



Fédération Française de Cyclisme

# Règlement type des épreuves cyclistes sur la voie publique

## **1. Préambule**

Ce règlement s'applique à toute épreuve, compétition ou manifestation à caractère sportif, se déroulant en tout ou partie sur une voie ouverte à la circulation publique, donnant lieu ou non à classement et (ou) prise de temps, soit en fonction de la plus grande vitesse réalisée, soit d'une moyenne imposée sur une partie quelconque du parcours.

Ces organisations peuvent avoir lieu sur un parcours en boucle ou circuit, de ville à ville, ou par étapes.

Tout organisateur d'une épreuve cycliste sur la voie publique doit avoir présent à l'esprit que la sécurité est prioritaire, aussi bien pour les compétiteurs que pour les spectateurs et l'environnement. Il doit prendre, en conséquence, toutes les mesures nécessaires pour assurer cette sécurité.

Pour cela, il doit en tenir compte dans la conception de son organisation. Organiser une épreuve cycliste est une action sérieuse et responsable où tout doit être étudié, reconnu et déterminé minutieusement, tant sur les détails du parcours que sur les aménagements techniques, du départ jusqu'à l'arrivée.

**La Fédération Française de Cyclisme étant fédération délégataire, elle est la seule à pouvoir faire disputer des épreuves attribuant des titres de "champion de France". Elle est seule habilitée à faire disputer des épreuves ouvertes aux coureurs titulaires d'une licence "élite", ayant un contrat de travail avec un groupe sportif déclaré auprès de la Fédération internationale de tutelle (Union Cycliste Internationale).**

Les fédérations affinitaires agréées organisent - y compris en aménageant leurs règlements sportifs fédéraux - les championnats départementaux, régionaux et nationaux de leurs sociétaires en précisant "championnat départemental, régional ou national de la fédération concernée".

## **2. Autorisation administrative**

### **2.1 Délais**

Toutes les épreuves cyclistes devront être soumises à autorisation de la part des préfetures, quelque soit le nombre de participants. Chaque demande d'autorisation d'organiser devra être déposée, au moins deux mois avant la date d'organisation, dans le cas d'une épreuve se disputant sur un seul département, trois mois avant la date d'organisation dans le cas d'une épreuve traversant plusieurs départements. (Art. 331-10 du Code du Sport)

### **2.2 Parcours**

Un plan détaillé des sites de départ et d'arrivée, ainsi que l'itinéraire précis du parcours emprunté devront être joints aux documents remis en préfecture.

### **2.3 Nombre de participants**

Toutes les compétitions cyclistes devront être soumises à autorisation de la part des organisateurs, quel que soit le nombre de participants. Il est précisé que, sauf dans le cas des épreuves « cyclo-sportives », dont certaines peuvent regrouper plusieurs milliers de participants, ce nombre ne peut pas excéder 200.

### **2.4 Type de Régime**

La circulaire interministérielle NOR : SPOV1311759C du 6 mai 2013 relative à la sécurité des courses et épreuves sportives définit les régimes selon lesquels peuvent se dérouler les manifestations sportives autorisées.

- strict respect du code de la route
- priorité de passage
- usage privatif

## 2.5 Signaleurs

La présence, le nombre et le rôle des signaleurs est fonction du régime visé ci-dessus sous lequel l'épreuve a été autorisée par la Préfecture.

Leur emplacement doit être matérialisé sur le descriptif du parcours.

La liste des signaleurs doit être déposée à minima trois semaines avant la manifestation pour recevoir l'agrément du préfet.

