou plus (14%) par rapport à ceux impliquant moins de quatre cyclistes (11%). Ce résultat illustre sans doute la pratique des clubs de cyclistes circulant sur la route.

La période de l'année

La pratique du vélo fluctue en fonction du mois et des saisons. Cette tendance se retrouve également dans les statistiques d'accidents et elle est plus marquée pour les cyclistes qui se déplacent en groupe. En effet, près de six accidents sur dix impliquant au moins un cycliste (56%) surviennent au printemps et en été (Figure 5). Toutefois, cette proportion augmente au fur et à mesure que le nombre de cyclistes impliqués augmente (55% si un cycliste impliqué, 62% si deux et 70% si trois cyclistes ou plus sont impliqués).

Figure 5. Part des accidents cyclistes selon les saisons* et le nombre de cyclistes impliqués, Belgique (2015-2024).



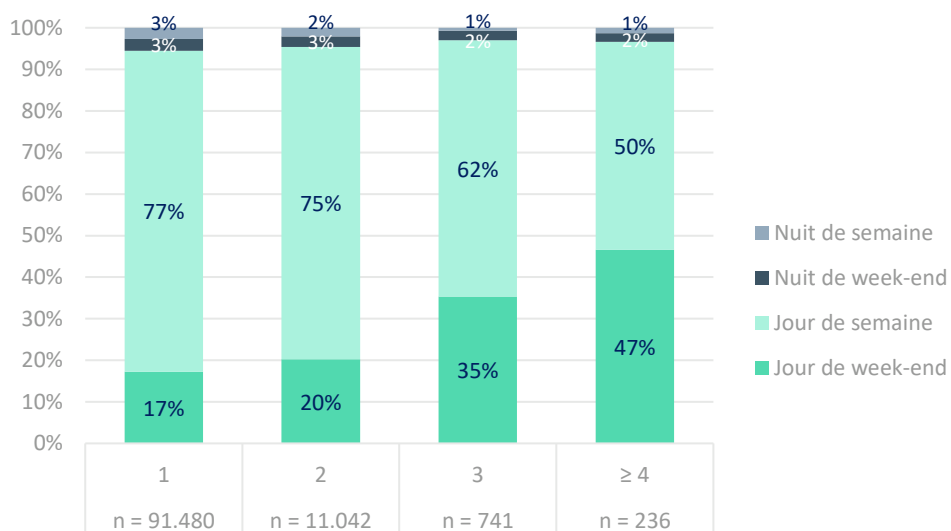
Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

* saisons astronomiques

L'heure et le jour

Les statistiques sur les accidents illustrent également que la proportion d'accidents impliquant au moins un cycliste varie en fonction du jour de la semaine (Figure 6). Globalement, trois accidents sur quatre impliquant au moins un cycliste (77%) se produisent en journée en semaine. On observe que cette proportion diminue lorsque le nombre de cyclistes impliqués dans l'accident augmente. Elle passe de 77% si un cycliste est impliqué à seulement 50% lorsque quatre cyclistes ou plus.

Figure 6. Part des accidents cyclistes survenus un jour de semaine, un jour de week-end, une nuit de semaine et une nuit de week-end, en fonction du nombre de cyclistes impliqués, Belgique (2015-2024).



Nombre de cyclistes impliqués (le n se réfère au nombre d'accidents corporels)

Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

La gravité des accidents

Sur l'ensemble des accidents corporels impliquant au moins un cycliste, l'accident n'a entraîné aucune blessure chez les cyclistes dans un cas sur dix (10% « indemnes »). Cette prévalence augmente fortement avec le nombre de cyclistes impliqués. Ainsi, dans les accidents n'impliquant qu'un cycliste sur la période de 2015 à 2024, 4% d'entre eux étaient indemnes alors que c'était le cas dans un tiers des accidents impliquant deux cyclistes (31%) ou trois cyclistes (34%) et dans quatre accidents sur dix impliquant quatre cyclistes ou plus (41%).