Moyens à mettre en place	Nature de l'épreuve			
	Circuit inférieur ou égal à 10 km	Circuit supérieur à 10 km	Contre La Montre ou Epreuve Chronométrée	Ville à ville ou par étapes
<b>Strict respect du code de la route</b>				
Signaleurs Poste Fixe	<b>OUI aux carrefours les plus dangereux</b> - pour rappeler les règles de respect du code de la route aux participants	<b>OUI aux carrefours les plus dangereux</b> - pour rappeler les règles de respect du code de la route aux participants	<b>OUI aux carrefours les plus dangereux</b> - pour rappeler les règles de respect du code de la route aux participants	<b>OUI aux carrefours les plus dangereux</b> - pour rappeler les règles de respect du code de la route aux participants
Signaleurs Mobiles Notamment à motocyclette	non	non	non	Non
<b>Priorité de Passage</b>				
Signaleurs Poste Fixe	OUI pour assurer la sécurité des compétiteurs et des usagers de la route	OUI pour assurer la sécurité des compétiteurs et des usagers de la route	OUI pour assurer la sécurité des compétiteurs et des usagers de la route	OUI pour assurer la sécurité des compétiteurs et des usagers de la route
Signaleurs Mobiles Notamment à motocyclette	Les motards pourront, dans la mesure du possible, aider momentanément les signaleurs poste fixe dans l'exercice de leur mission	Les motards pourront, dans la mesure du possible, aider momentanément les signaleurs poste fixe dans l'exercice de leur mission	NON	Les motards pourront, dans la mesure du possible, aider momentanément les signaleurs poste fixe dans l'exercice de leur mission
<b>Usage privatif</b>				
Signaleurs Poste Fixe	OUI pour assurer la sécurité des compétiteurs et des usagers de la route en compléments des forces de l'ordre	OUI pour assurer la sécurité des compétiteurs et des usagers de la route en compléments des forces de l'ordre	OUI pour assurer la sécurité des compétiteurs et des usagers de la route en compléments des forces de l'ordre	OUI pour assurer la sécurité des compétiteurs et des usagers de la route en compléments des forces de l'ordre
Signaleurs Mobiles Notamment à motocyclette	Les motards pourront, dans la mesure du possible, aider momentanément les signaleurs poste fixe dans l'exercice de leur mission	Les motards pourront, dans la mesure du possible, aider momentanément les signaleurs poste fixe dans l'exercice de leur mission	NON	Les motards pourront, dans la mesure du possible, aider momentanément les signaleurs poste fixe dans l'exercice de leur mission

## **2.6 Avis de la fédération délégataire**

Conformément à l'article R. 331-9-1 du code du sport, la fédération délégataire rend un avis motivé au regard des règles techniques et de sécurité mentionnées à l'article R. 331-7 du décret 2012-312 susvisé.

Pour les épreuves organisées sous l'égide de la fédération délégataire ou autorisée par elle, l'inscription au calendrier officiel de la Fédération ou de ses organes déconcentrés vaut avis favorable.

## **2.7 Responsable Sécurité**

Lors de la demande d'autorisation à la Préfecture, l'organisateur désignera un responsable sécurité. A défaut, l'organisateur se désignera comme responsable sécurité.

# **3. Signalisation et protection du parcours**

## **3.1 Signalisation**

La signalisation du parcours doit être efficace et très lisible pour tous les participants de l'épreuve. Elle doit désigner la direction à prendre, sans ambiguïté et sans qu'elle génère la moindre hésitation de la part des concurrents et suiveurs. Le fléchage ou le marquage au sol ou aérien sera effectué de façon réglementaire (emploi de peinture blanche interdite) conformément aux dispositions de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière du 30 octobre 1973 (chapitre VI, article 118-7 : marquage de la chaussée par des tiers). Les marquages seront de couleur jaune et devront avoir disparu soit naturellement, soit par les soins des organisateurs, 24 heures après l'épreuve.

Les différents points stratégiques du parcours pourront également être matérialisés par un affichage par panneaux ou à l'aide d'un drapeau jaune.

## **3.2 Protection**

Pour assurer la protection de passage dans les carrefours où il faut rendre la course prioritaire, il sera mis en place, entre autre, des moyens matériels, barrières de type K2, et des moyens humains, des signaleurs équipés de piquets mobiles (vert - rouge) de type K 10.

La zone d'arrivée sera protégée, de part et d'autre de la chaussée (et sur une distance convenable) par des barrières de protection assemblées, voire des cordages tendus par des piquets.

## **3.3 Obstacles**

L'organisateur doit signaler oralement aux concurrents, avant le départ de la course (lors de l'appel des coureurs), tout obstacle qu'il peut raisonnablement connaître ou prévoir et qui représente un risque réel pour la sécurité des coureurs ou des suiveurs. Ainsi l'organisateur signalera en amont, à une distance suffisante, les rétrécissements soudains de la route en créant un rétrécissement graduel par des moyens adéquats et de couleur voyante.

## **4. Sécurité des compétiteurs et du public**

### **4.1 Affiliation et assurance**

Chaque compétiteur doit être engagé régulièrement. C'est à dire qu'il doit être titulaire d'une licence en cours de validité, délivrée par sa fédération sportive. Cette licence délivrée par un club implique :

- que le compétiteur ait satisfait à un examen médical de non contre-indication à la pratique du cyclisme de compétition, conformément aux dispositions en vigueur;
- que le compétiteur connaisse les garanties contractuelles et optionnelles offertes par l'assurance souscrite en même temps que la demande de licence.

Chaque organisateur doit solliciter une assurance "responsabilité civile" couvrant les risques encourus par les participants et l'ensemble des personnes associées à l'organisation.

Si les règlements particuliers de la fédération organisatrice le permettent, chaque compétiteur non-licencié doit présenter, au départ d'une épreuve autorisant ce type de participation, un certificat médical de non contre-indication à la pratique du cyclisme de compétition (ou sa photocopie certifiée conforme par l'intéressé), datant de moins d'un an, conformément au décret n° 87-473 du 1<sup>er</sup> juillet 1987. Chaque compétiteur non-licencié doit être assuré en "individuelle". L'organisateur doit obligatoirement proposer une assurance individuelle à l'intention de ces compétiteurs non licenciés.

### **4.2 Port du casque**

Le port du casque rigide, homologué en conformité avec les différentes normes officielles de sécurité en vigueur, est obligatoire pour tous les compétiteurs dans toutes les épreuves. Cependant, les épreuves françaises des classes 1 à 4 sont soumises à des dispositions particulières prévues par l'article 1.3.031 des règlements de l'Union Cycliste Internationale (partie organisation générale du sport cycliste).

### **Structures de secours**

L'organisateur doit mettre en œuvre les moyens humains et matériels adaptés selon l'importance de la manifestation (nombre de compétiteurs, âge des compétiteurs, nombre de spectateurs, type de locaux, etc).

L'organisateur a une obligation de moyens qui lui impose de prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter les accidents et de mettre en place une chaîne de secours, de soins et d'évacuation d'un éventuel blessé (parmi les concurrents, le public ou l'organisation).

Pour toutes les épreuves, l'organisateur présentera les moyens de secours qu'il souhaite mettre en œuvre. Ce dispositif proposé sera apprécié par les services compétents. Les dispositions relatives à ces moyens de secours sera fonction de l'importance de la manifestation (nombre de compétiteurs, importance du public) et de la nature du parcours.

### **L'organisateur devra prévoir :**

- > une trousse médicale de premiers secours, a un emplacement défini et connu de toute l'organisation (organisateur, arbitres...). Cette trousse médicale permettra d'apporter les premiers secours en cas d'accident
- > 2 secouristes majeurs titulaires du PSC1 affectés uniquement à cette fonction

Le Tableau, ci-dessous, relatif aux différents moyens de secours pouvant correspondre aux besoins des épreuves cyclistes sur la voie publique précise en fonction de la nature de l'épreuve, les moyens de secours à mettre en place.