En ne tenant compte uniquement des cyclistes blessés ou tués, le degré de sévérité des blessures varie peu en fonction du nombre de cyclistes impliqués. Cependant, la proportion de décès est près de deux fois plus élevée parmi les accidents impliquant quatre cyclistes ou plus (1,5%) par rapport à ceux n'impliquant qu'un cycliste (0,9%).

L'opposant impliqué dans l'accident

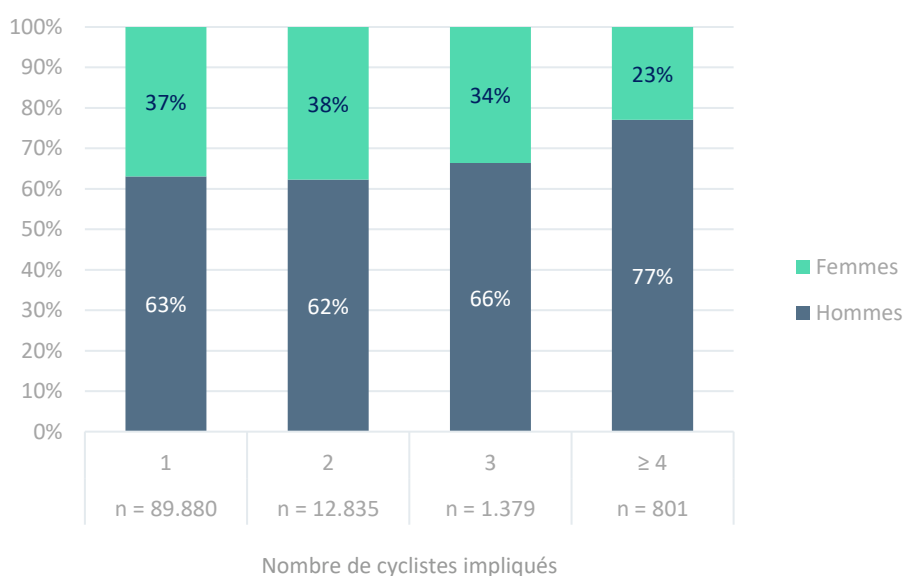
Au niveau des opposants dans les accidents impliquant au moins un cycliste, des différences sont également observées. Dans les accidents impliquant un seul cycliste, l'opposant le plus lourd le plus fréquent est la voiture (63%). De façon assez logique, il n'y a pas d'accident dans ce groupe où l'opposant est un cycliste. Par contre, dans les accidents impliquant deux cyclistes ou plus, l'opposant le plus lourd le plus fréquent est un autre cycliste dans

environ sept accidents sur dix (71%). Notons également, que les accidents unilatéraux (aucun opposant) sont plus fréquemment observés parmi les accidents impliquant un cycliste (13%) par rapport à ceux impliquant plusieurs cyclistes (5% si deux cyclistes impliqués, 2% si trois cyclistes impliqués et 2% si quatre cyclistes ou plus impliqués).

Le genre et l'âge des victimes

Les hommes sont surreprésentés dans les statistiques officielles des accidents de la route. Ils représentent 63% des cyclistes impliqués dans un accident et leur surreprésentation est plus marquée dans les accidents impliquant quatre cyclistes ou plus (77% contre 63% dans ceux impliquant moins de quatre cyclistes) (Figure 7). Ces résultats doivent sans doute être mis en parallèle avec ceux de la mobilité où la pratique du vélo reste majoritairement masculine.

Figure 7. Part des hommes et des femmes parmi les cyclistes, en fonction du nombre de cyclistes impliqués dans l'accident, Belgique (2015-2024).



Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

La proportion d'enfants âgés de 0 à 14 ans est plus élevée dans les accidents impliquant deux cyclistes (13%), et plus encore dans ceux impliquant trois cyclistes (19%), que dans les accidents impliquant un cycliste (9%) ou quatre cyclistes ou plus (10%). Ces résultats illustrent sans doute les balades plus fréquentes avec les parents dans ce groupe d'âge. Dans un accident sur cinq n'impliquant qu'un cycliste (19%), ce dernier est âgé de 15 à 24 ans. Cette prévalence diminue lorsque le nombre de cyclistes impliqués augmente et les jeunes de 15-24 ans ne représentent plus que 14% des cyclistes lorsque quatre cyclistes ou plus sont impliqués. La part des adultes âgés de 25 à 64 ans augmente avec le nombre de cyclistes impliqués (passant de 58% si un cycliste impliqué à 61% si quatre cyclistes ou plus sont impliqués).



Quelles recommandations ?

Outre les règles de sécurité qui s'appliquent aux cyclistes seuls, les principaux enjeux relatifs à la sécurité des groupes de cyclistes se dessinent autour de plusieurs aspects : la définition d'un groupe cycliste (généralement défini sur base du nombre de personnes qui le composent), l'obligation ou non, pour un groupe cycliste, d'utiliser la piste cyclable, l'autorisation ou non de rouler à deux de front, les règles de dépassement, ou encore l'encadrement et l'accompagnement des groupes cyclistes par les véhicules d'escorte et les capitaines de groupe, en particulier, lors des grands événements tels que les manifestations sportives.

Dans un premier temps, ce document dresse un aperçu des principales réglementations en vigueur dans plusieurs pays européens. Cet exercice met en avant l'importante diversité qui existe au niveau de la réglementation relative aux groupes de cyclistes entre les différents pays. Face à cette diversité, se pose la question de l'opportunité d'une harmonisation des lois. Des recherches supplémentaires pourraient être menées afin de savoir quelles règles sont les plus adaptées pour les cyclistes en groupe et les plus efficaces pour éviter les accidents, et si une uniformisation des législations, souvent envisagée dans le cadre des directives européennes, pourrait potentiellement contribuer à améliorer la sécurité des cyclistes en groupe en Europe. Une étude exhaustive des lois en vigueur serait envisageable, mais celle-ci requerrait la mobilisation de ressources supplémentaires, par exemple, via des enquêtes approfondies auprès de davantage d'intervenants et experts dans le domaine. En outre, il serait utile de réaliser une étude paneuropéenne sur les risques liés à la pratique du vélo en groupe car les connaissances sur ce sujet restent limitées.

Dans un deuxième temps, l'analyse des accidents a permis d'identifier certains facteurs qui différencient les accidents impliquant plusieurs cyclistes de ceux qui n'en impliquent qu'un seul. Certaines de ces différences sont le reflet des caractéristiques propres à la pratique sportive du vélo et aux sorties organisées par les clubs. D'autres différences, notamment en fonction de l'âge des victimes, illustrent aussi des déplacements en petits groupes avec des enfants (2 ou 3 cyclistes), vraisemblablement des parents se déplaçant avec leurs enfants ou des enfants se promenant avec leurs amis. Sans une étude plus approfondie de l'accidentologie des accidents impliquant plusieurs cyclistes, il n'est pas possible d'identifier des mesures précises. Toutefois, les résultats des analyses réalisées suggèrent que certains groupes devraient faire l'objet d'une attention accrue lors de l'élaboration de mesures visant à améliorer la sécurité des cyclistes en groupes.



Autres sources d'information

Revue de littérature à propos des comportements sécuritaires adoptés par les groupes de cyclistes

- Heeremans, O., Rubie, E., King, M. & Oviedo-Trespalacios, O. (2022). Group cycling safety behaviours: A systematic review. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, Volume 91, 2022, Pages 26-44, ISSN 1369-8478, <https://doi.org/10.1016/j.trf.2022.09.013>

Analyse de l'organisation, de la sécurité et de la dynamique de déplacement des cyclistes en groupe à travers une analyse de la pratique du cyclisme comme loisir et comme transport

- Aldred, R., & Jungnickel, K. (2012). Constructing Mobile Places between 'Leisure' and 'Transport': A Case Study of Two Group Cycle Rides. *Sociology*, 46(3), 523-539. <https://doi.org/10.1177/0038038511428752> (Original work published 2012)

Projet pilote, mené aux Pays-Bas, impliquant des groupes de cyclistes circulant sur la chaussée

- Wielrenners naar de rijbaan (2019). Pilotproject in Drenthe waarbij groepen wielrenners op de rijbaan rijden. DTV Consultants i.o.v. CROW-Fietsberaad, de NTFU en Provincie Drenthe