Moyens à mettre en place	Nature de l'épreuve			
	Circuit (1) inférieur ou égal à 12 km	Circuit (1) supérieur à 12 km et inférieur à 20 km	Contre La Montre ou Epreuves Chronométrées	Circuit (1) 20 km ou plus Ou ville à ville ou par étapes
Type de Moyen de Secours retenu	2 secouristes majeur PSC1 Les 2 secouristes seront identifiables de l'organisation et du public	2 secouristes majeur PSC1 Les 2 secouristes seront identifiables de l'organisation et du public	2 secouristes majeur PSC1 Les 2 secouristes seront identifiables de l'organisation et du public	> DPS retenu, à préciser (2) > ou présence d'une ambulance avec 2 secouristes ou équivalent
<b>VEHICULE</b> destiné aux Premiers Secours	1 véhicule dédié aux 2 secouristes pour se déplacer sur le circuit. Ils seront équipés de moyens de communication adaptés au circuit	> DPS P.E. retenu <i>préciser :</i> - Dispositif statique - Dispositif dynamique (2) - Dispositif mixte  ou  > ambulance	> DPS P.E. retenu <i>préciser :</i> - Dispositif statique - Dispositif dynamique (2) - Dispositif mixte  ou  > ambulance	> DPS, à préciser (2)  ou  > ambulance
Médecin	NON (pas d'obligation)	NON (pas d'obligation)	NON (pas d'obligation)	OUI

( 1 ) S'entend par circuit, un itinéraire strictement identique répété à plusieurs reprises

( 2 ) Dans le cadre d'une mise en place d'un D.P.S. à dispositif dynamique

Si une équipe est amenée à assurer une mission d'acheminement de victime(s) vers un point de prise en charge, il est nécessaire de prendre toute disposition pour garantir la continuité des moyens de secours, tel que défini dans la convention établie avec l'organisateur.

#### **Complément :**

- **P.S.C.1** : Prévention et Secours Civique de niveau 1

- **P.A.P.S.** : Point d'Alerte et de Premiers Secours est composé de 2 équipiers secouristes à jour de leur formation continue.

- **Ambulance** : elle doit être conforme au type B de la norme NF EN 1789.

- **D.P.S. - P.E.** : Dispositif Prévisionnel de Secours Petite Envergure est composé d'un poste de secours à minima de 4 personnes (1 chef de poste et 3 intervenants)

Dans le cas d'une vocation itinérante d'un événement (course de ville à ville par exemple), si le choix se porte sur un D.P.S. dynamique, le poste de secours sera assuré par un Véhicule de Premiers Secours à Personne V.P.S.P. Ambulance de secours et de soins d'urgence au sens de la norme NF EN 1789 qui permet le cas échéant d'être médicalisé.

En conséquence le véhicule destiné aux associations agréées de sécurité civile doit satisfaire aux exigences définies dans le type B de la norme si dessus citée et la note d'information technique (NIT) correspondante.

## **5. Circulation**

### **5.1 Dans tous les cas**

La circulaire interministérielle du 6 mai 2013 susvisée définit les régimes selon lesquels les manifestations autorisées peuvent se dérouler.

Les organisateurs doivent mettre à l'avant de la course, une voiture "ouvreuse" surmontée d'un panneau signalant le début de la course. Ce véhicule devra disposer d'une signalisation lumineuse de couleur jaune orangée, en application de l'arrêté du 4 juillet 1972 relatif aux feux spéciaux des véhicules à progression lente. Ces véhicules pourront être équipés d'une signalisation sonore.

La voiture ouvreuse circulera plusieurs centaines de mètres à l'avant des coureurs. Ses feux de croisement seront allumés.

Des motocyclistes, spécialement prévus à cet effet, pourront l'accompagner et d'autres pourront assurer la protection des différents groupes de coureurs. Toute intervention d'une association spécialisée dans ce domaine devra faire l'objet d'une convention préalable entre celle-ci et le club organisateur, afin de préciser les rôles de chacun.

Les véhicules (officiels et techniques), prévus pour suivre la manifestation, circuleront avec leurs feux de croisement allumés.

Les véhicules médicalisés et/ou l'ambulance seront placés derrière le groupe le plus important. Une voiture, dite "voiture balai", surmontée d'un panneau signalant la fin de course, suivra le dernier concurrent. Ce véhicule devra disposer d'une signalisation lumineuse de couleur jaune orangée. Il indique alors au service d'ordre et au public, la fin du passage (ou la fin de l'épreuve).

Les différents véhicules seront reliés entre eux avec l'organisateur et avec le service d'ordre, par une liaison radio, afin de faire face à toutes les éventualités.

### **5.2 Courses disputées sur un circuit d'une distance inférieure ou égale à 3 kilomètres**

Pour ces épreuves, le dispositif d'accompagnement sera réduit (une voiture à l'avant et une à l'arrière). En ce qui concerne les moyens de secours, ces épreuves doivent être en conformité avec le tableau détaillé ci-dessus.

### **5.3 Courses nocturnes ou semi-nocturnes**

Elles doivent obligatoirement se dérouler sur un circuit fermé à toute circulation. L'éclairage (sans zone d'ombre) doit être efficace sur la totalité du parcours.

La durée probable d'utilisation de la voie publique sera mentionnée lors de la demande d'autorisation, en ajoutant à celle-ci un délai minimum de 30 minutes avant et après l'arrivée.

### **5.4 Epreuves cyclo-sportives**

Ces épreuves de masse se déroulent de ville à ville et sont ouvertes à tous, licenciés et non-licenciés. En fonction du nombre de participants, qui peut atteindre plusieurs milliers dans certains cas, le départ pourra être donné en plusieurs groupes. La durée d'utilisation de la voie publique sera régulée en jouant sur la distance et sur la moyenne horaire minimum imposée à la voiture balai (entre 18 et 22 km/h, selon le profil et la distance). Les participants dépassés par la voiture sont automatiquement mis hors épreuve par retrait du dossard ou de la plaque d'identification.



## **6. Dispositions concernant les signaleurs**

### **6.1 Statut**

Les signaleurs sont des bénévoles majeurs, titulaires du permis de conduire en cours de validité. Il est en effet indispensable d'avoir une bonne connaissance des règles et de la pratique de la circulation routière pour faire utilement respecter une priorité de passage ou signaler aux autres usagers de la route, une épreuve cycliste. Ils ont mission d'informer les autres usagers de la route en fonction du régime sous lequel l'épreuve cycliste a été autorisée, à savoir informer les autres usagers de la route de la priorité de passage accordée à l'épreuve, rappeler le respect du code de la route aux participants en l'absence de priorité de passage accordée.

### **6.2 Agrément**

Il est laissé le soin aux organisateurs de présenter à l'agrément du préfet et sous leur responsabilité, des personnes dont ils se seront assurés qu'elles sont dignes de confiance. Le préfet sera en mesure d'accorder l'agrément au vu de la lettre de présentation datée et signée par les organisateurs, comportant les noms, prénoms, âge, adresse et numéro de permis de conduire des postulants. Les signaleurs à motocyclettes devront être titulaires, à cet égard, du permis correspondant à la catégorie de véhicule conduit (permis A ou le cas échéant, permis B). Le fait de faire figurer les noms de ces personnes sur l'arrêté d'autorisation vaudra agrément.

Les clubs organisateurs auront la possibilité d'établir une liste annuelle de signaleurs potentiels à partir de laquelle ils proposeront des signaleurs pour une épreuve précise. Toutefois, la présentation de la liste des signaleurs doit être effectuée pour chaque épreuve déterminée.

Afin de permettre aux services préfectoraux de prendre l'arrêté d'autorisation dans de bonnes conditions, l'organisateur devra déposer la liste des noms des signaleurs 3 semaines avant la date de l'épreuve.

L'agrément accordé aux signaleurs peut leur être retiré s'il apparaît qu'ils ne se sont pas conformés à l'exercice de la mission qui est la leur.