Liste de références

1. Adminaité-Fodor, D., & Jost, G. (2020). How safe is walking and cycling in Europe? - PIN Flash report 38. European Transport Research Centre, Brussels. <https://etsc.eu/how-safe-is-walking-and-cycling-in-europe-pin-flash-38/>
2. Bouwen, L., Dons, E. & Schoeters, A. (2022). L'impact du vélo sur la santé, le climat et l'économie en Belgique - Revue de la littérature et analyse coût-avantage d'une augmentation de l'utilisation du vélo en Belgique, Bruxelles: Institut Vias.
3. Heeremans, O., Rubie, E., King, M. & Oviedo-Trespalacios, O. (2022). Group cycling safety behaviours: A systematic review. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, Volume 91, 2022, Pages 26-44, ISSN 1369-8478, <https://doi.org/10.1016/j.trf.2022.09.013>.
4. Pelssers, B. (2020) Comment se déplacer de la manière la plus sûre ? – Comparaison des modes de déplacement en fonction des risques encourus par les utilisateurs, Bruxelles, Belgique : Institut Vias - Centre de Connaissance Sécurité routière
5. Code de la route (Belgique). Article 43bis. <https://www.code-de-la-route.be/fr>
6. Code de la route (Belgique). Article 2 de l'Arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.
7. Temmerman, P., Dons, E., Lambert, M., & Guillaume, M. (2025). Lisibilité des aménagements cyclables et connaissance de la réglementation - Recherche par méthodes mixtes, Bruxelles : Institut Vias.
8. Informationen und Services der österreichischen Verwaltung (2025). Allgemeine Verhaltensregeln für Radfahrer. https://www.oesterreich.gv.at/de/themen/mobilitaet/rad_fahren/2/1/Seite.610905; consulté le 11 décembre 2025.
9. Aldred, R., & Jungnickel, K. (2012). Constructing Mobile Places between 'Leisure' and 'Transport': A Case Study of Two Group Cycle Rides. *Sociology*, 46(3), 523-539. <https://doi.org/10.1177/0038038511428752> (Original work published 2012).
10. Larsson, M. & Niska, A.; Erlingsson, S. (2022). Degradation of Cycle Paths - A Survey in Swedish Municipalities. *CivilEng* 2022, 3, 184–210. <https://doi.org/10.3390/civileng3020012>

11. De Roeck, M., Vandael Schreurs, K., & Tant, M. (2025). Polarisation affective entre les usagers de la route belges - Analyse des tensions et des antagonismes dans la circulation, Bruxelles : Institut Vias.
12. Wielrenners naar de rijbaan (2019). Pilotproject in Drenthe waarbij groepen wielrenners op de rijbaan rijden. DTV Consultants i.o.v. CROW-Fietsberaad, de NTFU en Provincie Drenthe
13. Aldred, R., & Jungnickel, K. (2012). Constructing Mobile Places between 'Leisure' and 'Transport': A Case Study of Two Group Cycle Rides. *Sociology*, 46(3), 523-539. <https://doi.org/10.1177/0038038511428752> (Original work published 2012)
14. Code de le route (France). Article R431-9 (dernière modification le 9 août 2025). <https://www.legifrance.gouv.fr/downloadfile/pdf/LEGITEXT000006074228.pdf/LEGI>
15. Sécurité Routière Vivre Ensemble (2025). Règles de circulation pour les cyclistes. <https://validation.securite-routiere.gouv.fr/reglementation-liee-aux-modes-de-deplacements/velo/regles-de-circulation-pour-les-cyclistes>; consulté le 5 décembre 2025.
16. Code de la route (Allemagne). Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) §27, Absatz 1. https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/_27.html; consulté le 2 décembre 2025.
17. Kuratorium für Verkehrssicherheit (2022). Rechtsvorschriften für Radfahrer, Wien.
18. Code de la route (Luxembourg). Recueil de Législation Routière. Plan Général du Code de la Route. Publié par le Ministère de la Mobilité et des Travaux Publics. Département de la mobilité et des Transports, Grand-Duché de Luxembourg. <https://legilux.public.lu/eli/etat/leg/code/route/20250809>