### **6.3 Equipement**

Les signaleurs doivent être identifiables à leur tenue définie à l'article A. 331-39 du code du sport (dans sa version issue de l'arrêté du 3 mai 2012). Les signaleurs doivent porter le gilet de haute visibilité, mentionné à l'article R. 416-19 du code de la route, de couleur jaune. Les fédérations sportives délégataires et les organisateurs des manifestations sportives peuvent notamment faire figurer sur ces gilets la mention « course » clairement visible, accompagnée éventuellement d'une mention relative à leur identification, voire de publicités.

Lorsqu'ils sont situés à un point fixe, les signaleurs doivent utiliser des piquets mobiles à deux faces de modèle K10 (un par signaleur). Ces piquets, qui comportent une face rouge et une face verte, permettent donc aux usagers de savoir si la route est libre ou non.

En outre, des barrières de type K2, présignalées, sur laquelle l'indication "course cycliste" sera inscrite, pourront être utilisées, par exemple lorsqu'un signaleur "couvre" un carrefour à plusieurs voies.

Les équipements mis en place devront être présents, un quart d'heure au moins, une demi-heure au plus, avant l'heure de passage théorique de l'épreuve. Ils seront retirés au plus tard un quart d'heure après le passage du véhicule annonçant la fin de la course (voiture balai).

### **6.4 Rôle**

Le rôle du signaleur est déterminé par le régime accordé par la Préfecture.

Dès lors que la priorité de passage est accordée à une course cycliste, les signaleurs facilitent le déroulement de l'épreuve. Leur mission consiste à prévenir les autres usagers de la route de la priorité de passage de la course. Ils peuvent stopper momentanément la circulation chaque fois que cela est nécessaire.

Ils ne disposent pas de pouvoirs de police, notamment de pouvoir d'injonction, à l'égard des usagers qui ne respecteraient pas la priorité. Toutefois, le non-respect de leurs indications relatives aux restrictions de circulation imposées pour le passage de la course (et donc le non respect de la priorité) est sanctionné par une contravention de la quatrième classe, conformément aux dispositions de l'article R. 411-31 du code de la route (dans sa version issue du décret du 5 mars 2012 susvisé) Les signaleurs doivent se conformer aux instructions des membres des forces de police ou de gendarmerie territorialement compétents et leur rendre compte au plus tôt de tout incident.

Les signaleurs mis en place devront être présents, un quart d'heure au moins, une demi-heure au plus, avant l'heure de passage théorique de la course.

### **6.5 Nombre**

Le nombre de signaleurs nécessaire au bon déroulement d'une épreuve est proposé par l'organisateur et validé par les services préfectoraux, en liaison avec l'organisateur. L'importance de l'épreuve considérée est jugée, eu égard, notamment au nombre de participants, à la présence d'un public nombreux, à l'encombrement de la voie publique qu'elle engendre, à sa date de déroulement, au lieu où elle se déroule.

Un nombre excessif de signaleurs exigés, de l'ordre de plusieurs dizaines pour un circuit très local, se traduirait effectivement par une mise en place difficile sur le terrain, voire par l'impossibilité matérielle, pour l'organisateur, de présenter ces signaleurs en nombre suffisant.

### **6.6 Mobilité**

Conformément à la circulaire du Ministère de l'Intérieur du 6 mai 2013 (NOR : SPOV1311759C), dans le cas des épreuves en ligne ou par étapes, les signaleurs pourront être véhiculés d'un point à un autre du parcours, après passage des participants, dans des conditions qui permettent d'assurer sans discontinuité la sécurité sur l'ensemble du parcours. Les signaleurs à pied pourront être remplacés par des signaleurs à moto qui se déplaceront au fur et à mesure de la progression de l'épreuve.

### **6.7 Cas particulier des courses bénéficiant de l'usage privatif des voies publiques**

Ces courses bénéficiant d'une présence importante des forces de l'ordre, il ne devrait être fait appel aux signaleurs que dans des cas particuliers et exceptionnels. En outre, dans ces cas, les signaleurs ne devraient être mis en place que sur les points les moins dangereux de l'épreuve. En ce qui concerne les grandes épreuves telles que le Tour de France, la présence de signaleurs est à proscrire impérativement.